



Az Európai Unió  
Tanácsa

Brüsszel, 2023. július 13.  
(OR. en)

11722/23

---

---

**Intézményközi referenciaszám:  
2023/0265(COD)**

---

---

**TRANS 306  
CLIMA 356  
ENV 853  
COMPET 762  
CODEC 1374  
IA 188**

## JAVASLAT

|                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|--------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Küldi:             | az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Az átvétel dátuma: | 2023. július 12.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Címzett:           | Thérèse BLANCHET, az Európai Unió Tanácsának főtitkára                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Biz. dok. sz.:     | COM(2023) 445 final                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Tárgy:             | Javaslat – AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE a<br>Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és a<br>nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint<br>a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének<br>megállapításáról szóló 96/53/EK tanácsi irányelv módosításáról |

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a COM(2023) 445 final számú dokumentumot.

Melléklet: COM(2023) 445 final



EURÓPAI  
BIZOTTSÁG

Strasbourg, 2023.7.11.  
COM(2023) 445 final

2023/0265 (COD)

Javaslat

## **AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE**

**a Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról szóló 96/53/EK tanácsi irányelv módosításáról**

{SEC(2023) 445 final} - {SWD(2023) 445 final} - {SWD(2023) 446 final} -  
{SWD(2023) 447 final}

## **INDOKOLÁS**

### **1. A JAVASLAT HÁTTERE**

Ez az indokolás a Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össz tömegének megállapításáról szóló, 1996. július 25-i 96/53/EK tanácsi irányelv<sup>1</sup> (a továbbiakban: az össz tömegről és méretekről szóló irányelv) módosításáról szóló irányelvre irányuló javaslatot kíséri.

#### **• A javaslat indokai és céljai**

A közúti szállítási ágazat alapvető fontosságú a kereskedelem és a mobilitás megkönnyítése, a vállalkozások és a fogyasztók EU-szerte történő összekapcsolása, valamint a gazdasági növekedés és a foglalkoztatás előmozdítása szempontjából. Azáltal, hogy biztosítja az áruk szállításához szükséges eszközöket, számos iparágat támogat, beleértve a feldolgozóipart, az építőipart és a kiskereskedelmet. Ez a vészhelyzetre való reagálás szempontjából is lényeges. Az ágazat bebizonyította, hogy létfontosságú szerepet játszik az alapvető készletek elosztásának biztosításában és a humanitárius segítségnyújtásban, valamint a személyes mobilitás biztosításában a Covid19-világjárványhoz és Oroszország Ukrajna elleni agressziós háborújához hasonló veszélyhelyzetekben.

A közúti szállítás kulcsszerepet játszik az áru fuvarozási rendszerben: az EU-n belül az áruk több mint háromnegyedét (77,4 %) szárazföldön szállítják<sup>2</sup>. Ugyanakkor több társadalmi-gazdasági és környezeti hatás forrása, ideértve az üvegházhatású gázok (ÜHG) kibocsátását, a levegő- és zajszennyezést, a forgalmi torlódást, a közúti közlekedésbiztonságot fenyegető kockázatokat, valamint a közúti infrastruktúra kopását és elhasználódását. A nehézgépjárművek, például a tehergépkocsik és az autóbuszok felelősek a közúti közlekedésből származó ÜHG-kibocsátás 28 %-áért (az EU teljes kibocsátásának 6 %-áért), és a nitrogén-oxid-kibocsátás fő forrását jelentik (2020-ban a közúti közlekedés nitrogén-oxid-kibocsátásának 34 %-át tették ki). A közúti szállítás emellett más légszennyező anyagok, például szálló por forrása is<sup>3</sup>.

A 96/53/EK irányelv meghatározza az uniós közutakon közlekedő, árukat vagy utasokat szállító nehézgépjárművek megengedett legnagyobb össz tömegét és méreteit. Eredeti célja az volt, hogy biztosítsa az áruk szabad mozgását és a tisztességes versenyt az egységes piacon, javítsa a közúti közlekedésbiztonságot, valamint megakadályozza a közúti infrastruktúra károsodását. Ezeket az eredeti célkitűzéseket a tervek szerint annak biztosításával kellett elérni, hogy a nehézgépjárművek ne lépjék túl a közúti közlekedésbiztonságot vagy a közúti infrastruktúrát esetlegesen veszélyeztető határértékeket, az előírásoknak megfelelő nehézgépjárművek szabadon mozoghassanak az EU-n belül, és a közúti fuvarozók egyenlő feltételek mellett versenyezzenek járműveik rakodási kapacitása tekintetében. Az irányelv későbbi – 2015-ben és 2019-ben elfogadott – módosításai<sup>4</sup> környezetvédelmi szempontokat

<sup>1</sup> HL L 235., 1996.9.17., 59. o.

<sup>2</sup> [2022. évi statisztikai zsebkönyv \(europa.eu\)](#).

<sup>3</sup> [A 2005 és 2020 közötti időszak nemzeti légszennyezőanyag-kibocsátási adatait megjelenítő felület](#).

<sup>4</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/719 irányelve (2015. április 29.) a Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össz tömegének megállapításáról szóló 96/53/EK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 115., 2015.5.6., 1. o.), az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/894 határozata (2019. június 5.) a 96/53/EK tanácsi irányelvnek a jobb aerodinamikai, energiahatékonysági és

vezettek be az irányelvbe az energiafogyasztás és az ÜHG-kibocsátás csökkentése, valamint az intermodális szállítás előmozdítása céljából, amelynek keretében az áruk szállítása szabványosított rakományegységekben (például konténerekben) történik, különböző szállítási módok igénybevétele. Ez olyan szabályok bevezetésével valósult meg, amelyek – az alternatív üzemanyaggal hajtott (többek között kibocsátásmentes) erőátviteli rendszerek elterjedésének ösztönzése, a járművek aerodinamikájának javítása, valamint a más szállítási módokkal való interoperabilitás biztosítása érdekében – nagyobb összterhelést és/vagy méreteket tesznek lehetővé az energiahatékony és kevésbé környezetszennyező járművek esetében.

Az irányelv 2022-ben elvégzett értékelése rámutatott, hogy bár az irányelv eredményes a közúti közlekedésbiztonság előmozdítása, a közúti infrastruktúra védelme, valamint a közúti járműveknek a konténeres intermodális szállítás keretében történő használata terén, az egyenlő versenyfeltételek és a dekarbonizációs szempontok tekintetében elégtelennek bizonyul.

A hosszabb és nehezebb gépjárművek piacának szétagoltsággal, valamint az eredménytelen és következtelen jogérvényesítéssel kapcsolatos problémák nagyrészt az irányelv hiányosságaiból erednek. Az irányelv nem egyértelmű és hiányzó szabályai a nemzeti szabályok és követelmények sokféleségéhez, eltérő értelmezésekhez és ellenőrzési gyakorlatokhoz vezettek. Ezek akadályozzák a nehézgépjárművek EU-n belüli szabad mozgását, torzítják a versenyt, valamint a működési és energiahatékonyág csökkenéséhez vezetnek. Leginkább ezen okok miatt nem teljesíti megfelelően az irányelv az áruk szabad és hatékony mozgásának és a tisztességes versenynek a biztosítására irányuló célkitűzéseit.

Ami a dekarbonizációs szempontokat illeti, a kibocsátásmentes járművek nehézgépjármű-állományon belüli elterjedése jelenleg igen korlátozott. Az EU (3,5 tonna feletti) tehergépkocsi-állományára továbbra is nagyrészt fosszilis üzemanyagokkal meghajtott motorok jellemzőek: az EU-ban az összes tehergépkocsi 96,3 %-a dízelüzemű, és az összes tehergépkocsinak mindössze 0,7 %-a működik alternatív üzemanyaggal (földgáz és LPG) meghajtott belső égésű motorral. Az elektromos töltésű tehergépkocsik aránya – beleértve az elektromos és a hálózatról tölthető hibrid elektromos járműveket is – alacsony: 0,2 %. Az évente nyilvántartásba vett kibocsátásmentes tehergépkocsik aránya a 2016. évi 0,6 %-ról 2020-ban 7 %-ra emelkedett. Ez jó irány, de nem elég gyors ahhoz, hogy érdemben hozzájáruljon az európai zöld megállapodás<sup>5</sup> azon célkitűzésének eléréséhez, hogy 2050-ig 90 %-kal csökkenjen a közlekedésből származó ÜHG-kibocsátás.

Az európai kutatási és innovációs keretprogramok 2007 óta támogatják az alacsony kibocsátású és a kibocsátásmentes nehézgépjárműveket, az aerodinamikai jellemzőkkel és az energiahatékonyaggal kapcsolatos kihívásokat a hetedik keretprogram szerinti, környezetbarát autókra irányuló európai kezdeményezéssel, a Horizont 2020 szerinti, környezetbarát járművekre irányuló európai kezdeményezéssel, valamint jelenleg a Horizont Európa szerinti „kibocsátásmentes közúti közlekedés felé” elnevezésű programmal kialakított

---

biztonsági teljesítményt biztosító vezetőfülkék tekintetében engedélyezett legnagyobb hosszúságra vonatkozó különös szabályok végrehajtási határideje tekintetében történő módosításáról (HL L 164., 2019.6.20., 30. o.), valamint az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/1242 rendelete (2019. június 20.) az új nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátási előírásainak meghatározásáról, valamint az 595/2009/EK és az (EU) 2018/956 európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 96/53/EK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 198., 2019.7.25., 202. o.).

<sup>5</sup> COM(2019) 640 final.

konkrét partnerségek keretében. Konkrét projektek keretében néhány újítás, például kibocsátásmentes pótkocsik készültek, és javult az aerodinamika<sup>6</sup>.

A kibocsátásmentes nehézgépjárművek és az energiatakarékos megoldások alacsony szintű elterjedésének több mögöttes oka is van, az irányelv hiányossága csak korlátozott mértékben járul hozzá ehhez. Az irányelv nem ír elő elegendő ösztönzőt az ágazat számára a kibocsátásmentes technológiákba történő beruházások ösztönzéséhez, például nem ír elő szükséges tömeg- vagy méretengedményt az adott technológia tömegének és/vagy méretének kompenzálására, és nem biztosít a fosszilis üzemanyagokkal hajtott hagyományos nehézgépjárművekével legalább megegyező rakodási kapacitást.

E javaslat a következő három feltárt problémára kíván megoldást találni: i. a kibocsátásmentes nehézgépjárművek alacsony szintű elterjedése, ii. a hosszabb és nehezebb gépjárművek piacának széttagozottsága, valamint iii. eredménytelen és következtelen jogérvényesítés. A javaslat fő célja, hogy felszámolja a kibocsátásmentes technológiák és az energiatakarékos eszközök elterjedését gátló akadályokat és határozottabb ösztönzőket biztosítson azok elterjedéséhez a nehézgépjármű-ágazatban, fokozottabban elősegítse az intermodális műveleteket, pontosítsa a hosszabb és/vagy nehezebb járművek határokon átnyúló műveletek keretében történő használatára vonatkozó szabályokat, valamint eredményessé és hatékonyabbá tegye a jogérvényesítést.

A Bizottság „Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása” című közleménye<sup>7</sup> az össztömegről és a méretekről szóló irányelv felülvizsgálatát azon kulcsfontosságú intézkedések egyikeként határozta meg, amelyek eredményesen ösztönözhetik a kibocsátásmentes járművek iránti keresletet és előmozdíthatják a modális együttműködést. Ez elősegítheti a szennyezőanyag-mentes közlekedési rendszerre való áttérést az EU-ban, és előmozdíthatja az ágazaton belüli innovációt.

Ez a javaslat a közúti szállítás környezetbarátabbá tételéhez szükséges intézkedéscsomag fontos eleme. Annak érdekében, hogy eredményes legyen a kibocsátásmentes nehézgépjárművek elterjedésének fellendítésében, együtt kell járnia az elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra kiépítésével<sup>8</sup>, a nehézgépjárművekre vonatkozó szigorúbb szén-dioxid-kibocsátási előírásokkal<sup>9</sup>, a nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátási teljesítményén alapuló úthasználatdíj-rendszerek megvalósításával és a közúti szállítás kibocsátáskereskedelmi rendszerekbe való beépítésével. Az irányelvnek az intermodális áru fuvarozás előmozdítása terén elért eredményessége jelentős mértékben függ más szállítási módok rendelkezésre állásától és kapacitásától. Ezt az irányelvet ezért ki kell egészíteni az áru fuvarozás környezetbarátabbá tételére irányuló csomag részeként együttesen elfogadott egyéb modális és módközi szállításra vonatkozó jogalkotási kezdeményezésekkel, különösen a nemzetközi vasúti forgalom jobb irányítását és összehangolását célzó intézkedésekkel, valamint a vállalatok üvegházhatásúgáz-kibocsátásának kiszámítására szolgáló közös módszertanra vonatkozó kezdeményezéssel. A 92/106/EGK tanácsi irányelv (a továbbiakban: kombinált

<sup>6</sup> AEROFLEX (<https://cordis.europa.eu/project/id/769658>) és TRANSFORMERS (<https://cordis.europa.eu/project/id/605170>).

<sup>7</sup> COM(2020) 789 final.

<sup>8</sup> COM(2021) 559 final.

<sup>9</sup> COM(2023) 88 final.

áru fuvarozásról szóló irányelv) tervezett felülvizsgálata<sup>10</sup> szintén erősíteni fogja az e javaslat által az intermodális szállítás növekedésének előmozdítására kifejtett hatásokat.

- **Összhang a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel**

Az össztömegről és méretekről szóló irányelv felülvizsgálata összhangban van más olyan jogalkotási kezdeményezésekkel, amelyek célja a közlekedésből származó kibocsátások csökkentése, a határokon átnyúló műveletek energia- és működési hatékonyságának javítása, valamint az intermodális együttműködés előmozdítása. Különösen három másik bizottsági kezdeményezéssel biztosít szinergiákat:

- a) a 92/106/EGK tanácsi irányelv<sup>11</sup> (a továbbiakban: a kombinált áru fuvarozásról szóló irányelv) felülvizsgálatára irányuló javaslat, amelynek célja az intermodális szállítás elterjedésének ösztönzése;
- b) az áru- és személyszállítási szolgáltatásokból származó ÜHG-kibocsátások harmonizált keretéről szóló rendeletre irányuló javaslat (az úgynevezett „CountEmissions EU” kezdeményezés), amelynek célja a szállítási műveletek háztól házig terjedő ÜHG-kibocsátásának mérésére szolgáló harmonizált módszertan létrehozása, amelyet a fuvarozási vállalatok felhasználhatnak fuvarozási szolgáltatásaik nyomon követéséhez és mutatókkal történő értékeléséhez;
- c) a vasúti kapacitás tervezéséről és -kezeléséről szóló rendeletre irányuló javaslat, amelynek célja a vasúti szolgáltatások megbízhatóságának, pontosságának és rendelkezésre állásának javítása a vasúti infrastruktúra használatának optimalizálása és multimodális integrációjának javítása révén.

Bár ezek a kezdeményezések a szárazföldi szállításra vonatkozó szabályozási keret különböző modális és intermodális vetületeire terjednek ki, kiegészítik egymást egy hatékonyabb és fenntarthatóbb szárazföldi szállítási rendszer megvalósításában.

Ezen túlmenően az 1999/62/EK irányelv (euromatrica-irányelv)<sup>12</sup> – azáltal, hogy foglalkozik a közúti szállítás külső költségei internalizálásának szükségességével, valamint a „szennyező fizet” és a „felhasználó fizet” elv alkalmazásával – tovább fogja erősíteni az össztömegről és méretekről szóló irányelv által biztosított ösztönzőket a kibocsátásmentes nehézgépjárművek elterjedésének fokozása, az energiahatékony pótkocsik és félpótkocsik használatának ösztönzése, valamint a közúti szállításnak a kibocsátáskereskedelembe való bevonása érdekében<sup>13</sup>.

Ez a javaslat összhangban van a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról, az (EU) 2021/1153 rendelet és a 913/2010/EU rendelet módosításáról, valamint az 1315/2013/EU rendelet hatályaon kívül helyezéséről szóló rendelet felülvizsgálatára irányuló javaslattal<sup>14</sup> is. A javaslat egyebek mellett a közúthálózat korszerűsítését célozza a minőségi előírások javításával, többek között a közúti

<sup>10</sup> A Tanács 92/106/EGK irányelve (1992. december 7.) a tagállamok közötti kombinált áru fuvarozás egyes típusaira vonatkozó közös szabályok megállapításáról (HL L 368., 1992.12.17., 38. o.).

<sup>11</sup> A Tanács 92/106/EGK irányelve (1992. december 7.) a tagállamok közötti kombinált áru fuvarozás egyes típusaira vonatkozó közös szabályok megállapításáról (HL L 368., 1992.12.17., 38. o.).

<sup>12</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 1999/62/EK irányelve (1999. június 17.) a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról (HL L 187., 1999.7.20., 42. o.).

<sup>13</sup> COM(2021) 551 final.

<sup>14</sup> COM(2021) 812 final.

infrastruktúrába beépített tömegmérő mechanizmusok alkalmazásával. Ezekre az össztömegről és méretekről szóló irányelvben meghatározott megengedett legnagyobb össztömegre vonatkozó határértékek betartásának megfelelőbb ellenőrzése érdekében van szükség.

A közúti árufuvarozásra szolgáló nehézgépjárművek jellemzőinek a közúti infrastruktúra állapotához és adottságaihoz igazításával összefüggésben az intelligens közlekedési rendszereknek a közúti közlekedés területén történő kiépítésére, valamint a más közlekedési módokhoz való kapcsolódására vonatkozó keretről szóló 2010/40/EU irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatnak<sup>15</sup> a tömegre, a hosszúságra, a szélességre és a magasságra vonatkozó korlátozásokkal kapcsolatos szabályai szintén relevánsak e kezdeményezés szempontjából, és összhangban állnak ezzel a kezdeményezéssel.

Ezen túlmenően a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésekre vonatkozó információk határokon átnyúló cseréjének elősegítéséről szóló, 2015. március 11-i (EU) 2015/413 európai parlamenti és tanácsi irányelv (a továbbiakban: a határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelv)<sup>16</sup> célja a közúti közlekedésbiztonság javítása, valamint a járművezetőkkel – konkrétan a belföldi és a külföldi jogsértőkkel – szembeni egyenlő bánásmód biztosítása. 2023 márciusában a Bizottság a határokon átnyúló jogérvényesítésről szóló irányelv módosítására irányuló jogalkotási javaslatot<sup>17</sup> fogadott el, kiterjesztve annak hatályát a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető egyéb közlekedési jogsértésekre. Az egyik ilyen jogsértés a „túlterhelt jármű használata”. Az irányelv által biztosított mechanizmust ezért igénybe lehetne venni a jogsértők azonosításához, és megkönnyíthetné az össztömegről és méretekről szóló irányelv szabályainak megsértése miatti büntetőeljárások lefolytatását.

#### • **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival**

Tágabb értelemben ez a javaslat illeszkedik az uniós gazdaság zöld és digitális átállásának átfogó céljaihoz, és különösen a szennyezőanyag-mentességi cselekvési tervhez, amennyiben elősegíti a kibocsátásmentes nehézgépjárművek elterjedését<sup>18</sup>. Összhangban van az európai zöld megállapodásról szóló közleményben<sup>19</sup> a klímasemlegesség 2050-ig történő elérése tekintetében meghatározott hosszú távú célkitűzéssel, illetve hozzájárul e célkitűzéshez, továbbá – az európai klímarendeletben<sup>20</sup> foglaltaknak megfelelően – összhangban van az EU azon kötelezettségvállalásával, hogy 2030-ig az 1990-es szinthez képest 55 %-kal csökkenjen a nettó ÜHG-kibocsátás, illetve hozzájárul e kötelezettségvállaláshoz. Ezen túlmenően a tervezett felülvizsgálat ezért összhangban van az „Irány az 55 %!” intézkedéscsomaggal<sup>21</sup>, amely a fosszilis tüzelőanyagoktól való függőség csökkentését és az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítését célzó törekvéseket tartalmaz. Az energiahatékonyság tekintetében a javaslat a 2022. évi REPowerEU tervre<sup>22</sup> reagál, amelynek fő célkitűzése Oroszország Ukrajna elleni agresszív háborúját követően az orosz fosszilis tüzelőanyagoktól

---

<sup>15</sup> COM(2021) 813 final.

<sup>16</sup> HL L 68., 2015.3.13., 9. o.

<sup>17</sup> COM(2023) 126.

<sup>18</sup> COM(2021) 400 final.

<sup>19</sup> COM(2019) 640 final.

<sup>20</sup> COM(2020) 80 final.

<sup>21</sup> COM(2021) 550 final.

<sup>22</sup> COM(2022) 230 final.

való függőség csökkentése, valamint a zöld átállás – többek között a kibocsátásmentes járművekre való átállás – felgyorsítása, ahogyan azt a javaslat is tükrözi.

Egyértelmű szinergiák állnak fenn e kezdeményezés és a nehézgépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírásokat meghatározó (EU) 2019/1242 rendelet<sup>23</sup> között is. A rendelet üzemanyag-hatékonyabb és kibocsátásmentes nehézgépjárművekre vonatkozó követelményeket állapít meg a járműgyártók számára. A rendelet felülvizsgálatára irányuló, a Bizottság által 2023. február 14-én elfogadott javaslat<sup>24</sup> a rendelet hatályát szinte minden olyan újonnan nyilvántartásba vett nehézgépjárműre kiterjeszti, amely a szén-dioxid-kibocsátás tekintetében tanúsítással rendelkezik, 2030-tól kezdődően pedig új szén-dioxid-kibocsátási célértékeket határoz meg. A célértékek tényleges elérése és a zöldítési célkitűzések lehető leggyorsabb elérése érdekében a nehézgépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírásokat ki kell egészíteni a keresleti oldalt megcélzó támogató intézkedésekkel, különösen az össztömegről és méretekről szóló irányelv felülvizsgálatával. Ez megfelelő ösztönzőket vezet be a fuvarozók számára ahhoz, hogy tisztább nehézgépjárművekbe fektessenek be.

## **2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG**

### **• Jogalap**

A javasolt módosító irányelv jogalapja az Európai Unió működéséről szóló szerződés 91. cikkének (1) bekezdése. A közös közlekedéspolitika alapvető célja a közúti közlekedés hatékonyságának és környezeti teljesítményének javítása, ugyanakkor a közúti közlekedésbiztonság biztosítása is.

A 91. cikk (1) bekezdése szerint az EU hatáskörrel rendelkezik a valamely tagállam területére irányuló vagy onnan kiinduló, illetve egy vagy több tagállam területén áthaladó nemzetközi közlekedésre alkalmazandó közös szabályok megállapítására.

### **• Szubszidiaritás (nem kizárólagos hatáskör esetén)**

Az össztömegről és méretekről szóló irányelv elfogadása révén az EU már hatáskörrel rendelkezik a határokon átnyúló műveletek során használt nehézgépjárművek méreteire és össztömegére vonatkozó határértékek megállapítására. Az irányelv ugyanakkor lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy sajátos igényeik és körülményeik alapján engedélyezzék nagyobb és/vagy nehezebb járművek saját területükön történő közlekedését.

Az irányelvnek – a műszaki előírások harmonizálására irányuló törekvései ellenére – olyan hiányosságai vannak, amelyek a tagállamok általi eltérő értelmezéshez és következtlen jogérvényesítéshez vezetnek. Ez a nemzeti követelmények szétaprózódottságát eredményezi, ami akadályozza az egységes európai közlekedési térség létrehozására vonatkozó cél megvalósítását. Ezen akadályok felszámolása, valamint a belső piacon belüli hatékony, méltányos és fenntartható szállítási műveletek biztosítása érdekében uniós fellépésre van szükség.

<sup>23</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/1242 rendelete (2019. június 20.) az új nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátási előírásainak meghatározásáról, valamint az 595/2009/EK és az (EU) 2018/956 európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 96/53/EK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 198., 2019.7.25., 202. o.).

<sup>24</sup> COM(2023) 88 final.

Ezenfelül az irányelv nem mozdította elő eredményesen az alternatív üzemanyagok, az energiatakarékos technológiák és az intermodális szállítás alkalmazását. A dekarbonizáció szükségességére és a kialakulóban lévő technológiafejlesztésekre tekintettel a kibocsátásmentes nehézgépjárművek bevezetésének ösztönzése és felgyorsítása, az innováció előmozdítása, a más szállítási módokkal való kompatibilitás javítása és a zöldítési célkitűzésekhez való hozzájárulás érdekében további uniós fellépésre van szükség.

Az irányelv felülvizsgálata nem korlátozza a tagállamokat abban, hogy kezelni tudják a helyi körülményeket és a nemzeti műveleteket. Egy nyilvános konzultáció feltárta, hogy a határokon átnyúló együttműködés fellendítésére, a belső piac zökkenőmentes működésének biztosítására és a szállítási ágazat környezetvédelmi teljesítményének javítására irányuló uniós fellépés támogatottsága jelentős.

Az irányelv értékelése elismeri, hogy a határokon átnyúló műveletek során az irányelv hozzáadott értéket képvisel a nehézgépjárművek össztömegére és méreteire vonatkozó uniós előírások meghatározásában. Ugyanakkor olyan hiányosságokat is megállapít, mint például a joghézagok és az elavult előírások, amelyek gátolják a technológiai fejlődést és a dekarbonizációs törekvéseket. Összehangolt uniós fellépés nélkül a tagállamoknak önállóan kellene fellépniük, ami a piac szétagoltságához, versenytorzuláshoz és diszkriminatív gyakorlatokhoz vezetne. Ezen túlmenően a nemzeti kezdeményezések önmagukban nem elegendők az uniós szintű problémák kezeléséhez és a dekarbonizációs célok eléréséhez.

Az uniós fellépés ezért elengedhetetlen e kérdések eredményes kezeléséhez, a belső piac harmonizált működésének biztosításához, a környezeti teljesítmény előmozdításához, valamint a közúti fuvarozók és a nehézgépjármű-gyártók hosszú távú tervezéséhez biztosítandó stabilitáshoz.

- **Arányosság**

A javaslat megfelelő egyensúlyt teremt a kívánt harmonizációs, dekarbonizációs és jogérvényesítési célkitűzések eredményes megvalósítása között, ugyanakkor biztosítja, hogy a javasolt intézkedések ne lépjenek túl a feltárt problémák megoldásához vagy a szakpolitikai célkitűzés eléréséhez szükséges mértéket.

A javaslat hozzájárul a határokon átnyúló szállítási műveletek energia- és működési hatékonyságának javításához és a jogérvényesítés eredményes megerősítéséhez. Nem hárít jelentős költségeket a gazdasági szereplőkre, és csak kezdeti beruházási költségekkel jár a tagállamok számára. A célkitűzések elérésének ez a fokozatos és hatékony módja zökkenőmentes „zöld” átállást tesz lehetővé a hatóságok és a gazdasági szereplők számára.

Megfelelő egyensúlyt teremt a dekarbonizációra vonatkozó uniós szintű minimumkövetelmények megállapítása és az alkalmazandó szabályok végrehajtása között, emellett rugalmasságot biztosít a tagállamok számára az ambiciózusabb megoldások meghatározásában, különösen a jogérvényesítési eszközök tekintetében.

A javaslat arányossága az e javaslatot kísérő hatásvizsgálat keretében elemzett valamennyi szakpolitikai alternatíva gondos értékelésén alapul (további részletekért lásd a hatásvizsgálati jelentés 7.4. és 8.1. szakaszát)<sup>25</sup>.

- **A jogi aktus típusának megválasztása**

Tekintettel arra, hogy a javaslat az összötömegről és méretekről szóló irányelv több módosítását tartalmazza, a jövőbeli jogi eszköznek ezért irányelvnek kell lennie. Ez célzott harmonizációt tesz lehetővé, a tagállamok számára pedig – a konkrét nemzeti sajátosságok figyelembevétele érdekében – bizonyos fokú rugalmasságot tesz lehetővé.

Mivel a módosított irányelv megtartja jelenlegi szerkezetét, és a módosítás a lényegét nem érinti, átdolgozásra nincs szükség.

### **3. AZ UTÓLAGOS ÉRTÉKELESEK, AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI**

- **A jelenleg hatályban lévő jogszabályok utólagos értékelése/célravezetőségi vizsgálata**

A Bizottság 2022-ben utólagos értékelést indított az összötömegről és méretekről szóló irányelv eredményességének, hatékonyságának, relevanciájának, koherenciájának és uniós hozzáadott értékének felmérése érdekében. Az értékelésre az irányelv felülvizsgálatára irányuló hatásvizsgálattal párhuzamosan került sor. Az értékelés a Bizottság minőségi jogalkotásra vonatkozó elveit<sup>26</sup> követte.

Az értékelés az áruk szabad mozgásának biztosítása, az energiahatékonyság javítása, az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentése és a közúti közlekedésbiztonsági kockázatok csökkentése tekintetében vizsgálta az irányelv hatásait. Azt is felmérte, hogy mely szabályok működtek jól, és melyek nem, és miért. Az értékelés az 1997. szeptembertől 2021. december 31-ig tartó időszakra terjedt ki.

Az értékelés fő megállapításai a következők voltak:

1. A nemzeti és kétoldalú eltérések, valamint a nehezebb és/vagy hosszabb járművek üzemeltetésére vonatkozó adminisztratív, műszaki és biztonsági követelmények sokfélesége alakult ki annak ellenére, hogy az irányelv várhatóan fokozottabb szabályozási harmonizációt kíván elérni.
2. A közúti szállítási műveletek energiahatékonyságának növelése és az ÜHG-kibocsátás csökkentése érdekében az alternatív üzemanyaggal hajtott nehézgépjárművek használata és a fejlettebb aerodinamika még nem hozott érdemi eredményeket.

---

<sup>25</sup> Hatásvizsgálati jelentés, amely a következő dokumentumot kíséri: Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács irányelve a Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb összötömegének megállapításáról szóló, 1996. július 25-i 96/53/EK tanácsi irányelv módosításáról, SWD(2023) 445.

<sup>26</sup> SWD(2021) 305 final; Minőségi jogalkotás (europa.eu).

3. A szabályok végrehajtása jelentős eltéréseket mutat a tagállamok között az ellenőrzések száma, a jogsértések felderítésének eredményessége, az ellenőrzési eszközök és gyakorlatok tekintetében.
4. A működési és energiahatékonysági hiányosságok fő forrásának a nehezebb és/vagy hosszabb járművekkel végzett, határokon átnyúló szállítás korlátozása minősült, amely szükségtelen adminisztratív terheket és költségeket hárít a közúti fuvarozókra.
5. Az összötömegről és méretekről szóló irányelv szabályai között bizonyos belső következetlenségek állnak fenn, ami főként annak tudható be, hogy az irányelv igyekszik egyensúlyt teremteni a különböző kitűzött célok között, ugyanakkor elismeri az infrastruktúrára vonatkozó előírások és az üzemeltetési feltételek tekintetében a tagállamok között megfigyelhető eltéréseket.
6. Az irányelv jóváhagyásakor elismerést nyert az uniós hozzáadott érték, és e hozzáadott érték indoklása továbbra is meggyőző, mivel az irányelv egyenlő versenyfeltételeket biztosít a közúti fuvarozási vállalkozások számára.
7. Az irányelv célkitűzései továbbra is relevánsak. Céljai – azaz a szállítási műveletek energia- és működési hatékonyságának javítása, az intermodális szállítás megkönnyítése és a tisztességes verseny biztosítása a közúti közlekedésbiztonság és az infrastruktúra védelmének megőrzése mellett – továbbra is tükrözik a jelenlegi és jövőbeli igényeket, és megfelelően illeszkednek a méltányos, biztonságos, fenntartható és reziliens uniós közlekedési rendszer kialakítására irányuló szakpolitikai célkitűzéshez.

Az értékelés legfontosabb következtetése az, hogy az irányelvnek csak részben sikerült elérnie a belső piac megerősítésére, a közúti szállítási műveletek energia- és működési hatékonyságának javítására, valamint a közúti közlekedésbiztonsághoz és a közúti infrastruktúra védelméhez való hozzájárulásra vonatkozó célkitűzéseit. Egyrészt a nehézgépjárművekre vonatkozó közös műszaki előírások eredményesebb, biztonságosabb és méltányosabb, határokon átnyúló műveleteket tettek lehetővé az uniós belső piacon. Másrészt a tagállamok által az irányelvvel összhangban megállapított nemzeti eltérések és követelmények nagy száma a piac egyes szegmenseinek széttagolódásához, valamint működési hatékonysági problémákhoz vezetett. Bár az irányelv hozzájárult a konténeres intermodális szállítás részarányának növeléséhez, valamint a hosszabb és nehezebb járművek használatát lehetővé tevő tagállami műveletek energia- és működési teljesítményének javításához, az uniós teherfuvarozási műveletek energiahatékonyságához való általános hozzájárulása – többek között az aerodinamikai eszközök és az alternatív üzemanyaggal hajtott erőátviteli rendszerek (köztük a kibocsátásmentes erőátviteli rendszerek) elterjedése révén – nagyon korlátozott volt. Az irányelv eredményesnek tekinthető a közúti közlekedésbiztonság előmozdítása, valamint az infrastruktúra kopásának és elhasználódásának csökkentése terén.

- **Az érdekelt felekkel folytatott konzultációk**

2022-ben és 2023-ban az utólagos értékelés és a hatásvizsgálat során konzultációra került sor az érdekelt felekkel, a minőségi jogalkotás elveivel összhangban. Különböző nyílt és célzott konzultációs módszerek és eszközök alkalmazására került sor.

E tevékenységek célja a következő volt:

1. információk és vélemények begyűjtése az érdekelt felektől az irányelv végrehajtásával kapcsolatos főbb kérdésekről, a legfontosabb problémákról és azok mozgatórugóiról, valamint a szabályozási keret kívánatos módosításairól;

2. speciális inputadatok (adatok és információk, szakértői vélemények) begyűjtése a szabályozási keret konkrét szempontjairól;
3. információk és vélemények begyűjtése a különböző szakpolitikai intézkedések lehetséges hatásairól.

A következő konzultációs tevékenységekre került sor 2022-ben:

- a véleményezési felhívásról tartott konzultáció – 2022 januárjától februárjáig,
- nyilvános konzultáció – 2022 áprilisától júliusáig,
- különböző érdekképviselői csoportokat célzó felmérés – 2022 szeptemberétől októberéig,
- két munkaértekezlet – az egyik az ágazati érdekelt feleket, a másik pedig a tagállamokat célozta meg 2022 decemberében.

Emellett számos két- és többoldalú találkozóra került sor különböző érdekelt felekkel (közúti, vasúti és kombinált szállítási ágazat, tehergépkocsi-gyártók, vállalkozói szövetségek, közúti infrastruktúráért felelős hatóságok és nemzeti hatóságok), amelyek során 2022 folyamán és 2023 első negyedében számos állásfoglalás érkezett be és került elemzésre.

A megkérdezett érdekelt felek többek között a következők voltak: közúti infrastruktúráért felelős hatóságok, közúti fuvarozási vállalkozások, vállalkozói szövetségek, megbízók, szállítmányozók, tagállami nemzeti hatóságok, nehézgépjármű-gyártók és eredetiberendező-gyártók, egyéb érdekelt felek (a civil társadalom, nem kormányzati szervezetek és a tudományos élet képviselői), valamint a nyilvánosság.

Az érdekelt felekkel folytatott első három konzultációs tevékenység során vizsgált fő témák nagyrészt az értékelési mátrix különböző elemeit (azaz a célkitűzések elérésének eredményessége, hatékonyság, relevancia, koherencia és uniós hozzáadott érték) követték.

A véleményezési felhívásra adott visszajelzések egyik közös témája az volt, hogy az ösztömegről és méretekről szóló jelenlegi irányelv értelmében a tagállamok közötti, határokon átnyúló szállítás tekintetében nincsenek hosszabb és nehezebb járműveket engedélyező, egységes uniós szabályok. A nyilvános konzultáció során a válaszadók azt is megállapították, hogy az irányelv nem tudta eredményesen kezelni a közúti szállítás energiahatékonyságát. Az érdekelt felek összességében megerősítették az eredetileg feltárt problémákat és azok európai dimenzióját, és széles körben támogatták a felülvizsgálat dekarbonizációs, harmonizációs és jogérvényesítési célkitűzéseit. Az érdekelt felekkel folytatott konzultációk lehetséges megoldásokat is javasoltak a feltárt problémákra.

Az érdekelt felek széles körben támogatták a dekarbonizációs intézkedéseket, például a nehézgépjárművek legnagyobb ösztömegének és méreteinek – a kibocsátásmentes technológiák méretének és tömegének kompenzálása érdekében történő – növelését, valamint azon szomszédos tagállamok közötti, nehezebb és/vagy hosszabb járművekkel végzett, határokon átnyúló szállítás lehetővé tételét, amelyek a területükön ugyanazokat az előírásokat engedélyezik a tömeg vagy a méret tekintetében. Ugyanakkor a közúti infrastruktúrára gyakorolt hatásokkal kapcsolatos aggályok és a vasútról a közútra való esetleges modális váltás miatt néhány tagállam és a vasúti/intermodális szállításban érdekelt felek idegenkedtek a nehezebb és/vagy hosszabb járművek által végzett, határokon átnyúló műveletek engedélyezésétől. A zöldítést célzó további ösztönzőket, például a kibocsátásmentes nehézgépjárművek legnagyobb ösztömegének a kibocsátásmentes technológia tömegétől

függetlenül történő növelését, valamint a pótkocsik és félpótkocsik intermodális fuvarozási egységként történő figyelembevételét minden érdekképviselői csoport kedvezően fogadta.

A hatóságok és az ágazat a járműszállító járművek terhelt hosszának harmonizálását és a túlterhelt nehézgépjárművek minimális szintű ellenőrzésének megállapítását is szorgalmazták. Az érdekelt felek az oszthatatlan rakományok szállítására vonatkozó engedélyekkel kapcsolatos közigazgatási eljárások harmonizációját és egyszerűsítését is határozottan támogatták.

- **Szakértői vélemények beszerzése és felhasználása**

A Bizottság utólagos értékeléssel és hatásvizsgálattal kapcsolatos munkáját két külső tanulmány támasztotta alá, amelyeket a Transport & Mobility Leuven és a Ramboll Management Consulting által irányított független konzorcium készített. A konzorciumban a Panteia, az LNEC, az Apollo Vehicle Safety és alvállalkozóként megbízott egyéni szakértők is részt vettek.

A Bizottság által a COWI külső vállalkozó technikai támogatásával készített végrehajtási jelentés<sup>27</sup> fontos adatokat és információkat gyűjtött össze.

Az utólagos értékelés és a hatásvizsgálat során rendszeres egyeztetés folyt a Bizottság szolgálatközi irányítócsoportjával, amely a vonatkozó uniós szakpolitikai területek (környezetvédelem, éghajlat, energiaügy, belső piac, foglalkoztatás) szakértőiből áll.

Emellett konzultációra került sor az ágazati érdekelt felekkel, többek között zöld technológiák fejlesztőivel, járműgyártókkal, (közúti és vasúti) ágazati szövetségekkel, közúti közlekedési hatóságokkal és sok más érdekelt féllel.

- **Hatásvizsgálat**

Az összötömegről és méretekről szóló irányelv módosítására irányuló javaslatot hatásvizsgálati jelentés kíséri. A jelentéstervezetet 2023. április 26-án nyújtották be a Szabályozói Ellenőrzési Testületnek, amely 2023. május 26-án – fenntartások mellett – kedvező véleményt<sup>28</sup> adott ki. A fenntartások és a Testület részletesebb észrevételeinek figyelembevétele érdekében a jelentést ennek megfelelően kiigazították. A hatásvizsgálat részletesen ismerteti az 5. szakaszban foglalt szakpolitikai alternatívákat, míg a 6. szakasz átfogó elemzést közöl az összes alternatíva hatásáról.

A feltárt problémák és azok kiváltó okainak kezelése céljából három szakpolitikai alternatíva került kidolgozásra, a dekarbonizációra, a harmonizációra és a jogérvényesítési célkitűzésekre helyezett hangsúllyal. Valamennyi alternatíva hozzájárul a kezdeményezés célkitűzéseinek eléréséhez, jóllehet eltérő szintű eredményességgel és hatékonysággal.

Az A. szakpolitikai alternatíva hét szakpolitikai intézkedésből áll, amelyek mindhárom alternatíva esetében közősek. Ez a szakpolitikai alternatíva a kibocsátásmentes járművek és az energiatakarékos megoldások elterjedését gátló akadályok felszámolására helyezi a hangsúlyt azáltal, hogy az ilyen technológiák tömegének és/vagy méretének kompenzálása érdekében

<sup>27</sup> BIZOTTSÁGI SZOLGÁLATI MUNKADOKUMENTUM – Jelentés a 96/53/EK irányelv (EU) 719/2015 irányelvvel bevezetett módosításainak végrehajtásáról, SWD(2023) 70.

<sup>28</sup> A Szabályozói Ellenőrzési Testület véleménye. Az összötömegről és méretekről szóló irányelv, SEC(2023) 445.

további tömeg- és hosszúság-engedményeket biztosít. Harmonizálja a járműszállító járművek terhelt hosszát, és egyértelművé teszi a nehezebb és/vagy hosszabb járművek (azaz a 44 tonnás nehézgépjárművek és az európai moduláris rendszerek) határokon átnyúló műveletekben történő használatára vonatkozó szabályokat, és minden művelettípust támogat, beleértve a nem konténeres intermodális szállítást is. Az A. szakpolitikai alternatíva tovább ösztönzi a konténeres intermodális szállítást azáltal, hogy az intermodális szállítási műveletek közötti szakaszain nagyobb magasságot tesz lehetővé a magas kockakonténerek elhelyezésére. Megerősíti továbbá a jogérvényesítést azáltal, hogy meghatározza a tagállamok által elvégzendő ellenőrzések minimális szintjét, valamint minimumkövetelményeket ír elő azon tagállamok számára, amelyek hajlandóak intelligens hozzáférési politikákat végrehajtani a rendszerek EU-szerte történő harmonizációjának és interoperabilitásának biztosítása érdekében.

A B. szakpolitikai alternatíva alkalmazási köre bővebb, mint az A. szakpolitikai alternatíváé. Magában foglalja a hét közös szakpolitikai intézkedést, valamint azokat a további intézkedéseket, amelyek határozottabb ösztönzőket biztosítanak a kibocsátásmentes járművek elterjedéséhez azáltal, hogy a kibocsátásmentes nehézgépjárművekre vonatkozó tömeghatárértéket a jelenlegi legfeljebb 42 tonnáról (amely nem minősül elegendőnek egyes, jelenlegi kibocsátásmentes technológiák tömegének kompenzálásához) 44 tonnára növelik, függetlenül a kibocsátásmentes technológia tömegétől. Ez az intézkedés lehetővé teszi a gazdasági szereplők számára a rakodási kapacitás növelését, ha a kibocsátásmentes technológia könnyebbé és kisebbé válik. A B. szakpolitikai alternatíva tovább könnyíti az intermodális szállítást azáltal, hogy a tehergépkocsikat, pótkocsikat és félpótkocsikat intermodális fuvarozási egységként sorolja be, amelyek ugyanúgy 4 tonnás többlettömeg-engedményben részesülnek, mint a konténereket vagy cserefelépítményeket szállító közötti járművek. A B. szakpolitikai alternatíva az oszthatatlan rakományoknak az irányelvben meghatározott össztömeg- és mérethatárértékeket meghaladó járművekkel végzett szállítására vonatkozó engedélyek kiadásával kapcsolatos adminisztratív követelmények fokozottabb harmonizációjáról is rendelkezik. Ez a szakpolitikai alternatíva olyan intézkedéseket is bevezet, amelyek a közötti infrastruktúrára telepítendő tömegmérő mechanizmusok alkalmazásának köszönhetően célzottabbá és hatékonyabbá teszik a jogérvényesítést. A kibocsátásmentes műveletekre való áttérés támogatása érdekében a B. szakpolitikai alternatíva egy olyan céldátumot határoz meg, amelyet követően az A. szakpolitikai alternatívában határokon átnyúló szállítás keretében engedélyezett nehezebb (44 tonnás) nehézgépjárműveknek kibocsátásmentesnek kell lenniük, vagy azokat intermodális műveletekhez kell használni. A B. szakpolitikai alternatíva előnyöket biztosít a gazdasági szereplők számára, de a tagállamok részéről némi kiadást és szabályozás-módosítást igényel.

A C. szakpolitikai alternatíva szintén magában foglalja a hét közös szakpolitikai intézkedést, valamint a harmonizációra, a dekarbonizációra és a jogérvényesítésre vonatkozó további intézkedéseket is tartalmaz. Ez a szakpolitikai alternatíva az európai moduláris rendszerek (EMS) működési területét az EU egész területére kiterjeszti (a B. szakpolitikai alternatívához hasonlóan nem korlátozódik azokra a tagállamokra, amelyek lehetővé teszik az európai moduláris rendszereket a belföldi szállítás során), szigorúbb biztonsági előírásokat és minősítési követelményeket vezet be az európai moduláris rendszerek közlekedésére vonatkozóan, folyosókat hoz létre az oszthatatlan rakományok szállítására, és további jogérvényesítési kötelezettségeket ír elő a tagállamok számára. A C. szakpolitikai alternatíva nagyobb működési hatékonyságot, környezeti előnyöket biztosít, illetve biztosítja a szabályok végrehajtását, de nagyobb mértékű beavatkozással és magasabb költségekkel jár a tagállamok számára. Ezek a közötti infrastruktúra karbantartásához és megerősítéséhez, valamint a gazdasági szereplők számára felmerülő további megfelelési költségekhez kapcsolódnak.

Valamennyi szakpolitikai alternatíva kitér a feltárt problémákra és azok kiváltó okaira, és – bár eltérő szintű eredményességgel és hatékonysággal – hozzájárul a konkrét és legfontosabb célkitűzések eléréséhez.

A szakpolitikai alternatívák hatékonyságának elemzése arra enged következtetni, hogy a teljes haszon, amely az egyes alternatívák között 20 milliárd EUR (A. szakpolitikai alternatíva), 80,2 milliárd EUR (B. szakpolitikai alternatíva) és 97 milliárd EUR (C. szakpolitikai alternatíva) között változik, meghaladja az 1,9 milliárd EUR (A. szakpolitikai alternatíva), a 6,5 milliárd EUR, illetve a 15,1 milliárd EUR (C. szakpolitikai alternatíva) teljes költséget. A B. szakpolitikai alternatíva mutatja a legmagasabb költség-haszon arányt (12,3), ezt követi az A. szakpolitikai alternatíva (10,7) és a C. szakpolitikai alternatíva (6,4).

A három szakpolitikai alternatívának az eredményesség, a hatékonyság, a koherencia, a szubszidiaritás és az arányosság szempontjából történő összehasonlítása alapján a hatásvizsgálat arra a következtetésre jut, hogy a B. szakpolitikai alternatíva a legmegfelelőbb. Ez az alternatíva eredményesebb az összes konkrét célkitűzés kezelése terén, mint az A. szakpolitikai alternatíva, és rövid távon csak kissé magasabb költségeket kell a tagállami hatóságoknak viselniük. A B. szakpolitikai alternatíva némileg kevésbé hatékony, mint a C. szakpolitikai alternatíva, különös tekintettel a jogérvényesítés és a zöldítés ösztönzése tekintetében a hosszabb és/vagy nehezebb járművek használatára. A hosszabb és/vagy nehezebb járművek közlekedéséhez (beleértve a nem szokványos szállítást is) és az ellenőrzési intézkedésekhez szükséges üzemeltetési feltételek tekintetében azonban a B. szakpolitikai alternatíva megvalósíthatóbbnak és könnyebben végrehajthatónak tűnik, mint a C. szakpolitikai alternatíva. A B. szakpolitikai alternatíva egyensúlyt biztosít az elérendő célkitűzések, valamint a beavatkozás költségei és arányossága között, és megkönnyíti a jogérvényesítést.

Az irányelv közvetlenül hozzájárul az ENSZ 13. fenntartható fejlődési céljához („*Sürgős lépések megvétele a klímaváltozás és hatásainak leküzdésére*”)<sup>29</sup>, 2030-ban 1 592,7 ezer tonna szén-dioxid-kibocsátás, 2050-ben pedig 54,6 ezer tonna szén-dioxid-kibocsátás megtakarításával. A 2025–2050 közötti időszakban a javaslat összesen 27,8 millió tonnával csökkentené a szén-dioxid-kibocsátást (ez a teherfuvarozásból származó szén-dioxid-kibocsátás 1,2 %-a). A szén-dioxid-kibocsátás külső költségei az alapforgatókönyvhöz képest – a 2025 és 2050 közötti időszak alatti folyó értéken kifejezve – becslések szerint 3,5 milliárd EUR-val csökkennek. A szén-dioxid-kibocsátás csökkenését a kibocsátásmentes nehézgépjárművek fokozottabb használata, az intermodális szállításra való áttérés és a megtett utak számának csökkenése okozza (a megnövelt hasznos terhelés miatt). Hozzájárul továbbá a 3. fenntartható fejlődési célhoz („*Az egészséges élet biztosítása és a jóllét előmozdítása minden korosztály valamennyi tagjának*”)<sup>30</sup>, 2030-ban 5,1 ezer tonna NO<sub>x</sub>-kibocsátás, 2050-ben 0,7 ezer tonna NO<sub>x</sub>-kibocsátás, 2030-ban 1 ezer tonna részecskekibocsátás, 2050-ben pedig 0,4 ezer tonna NO<sub>x</sub>-kibocsátás megtakarításával, a zajkibocsátás külső költségeinek (az alapforgatókönyvhöz képest a 2025 és 2050 közötti időszak alatti jelenértéken kifejezve) 0,7 milliárd EUR-val történő csökkenése mellett és a 2025 és 2050 közötti időszakban az alapforgatókönyvhöz képest összesen 411 élet megmentése mellett. A megmentett életeteket (azaz a balesetekből eredő halálesetek számának csökkenését) az intermodális szállításra való áttérés és a megtett utak számának csökkenése teszi lehetővé (a megnövelt hasznos terhelés miatt).

<sup>29</sup> <https://sdgs.un.org/goals/goal13>

<sup>30</sup> <https://sdgs.un.org/goals/goal3>

- **Célravezető szabályozás és egyszerűsítés**

Ez a javaslat a Bizottság 2022. évi munkaprogramjának részét képezi, annak II. mellékletében (REFIT-kezdemenyezés) „Az európai demokrácia megerősítése”<sup>31</sup> címsor alatt található. A javaslat fontos REFIT-dimenzióval rendelkezik azon műszaki követelmények és közigazgatási eljárások egyszerűsítése és harmonizációja tekintetében, amelyeket a tagállamok a területükön közlekedő és határokon átnyúló műveletekben részt vevő hosszabb és/vagy nehezebb járművekre alkalmaznak. A kezdeményezés csökkenteni fogja a gazdasági szereplők adminisztratív terheit a nem szokványos vagy oszthatatlan rakományok szállítására vonatkozó engedélyekre alkalmazott eltérő és költséges követelmények miatt.

Az összötömegről és méretekről szóló jelenlegi irányelvből fakadó jelentős költségteher azt jelenti, hogy költségvonzatok merülnek fel azon gazdasági szereplők számára, amelyek esetében akadályokba ütközik a két (vagy több) szomszédos tagállamban engedélyezett hosszabb és/vagy nehezebb járművekkel határokon átnyúló műveletek végzése. Az, hogy az irányelv szabályai nem egyértelműek, a szóban forgó járművek által végzett, határokon átnyúló műveletek tekintetében eltérő nemzeti értelmezésekhez vezet, és sokféle gyakorlatot eredményez. Egyes esetekben a gazdasági szereplők a határátlépés előtt kötelesek részlegesen kirakodni a járműből, míg más esetekben a két tagállam közötti kétoldalú megállapodások alapján szabadon átléphetik a határt. A kezdeményezés megszünteti a hosszabb és/vagy nehezebb járművek (pl. autószállító járművek, európai moduláris rendszerek, 44 tonnás nehézgépjárművek) határátlépési műveleteivel kapcsolatos jogbizonytalanságot és a kapcsolódó adminisztratív terheket. Emellett a határokon átnyúló szabályok végrehajtására vonatkozó közös előírások megállapítása nagyobb jogbiztonságot teremt a gazdasági szereplők, a gyártók és a hatóságok számára.

A bizonyos összötömeget és méreteket meghaladó járművekkel végzett, határokon átnyúló műveletekre vonatkozó harmonizált szabályok és feltételek bevezetése azt jelenti, hogy a kezdeményezés összességében egyszerűsíteni fogja és hatékonyabbá fogja tenni a jogszabályokat. A kezdeményezés csökkenteni fogja a gazdasági szereplők szabályozási terheit, és hozzá fog járulni a közúti szállítás belső piacának zökkenőmentes, tisztességes és biztonságos működéséhez.

- **Az „egy be, egy ki” elv alkalmazása**

Ez az elv azt jelenti, hogy „a polgárookra és a vállalkozásokra háruló, a bizottsági javaslatokból eredő új terheket az azonos szakpolitikai területre vonatkozó egyenértékű terhek megszüntetésével ellensúlyozzák”.

A B. szakpolitikai alternatíva várhatóan az adminisztratív költségek megtakarítását eredményezi a közúti fuvarozók számára, mivel csökken az oszthatatlan rakományok szállítására vonatkozó különleges engedélyek kiadása iránti kérelmek elkészítéséhez és benyújtásához szükséges idő (az alapforgatókönyvhöz képest – a 2025 és 2050 közötti időszak alatti folyó értéként kifejezve – 1,2 milliárd EUR), amit a kérelmezési formanyomtatványok és eljárások harmonizálása tesz lehetővé. Az „egy be, egy ki” elv alkalmazásában az adminisztratív költségek éves megtakarítása becslések szerint évi 71,8 millió EUR, amely az oszthatatlan rakományok szállítására vonatkozó különleges engedélyek kiadása iránti kérelmek elkészítéséhez és benyújtásához szükséges idő lerövidülésének tudható be.

---

<sup>31</sup> COM(2021) 645 final, EUR-Lex – 52021DC0645 – HU – EUR-Lex (europa.eu).

## **Alapvető jogok**

A javaslat tiszteletben tartja az alapvető jogokat, és betartja különösen az Európai Unió Alapjogi Chartája<sup>32</sup> által elismert elveket. Hozzájárul a magas szintű környezetvédelem elérésére vonatkozó célkitűzéshez a fenntartható fejlődésnek a Charta 37. cikkében foglalt elvével összhangban.

## **4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK**

A javaslat várhatóan kiigazítási költségekkel jár a Bizottság számára. Ezek az oszthatatlan rakományok szállításával kapcsolatos információcserére vonatkozó műszaki és üzemeltetési előírások megállapításához, valamint az intelligens hozzáférési politikákra (IAP) vonatkozó előírások kidolgozásához kapcsolódnak.

Az oszthatatlan rakományok szállításával kapcsolatos információcserére vonatkozó műszaki és üzemeltetési előírások létrehozására két lépésben kerül sor. Először is egy tanulmány készül a szükséges elemek összegyűjtése, valamint az előírások létrehozására vonatkozó különféle alternatívák előterjesztése céljából. Második lépésként a tanulmány megállapításait egy szakértői csoport közreműködésével használják fel az előírások kidolgozásához. A kezdeti tanulmány becsült költsége 400 000 EUR. Két, személyes munkaértekezletre lesz szükség. A Bizottság által megrendezett kétnapos munkaértekezlet becsült átlagköltsége 30 000 EUR. A becsült egyszeri kiigazítási költségek ezért 460 000 EUR-t tesznek ki.

Az IAP-előírások kidolgozása szintén két lépésben fog történni. Először egy tanulmány készül, amelyet két munkaértekezlet, majd pedig az előírásoknak egy szakértői csoport segítségével végzett kidolgozása követi. A tanulmány becsült költsége 400 000 EUR. A Bizottság által megrendezett kétnapos munkaértekezlet becsült átlagköltsége 30 000 EUR. Két ilyen személyes munkaértekezletre lesz szükség. Az értekezleteken részt vevő szakértők becsült juttatása értekezletenként 5 000 EUR. Ezért a PMc7 becsült egyszeri kiigazítási költségei 470 000 EUR-t tesznek ki.

## **5. EGYÉB ELEMEK**

- **Végrehajtási tervek, valamint a nyomon követés, az értékelés és a jelentéstétel szabályai**

A Bizottság különböző intézkedések és olyan mutatók segítségével fogja nyomon követni és értékelni a jogszabályok tényleges hatását, amelyek lehetővé teszik számára a konkrét és működési célkitűzések teljesítése terén elért eredmények mérését. A nyomonkövetési intézkedések közé tartozik a tagállamok általi rendszeres (kétévenkénti) jelentéstétel az elvégzett megfelelés-ellenőrzések számáról és típusáról (véletlenszerű, célzott és automatizált), valamint a feltárt jogsértések számáról és kategóriájáról. E nemzeti beadványok alapján a Bizottság kétévenkénti jelentéseket készít az Európai Parlament és a Tanács számára a nehézgépjárművek össztemegére és méreteire vonatkozó szabályok tagállamok általi végrehajtásáról. A Bizottság következtetéseket fog levonni arról, hogy a tagállamok eleget tesznek-e jogérvényesítési kötelezettségeiknek, valamint arról, hogy a gazdasági szereplők betartják-e a nehézgépjárművek össztemegére vonatkozó szabályokat. A rendszeres jelentéstétel segítségével megfigyelhető lesz a megfelelési szintek alakulása, valamint a

<sup>32</sup> HL C 326., 2012.10.26., 391. o.

jogérvényesítési tevékenységek és eszközök eredményességének alakulása. A Bizottság folytatni fogja az együttműködést a nehézgépjárművek összömegével és méreteivel foglalkozó szakértői csoporttal, amelynek segítségével megállapítja és megvitatja az összömegre és méretekre vonatkozó uniós szabályok eltérő értelmezését, valamint a különböző nemzeti követelményeket és jogérvényesítési gyakorlatokat. A cél közös megközelítések kialakítása és szükség esetén iránymutatás kiadása. Ezenfelül a tagállamok által létrehozandó nyomonkövetési és információs rendszerek hozzá fognak járulni az európai moduláris rendszerek használatával és működési területével kapcsolatos fejlemények, az oszthatatlan rakományok szállítási szintjének és a nemzeti üzemeltetési feltételeknek az értékeléséhez.

- **A javaslat egyes rendelkezéseinek részletes magyarázata**

Az 1. cikk módosítja a 96/53/EK tanácsi irányelvet. Az irányelvet jelentősen módosító vagy új elemekkel kiegészítő főbb szabályok a következők:

*1. cikk (1) bekezdés*

Az 1. cikk a járművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek típusjóváhagyására és piacfelügyeletére vonatkozó jogszabályokra utaló hivatkozások aktualizálása érdekében módosul.

*1. cikk (2) bekezdés*

A 2. cikk módosul annak érdekében, hogy a „pótkocsi” és a „félpótkocsi” fogalommeghatározásai, valamint a megengedett legnagyobb méretek mérésére szolgáló eljárások összhangba kerüljenek a járművek típusjóváhagyására vonatkozó jogszabályok fogalommeghatározásaival, és kiegészül az „európai moduláris rendszer” és a „járműszállító jármű” kulcsfontosságú fogalommeghatározásaival, valamint az (EU) 1056/2020 rendelet<sup>33</sup> szerinti „eFTI-platform” fogalommeghatározásával.

Az intermodális szállítási művelet fogalommeghatározása és az I. melléklet felülvizsgált változatában az e szállítási módokra vonatkozó szükséges hivatkozások szintén módosulnak annak érdekében, hogy az intermodális műveletekben használt tehergépkocsikra, pótkocsikra és félpótkocsikra ugyanakkora többlettömeg-engedmények vonatkozzanak, mint a konténereket vagy cserefelépítményeket szállító és a konténeres intermodális szállításban használt közúti járművekre. A közúti fuvarozók ezáltal ösztönzést kapnak arra, hogy nem konténeres intermodális szállítást is folytassanak.

*1. cikk (3) bekezdés*

A 4. cikk a következőképpen módosul:

- Az irányelvben meghatározott összömeget és méreteket meghaladó nehézgépjárművek közlekedésére vonatkozó jogi egyértelműség biztosítása érdekében az (1) bekezdés c) pontja megerősíti, hogy amennyiben a tagállamok

<sup>33</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 1056/2020 rendelete (2020. július 15.) az elektronikus áruszállítási információkról (HL L 249., 2020.7.31., 33. o.).

alkalmazzák a (2) bekezdés értelmében engedélyezett nemzeti eltéréseket, az nem keletkeztet automatikusan jogot a nehezebb és/vagy hosszabb járművek határokon átnyúló műveleteire.

- A (3) bekezdés azt a tényt tükrözi, hogy az oszthatatlan rakományok szállítása össztömeg- és mérettúllépéshez is vezethet. Továbbá azt is előírja a tagállamok számára, hogy a gazdasági szereplők adminisztratív terheinek minimálisra csökkentése és a késedelmek elkerülése érdekében egyszerűsítsék és észszerűsítsék az oszthatatlan rakományok szállítása tekintetében a nemzeti engedélyek kiadására vagy hasonló megállapodások elfogadására irányuló eljárásokat. Bevezeti továbbá a tagállamok közötti együttműködési kötelezettséget a járművek jelzésére vagy jelölésére vonatkozó követelmények tekintetében, és megelőzi a nemzeti nyelvi követelmények formájában felmerülő aránytalan akadályokat.
- Az új (4a) bekezdés meghatározza az európai moduláris rendszerek (EMS) közlekedésének feltételeit, amely rendszerek az (5) bekezdés hatálya alá tartozó kísérleti rendszereken kívül is használhatók, és nem kizárólag a 4. cikk (4) bekezdésének b) pontjában meghatározott tisztességes verseny biztosítékeként töltenek be szerepet. A tisztességes versenyfeltételek és a megkülönböztetésmentesség biztosítása érdekében ez az új bekezdés lehetővé teszi a tagállamok számára az európai moduláris rendszerek nemzeti és nemzetközi forgalomban történő engedélyezését, amennyiben konkrét feltételek teljesülnek, többek között a közúti fuvarozók számára egyértelmű, hozzáférhető és átlátható módon – nevezetesen az adott tagállamok által létrehozott egységes nemzeti információs és kommunikációs rendszeren keresztül – rendelkezésre bocsátják a releváns információkat.
- Az (5) bekezdés módosítása lehetővé teszi az új technológiák és rendszerek – köztük az európai moduláris rendszerek – határokon átnyúló viszonylatban is elvégezhető tesztelésére, értékelésére és fokozatos bevezetésére irányuló kísérletek földrajzi hatályának kiterjesztését, megerősíti azok ideiglenes jellegét, és legfeljebb ötéves időszakot határoz meg az európai moduláris rendszerekkel végzett kísérletekre. Az új albekezdés arról rendelkezik, hogy a tagállamoknak létre kell hozniuk egy nyomonkövetési rendszert annak érdekében, hogy uniós szinten hasznosítsák a kísérletek során tesztelt technológiából levont tanulságokat, valamint biztosítsák – többek között az európai moduláris rendszerek hatására vonatkozóan – összegyűjtött információk összehasonlíthatóságát.
- Az új (5a) bekezdés felhatalmazza a Bizottságot azon minimális adatkészletek és teljesítménymutatók meghatározására, amelyeket a nemzeti nyomonkövetési rendszereknek kell továbbítaniuk az európai moduláris rendszerek és a kísérletek alkalmazásának nyomon követéséhez.

#### *1. cikk (4) bekezdés*

A szöveg egy új 4a. cikkel egészül ki, amely szerint a tagállamoknak létre kell hozniuk és kezelniük kell egy olyan nemzeti elektronikus információs és kommunikációs rendszert, amely egyablakos hozzáférési pontot biztosít a gazdasági szereplők számára az oszthatatlan rakományok szállításához szükséges valamennyi információ beszerzéséhez, az európai moduláris rendszerek használatát lehetővé tevő tagállamokban e rendszerek használatához, valamint az oszthatatlan rakományok szállítására vonatkozó engedélyek beszerzése iránti kérelmek benyújtásához. A közigazgatási eljárások további megkönnyítése érdekében ez a

szabály azt is kimondja, hogy a Bizottság közös szabványos kérelem-formanyomtatványt hozhat létre az oszthatatlan rakományokat szállító gazdasági szereplők számára, és tovább harmonizálhatja az engedélyek kiadására vonatkozó szabályokat és eljárásokat.

#### *1. cikk (5) bekezdés*

Az új 4b. cikk megszünteti a nehezebb tehergépkocsik határokon átnyúló mozgása előtti azon mesterséges akadályokat, amelyek gátolják a közúti szállítás működési, energia- és környezeti hatékonyságának javítását a kibocsátásmentes műveletekre való átállás során. Ideiglenesen lehetővé teszi a fosszilis üzemanyaggal hajtott, 44 tonnás nehézgépjárművek kizárólag nemzetközi közúti műveletek során történő használatát azon tagállamok között, amelyek elfogadják ezeket a nehezebb járműveket a nemzeti műveletek során. Ideiglenesen lehetővé teszi az intermodális szállítás során történő használatukat is, ezáltal engedélyezi a többlettömeget. Az átmeneti időszak hossza biztosítja a kibocsátásmentes nehézgépjárművek megfelelő rendelkezésre állását a piacon, és biztosítja a gazdasági szereplők számára a jelenlegi járműállományuk megújításához szükséges időt. Az (EU) 2019/1242 rendelet módosítására irányuló bizottsági javaslatot kísérő hatásvizsgálat (SWD(2023) 88 final) elemzése szerint ezen ideiglenes intézkedés lejáratainak időpontja a kibocsátásmentes járművek elterjedésének várható növekedésével függ össze, amelyek az újonnan nyilvántartásba vett járműveknek előreláthatólag mintegy 50 %-át teszik majd ki.

#### *1. cikk (6) bekezdés*

A módosított 6. cikk (1) bekezdése aktualizálja az alkalmazandó uniós szabályokra utaló hivatkozásokat, míg a módosított (5) bekezdés az I. mellékletben meghatározott legnagyobb össztömeget tartalmazó megfelelőségi tanúsítványon feltüntetendő információkra való hivatkozást hangolja össze.

A 6. cikk új (7) bekezdése előírja, hogy az intermodális szállítási művelet szervezőjének az (EU) 2020/1056 rendelettel összhangban elektronikus áruszállítási információs (eFTI) platformon keresztül rendelkezésre kell bocsátania az áruszállításra vonatkozó releváns adatokat, valamint azt, hogy ezeknek az információknak hozzáférhetőnek kell lenniük az illetékes hatóságok számára.

#### *1. cikk (7) bekezdés*

A módosított 8b. cikk aktualizálja a típusjóváhagyási jogszabályokra alkalmazandó uniós szabályokra utaló hivatkozásokat.

#### *1. cikk (8) bekezdés*

A tagállamok többségében ugyan korlátozott lehetőség van a nyitott felépítményű járműszállító járművek energiahatékonyságának javítására, e járművek esetében jelenleg megengedett a túlnyúló rakományok megengedett legnagyobb hosszúságának túllépése, ezáltal jelentősen nő a rakodási kapacitásuk. Az új 8c. cikk harmonizálja a szóban forgó járművek túlnyúló rakományaira vonatkozó szabályokat, és megerősíti a nemzetközi szállítás keretében történő használatuk jogszerűségét.

#### *1. cikk (9) bekezdés*

A módosított 9a. cikk (1) bekezdése egyértelművé teszi, hogy a meghosszabbított vezetőfülkék esetében előírt legnagyobb hosszúság olyan mértékben túlléphető, hogy a meghosszabbított vezetőfülkével felszerelt járművekben a kibocsátásmentes technológiákat, például az akkumulátorokat és a hidrogéntartályokat is figyelembe tudja venni. Ez a bekezdés továbbá aktualizálja a (2) bekezdésben foglalt, a típusjóváhagyásról szóló jogszabályokra alkalmazandó uniós szabályokra utaló hivatkozást.

#### *1. cikk (10) bekezdés*

A 10b. cikk felváltásával, valamint az I. melléklet felülvizsgált változatának a szükséges módosításokkal való kiegészítésével a javaslat a kibocsátásmentes nehézgépjárművek legnagyobb össztömegétől és méreteitől való eltéréseket határoz meg, amelyek kompenzálják a kibocsátásmentes hajtásrendszerek és a kapcsolódó berendezések tömegét és az azok által elfoglalt teret. Ezen túlmenően a javaslat az I. melléklet módosításaival megszünteti azt a feltételt, hogy a kibocsátásmentes nehézgépjárművek legnagyobb többlettömege a kibocsátásmentes technológia tömegére korlátozódjon.

#### *1. cikk (11) bekezdés*

A 10c. cikk módosul annak következtében, hogy a 10b. cikk egy új bekezdéssel egészül ki annak egyértelművé tétele érdekében, hogy az e rendelkezésben említett legnagyobb hosszúságok esetében biztosított lehetőségre adott esetben a 10b. cikk (2) bekezdése is vonatkozik.

#### *1. cikk (12) bekezdés*

A 10d. cikk figyelembe veszi a transzeurópai közúti közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról szóló rendeletre irányuló bizottsági javaslatban előirányzott, mozgás közbeni tömegmérő rendszerek transzeurópai közúti közlekedési hálózaton belüli minimális kiépítését. Ez biztosítja a két jogi eszköz közötti külső koherenciát, és támogatja az e cikkben meghatározott jogérvényesítési követelményeket. A 10d. cikk (2) bekezdése meghatározza továbbá a tagállamok által elvégzendő megfelelőség-ellenőrzések, többek között az éjszakai ellenőrzések minimális szintjét.

#### *1. cikk (13) bekezdés*

Az új 10da. cikk meghatározza az intelligens hozzáférési politikát támogató rendszerek tagállamok általi önkéntes kiépítésére vonatkozó közös minimumfeltételeket, és biztosítja, hogy azok összhangban legyenek a 2010/40/EU irányelvben meghatározott jogi kerettel, különösen a releváns adatok valós idejű cseréje tekintetében. Egyértelművé teszi továbbá, hogy ezeket a rendszereket a közlekedési szabályok hatékonyabb végrehajtását szolgáló eszközöként alakították ki, és nem vezethetnek az áruk és szolgáltatások szabad mozgásának olyan diszkriminatív vagy aránytalan korlátozásához, amely akadályozza a belső piac zavartalan működését.

#### *1. cikk (14) bekezdés*

A 10f. cikk módosításával és az I. melléklet szükséges módosításaival a 9'6'' láb szabványos külső magasságú konténereket (magas kockakonténereket) szállító járművek vagy jármű-

kombinációk legnagyobb magasságát – az intermodális szállítás fejlesztésének további megkönnyítése érdekében – megnövelték.

*1. cikk (15) bekezdés*

A 10g. cikk pontosítja az irányelv teljesítményének megfelelő és rendszeres értékeléséhez, az irányelv által a közlekedési rendszer egészére kifejtett hatás értékeléséhez, valamint a tagállamokban alkalmazott kísérletek és rendszerek nyomon követéséhez szükséges információkat annak biztosítása érdekében, hogy azok az EU javát szolgálják, anélkül, hogy szükségtelen vagy indokolatlan terheket keletkeztetnének a tagállamok számára. A Bizottság szabványos, elektronikus formátumú jelentéstételi formanyomtatványt fog bevezetni a tagállamok jelentéstételi kötelezettségeinek megkönnyítése és a közölt információk összehasonlíthatóságának biztosítása érdekében.

*1. cikk (16) bekezdés*

A 10h. cikk (2) bekezdése egyértelművé teszi, hogy a rendelkezés értelmében a Bizottságra ruházott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó hatáskör a 4. cikk (5a) bekezdésében említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusokra is kiterjed.

*1. cikk (17) bekezdés*

A 10i. cikk új (4) bekezdése az azonnali hatályú végrehajtási jogi aktusok elfogadása során a Bizottság által követendő eljárásra hivatkozik, amely veszélyhelyzeti rendelkezés esetére megfelelő.

*1. cikk (18) bekezdés*

A 10j. cikket el kell hagyni, mivel a Bizottság a szóban forgó jelentés közzétételével már teljesítette az e cikk szerinti kötelezettségét.

*1. cikk (19) bekezdés*

A 10k. cikk veszélyhelyzeti rendelkezést vezet be annak érdekében, hogy biztosítsa a tagállamok számára a – többek között az EU-n kívül bekövetkező – válsághelyzetek kezeléséhez szükséges rugalmasságot. A veszélyhelyzeti záradék ideiglenesen alkalmazható arra, hogy az egyes tagállamok kivételeket biztosítsanak, vagy ha egynél több tagállam érintett, a Bizottság – azonnali hatályú végrehajtási jogi aktusok útján – kivételeket biztosítson az irányelvben megállapított szabályok alól.

*1. cikk (20) bekezdés*

Az I. melléklet helyébe egyes nehézgépjármű-típusok – többek között a fent említett és a 2. cikkben, a 10b. cikkben és a 10f. cikk (1) bekezdésében említett nehézgépjármű-típusok – bizonyos értékeire vonatkozó szükséges változtatások bevezetése, valamint a mellékletben megállapított értékek egyértelműbbé tétele érdekében új melléklet lép. Az értékek változásai a magas kockakonténereket szállító járművek többletmagasságára, az öttengelyes gépjárművek legnagyobb össztömegére, valamint a kibocsátásmentes járművek többlettömegének és többlet-tengelyterhelésének rögzített mennyiségére vonatkoznak.

*1. cikk (21) bekezdés*

A III. melléklet az alkalmazandó uniós szabályokra utaló hivatkozás aktualizálása érdekében módosul.

*2. cikk*

Az (EU) 2020/1056 rendelet 2. cikke (1) bekezdésének a) pontja egy új vi. franciabekezdéssel egészül ki annak érdekében, hogy ezt a rendeletet alkalmazni lehessen a 96/53/EK irányelv 6. cikkének (6) bekezdésében meghatározott, jogszabályban előírt tájékoztatási követelményekre.

*3. cikk*

A 3. cikk meghatározza az irányelv tagállamok általi átültetésének határidejét.

*4. cikk*

A 4. cikk meghatározza a módosított irányelv hatálybalépésének időpontját, ami az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik nap.

*5. cikk*

Az 5. cikk a tagállamoknak címezi a módosított irányelvet.

## Javaslat

**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE**

**a Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról szóló 96/53/EK tanácsi irányelv módosításáról**

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,  
tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 91. cikkére,  
tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,  
a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,  
tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére<sup>34</sup>,  
tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére<sup>35</sup>,  
rendes jogalkotási eljárás keretében,  
mivel:

- (1) A 96/53/EK tanácsi irányelv<sup>36</sup> a közúti közlekedésbiztonság és a belső piac zavartalan működésének biztosítása, a szállítási műveletek energia- és működési hatékonyságának előmozdítása, valamint az e műveletekből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentése érdekében meghatározza az Unió közútjain közlekedésre jogosult nehézgépjárművek megengedett legnagyobb össztömegét és méreteit. A 96/53/EK irányelv értékelése kimutatta, hogy az irányelv csak részben volt eredményes a közúti közlekedésbiztonságra, a belső piacra és a környezetvédelemre vonatkozó célkitűzéseinek elérése tekintetében, és a rendelkezéseit ki kell igazítani annak érdekében, hogy tükrözzék a technológiafejlesztéseket, előmozdítsák az innovációt, kezeljék a közlekedési piac változó kihívásait, és hozzájáruljanak a közlekedés dekarbonizációjára vonatkozó uniós szakpolitikai prioritások megvalósításához.
- (2) A „*Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása*” című bizottsági közlemény<sup>37</sup> egyértelművé teszi, hogy az európai zöld megállapodás<sup>38</sup> azon célkitűzésének eléréséhez való hozzájárulás érdekében, hogy 2050-ig 90 %-kal csökkenjen a közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás, valamennyi közlekedési módot fenntarthatóbbá kell tenni, a multimodális közlekedési rendszerben széles körben elérhetővé kell tenni fenntartható

<sup>34</sup> HL C [...], [...], [...]. o.

<sup>35</sup> HL C [...], [...], [...]. o.

<sup>36</sup> HL L 235., 1996.9.17., 59. o.

<sup>37</sup> COM(2020) 789 final.

<sup>38</sup> COM(2019) 640 final.

alternatívákat, és megfelelő ösztönzőket kell bevezetni a szennyezőanyag-mentes közlekedési rendszerre való átállás Uniós-szerte történő ösztönzésére.

- (3) A közúti szállításra használt nehézgépjárművek össztömegére és méreteire vonatkozó szabályok egyszerűsítésével és pontosításával kezelni kell a határokon átnyúló szállítási műveletek energia- és működési hatékonyságának problémáit, határozott ösztönzőket kell biztosítani a gazdasági szereplők számára a kibocsátásmentes technológiák bevezetéséhez, ugyanakkor elő kell segíteni a meglévő energiatakarékos megoldások használatát, és továbbra is támogatni kell az intermodális áruszállítási műveleteket. Az adminisztratív terhek minimalizálása, a versenytorzulás megelőzése, valamint a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető kockázatok és a közúti infrastruktúra károsodásának csökkentése érdekében harmonizálni kell a nehezebb és hosszabb járművek használatára vonatkozó egyes követelményeket, és szigorítani kell a hatályos szabályok végrehajtását.
- (4) E célkitűzések elérése érdekében meg kell találni a megfelelő egyensúlyt a gazdasági hatékonyságra, a környezeti fenntarthatóságra, a közúti infrastruktúra védelmére és a közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó szempontok között.
- (5) A nehézgépjárművek típusainak és tömegértékeinek meghatározása a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek típusjóváhagyásáról és piacfelügyeletéről szóló uniós jogszabályok, különösen az (EU) 2018/858<sup>39</sup> és az (EU) 2019/2144<sup>40</sup> európai parlamenti és tanácsi rendelet alapján történt. Ezért az alkalmazandó jogi keret egyértelműségének biztosítása érdekében e vonatkozó jogi aktusokra utaló hivatkozásokat célszerű aktualizálni.
- (6) A 96/53/EK irányelv rendelkezései az intermodális szállítás növekedésének előmozdítása és támogatása tekintetében kiegészítik a 92/106/EGK tanácsi irányelvet<sup>41</sup>. Az intermodális szállítási művelet fogalommeghatározását ezért össze kell hangolni a 92/106/EGK irányelvben használt terminológiával annak érdekében,

<sup>39</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/858 rendelete (2018. május 30.) a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről, a 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendelet módosításáról, valamint a 2007/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 151., 2018.6.14., 1. o.), valamint az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/2144 rendelete (2019. november 27.) a gépjárműveknek és pótkocsijaiknak, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek az általános biztonság, továbbá az utasok és a veszélyeztetett úthasználók védelme tekintetében történő típusjóváhagyásáról, az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 78/2009/EK, a 79/2009/EK és a 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 631/2009/EK, a 406/2010/EU, a 672/2010/EU, az 1003/2010/EU, az 1005/2010/EU, az 1008/2010/EU, az 1009/2010/EU, a 19/2011/EU, a 109/2011/EU, a 458/2011/EU, a 65/2012/EU, a 130/2012/EU, a 347/2012/EU, a 351/2012/EU, az 1230/2012/EU és az (EU) 2015/166 bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 325., 2019.12.16., 1. o.).

<sup>40</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/2144 rendelete (2019. november 27.) a gépjárműveknek és pótkocsijaiknak, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek az általános biztonság, továbbá az utasok és a veszélyeztetett úthasználók védelme tekintetében történő típusjóváhagyásáról, az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 78/2009/EK, a 79/2009/EK és a 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 631/2009/EK, a 406/2010/EU, a 672/2010/EU, az 1003/2010/EU, az 1005/2010/EU, az 1008/2010/EU, az 1009/2010/EU, a 19/2011/EU, a 109/2011/EU, a 458/2011/EU, a 65/2012/EU, a 130/2012/EU, a 347/2012/EU, a 351/2012/EU, az 1230/2012/EU és az (EU) 2015/166 bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 325., 2019.12.16., 1. o.).

<sup>41</sup> A Tanács 92/106/EGK irányelve (1992. december 7.) a tagállamok közötti kombinált árufuvarozás egyes típusaira vonatkozó közös szabályok megállapításáról (HL L 368., 1992.12.17., 38. o.).

hogy az intermodális műveletekben használt tehergépkocsokra, pótkocsokra és félpótkocsokra ugyanakkora többlettömeg-engedmények vonatkozzanak, mint a konténereket vagy cserefelépítményeket szállító és konténeres intermodális szállításban használt közúti járművekre. A tömegre vonatkozó ösztönzőknek támogatniuk kell a közúti fuvarozókat abban, hogy nem konténeres intermodális szállításban is részt vegyenek.

- (7) Ezen irányelv rendelkezéseinek a nemzeti és a nemzetközi forgalom keretében történő közös értelmezése és egységes végrehajtása érdekében egyértelművé kell tenni, hogy a nemzeti forgalomban közlekedő egyes járműtípusok megengedett legnagyobb össztömegére és méreteire vonatkozó egyes határértékektől való nemzeti eltérések nem alkalmazandók automatikusan a határokon átnyúló műveletekben használt járművekre.
- (8) Az oszthatatlan rakományok szállítása fontos piaci szegmens, amely kapcsolódik a megújuló energia, a magas- és mélyépítés és az infrastruktúra, az olaj- és gázipar, a nehézipar és a villamosenergia-termelés stratégiai területeihez. A nem szokványos szállításra vonatkozó európai bevált gyakorlatokról szóló, a tagállamok által kijelölt szakértők által elfogadott meglévő iránymutatások elismert értéke ellenére nagyon kevés előrelépés történt az oszthatatlan rakományok szállítására vonatkozó engedélyek beszerzésére irányadó szabályok és eljárások egyszerűsítése és harmonizálása érdekében. A tagállamok azon jogának sérelme nélkül, hogy meghatározzák az oszthatatlan rakományok területükön történő biztonságos szállításának biztosításához szükséges feltételeket, a tagállamoknak együtt kell működniük annak érdekében, hogy a lehetséges mértékben harmonizálják ezeket a követelményeket, hogy elkerüljék az azonos célt szolgáló, eltérő feltételek megsokszorozódását. A tagállamoknak biztosítaniuk kell a nemzeti követelmények arányosságát és megkülönböztetésmentességét is, és tartózkodniuk kell az olyan indokolatlan követelmények előírásától, mint például az érintett tagállam nemzeti nyelvének folyékony használata. A gazdasági szereplők adminisztratív terheinek csökkentése, valamint a hatékony, tisztességes és biztonságos műveletek biztosítása érdekében elengedhetetlen egy átlátható, harmonizált és felhasználóbarát engedély-beszerzési rendszer létrehozása.
- (9) Az európai moduláris rendszerek (EMS) használata és tesztelése régóta folyik, azok érdekes megoldásnak bizonyultak a szállítási műveletek gazdasági és energiahatékonyságának javítása szempontjából, ugyanakkor biztosítják a közúti közlekedésbiztonságot és az infrastruktúra védelmét annak köszönhetően, hogy kizárólag a közúthálózatok megfelelő részein közlekedhetnek. Tekintettel a nemzeti sajátosságokra, az eltérő gazdasági érdekekre, a fuvarozás iránti igényekre és a tagállamok közlekedési infrastruktúrájának eltérő kapacitására, a tagállamok vannak a legjobb helyzetben ahhoz, hogy felmérjék és engedélyezzék az európai moduláris rendszereknek a területükön való közlekedését. Ugyanakkor az európai moduláris rendszerek használata által kiváltott pozitív társadalmi-gazdasági és környezeti hatások fokozása érdekében alapvető fontosságú az ilyen jármű-kombinációkat a területükön engedélyező szomszédos tagállamok közötti, határokon átnyúló műveletek során történő használatot gátló szükségtelen akadályok felszámolása, az átlépett határok számának korlátozása nélkül, amennyiben azok megfelelnek a tagállamok által a területükön az európai moduláris rendszerek esetében megengedett legnagyobb össztömegnek és méreteknek. Ez annak biztosítására hivatott, hogy a határokon átnyúló műveletek során használt európai moduláris rendszerek megfeleljenek az adott tagállamokban az európai moduláris rendszerekre alkalmazandó legalacsonyabb közös

össztömeg- és mérethatárértéknek. A műveletek biztonsága, az átláthatóság és a jogi egyértelműség érdekében közös feltételeket kell megállapítani az európai moduláris rendszerek nemzeti és nemzetközi forgalomban való közlekedésére vonatkozóan, többek között egyértelmű tájékoztatást kell adni az európai moduláris rendszerek össztömegére és méreteire vonatkozó határértékekről, valamint a közúthálózatnak az ilyen járművekre vonatkozó előírásokkal kompatibilis részéről, és nyomon kell követni az európai moduláris rendszerek használatának a közúti közlekedésbiztonságra, a közúti infrastruktúrára és a modális együttműködésre kifejtett hatásait, valamint az európai moduláris rendszereknek a közlekedési rendszerre gyakorolt környezeti hatásait, beleértve a modális részesedésre kifejtett hatásokat is.

- (10) A tagállamok számára továbbra is lehetővé kell tenni, hogy ideiglenes jelleggel kísérleteket végezzenek. A mozgás közbeni töltést lehetővé tevő új technológiák, például a szolárpanelek, az áramszedők és a villamosított közutak, illetve az európai moduláris rendszerek fokozatos tagállami bevezetése tesztkörnyezetben szükségessé teheti a megengedett legnagyobb össztömeg és méretek túllépését, többek között a közúthálózat határokon átnyúló szakaszain. Ezért a tagállamok számára továbbra is lehetővé kell tenni, hogy ilyen kísérleteket végezzenek, és tesztelni tudják az új technológiák és koncepciók határokon átnyúló kompatibilitását. A kísérletek elvégzéséhez szükséges maximális időtartam meghatározásával egyértelművé kell tenni a kísérletek ideiglenes és innovatív jellegét. Ugyanakkor az innováció akadályozásának elkerülése érdekében nem szabad korlátozni az új technológiákra és innovatív rendszerekre irányuló kísérletek számát. A tagállamoknak rendszeresen nyomon kell követniük és értékelniük kell az új technológiák és új koncepciók tesztelésének – a közúti közlekedésbiztonság, a közúti infrastruktúra és a modális együttműködés tekintetében elért – teljesítményét és hatásait, valamint a közlekedési rendszerre kifejtett környezeti hatásokat, például a modális részesedésre kifejtett hatásokat.
- (11) Az oszthatatlan rakományoknak a legnagyobb össztömeget vagy méreteket meghaladó járművekkel vagy jármű-kombinációkkal végzett szállítása és az európai moduláris rendszerek használata – a kiegészítő biztonsági elemek és a megfelelő infrastruktúra iránti igényük miatt – szükségessé teszi, hogy különös figyelem irányuljon az olyan tényezőkre, mint a releváns információk átláthatósága, a jogbiztonság és az engedélyezési eljárások harmonizálása. Ezért a tagállamoknak létre kell hozniuk egy olyan egységes elektronikus információs és kommunikációs rendszert, amely egyértelműen és könnyen hozzáférhető módon tartalmazza az oszthatatlan rakományok szállításának és az európai moduláris rendszerek használatának üzemeltetési és adminisztratív feltételeire vonatkozó valamennyi releváns információt. E nemzeti rendszernek azt is lehetővé kell tennie a gazdasági szereplők számára, hogy az oszthatatlan rakományok szállítására vonatkozó különleges engedélyekkel kapcsolatos információkat az érintett tagállamban szerezzék be, és a kérelmet elektronikus úton, szabványosított formátumban nyújtsák be.
- (12) Az elsősorban nagy távolságra történő szállítás során használt nehezebb tehergépkocsikkal (például öt- vagy hattengelyes jármű-kombinációkkal) végzett, határokon átnyúló szállítás mesterséges akadályait összehangolt módon kell felszámolni, hogy rövid távon ki lehessen használni a tagállamok által biztosított nagyobb rakodási kapacitáshoz kapcsolódó működési, energia- és környezeti hatékonyságot, többek között az intermodális szállítás esetében. A kibocsátásmentes mobilitásra való áttérés hatékony előmozdítása érdekében 2035-től fokozatosan meg

kell szüntetni az ilyen, fosszilis üzemanyagokkal hajtott nehezebb tehergépkocsik használatát, amikor a kibocsátásmentes nehézgépjárművek piaci penetrációja várhatóan jelentősen növekedni fog, a nyilvántartásba vett új nehézgépjárművek mintegy 50 %-ára. A fokozatos kivezetést követően a nehezebb tehergépkocsikat továbbra is engedélyezni kell a nemzeti forgalomban, míg a nemzetközi forgalomban meg kell felelniük a 96/53/EK irányelv I. mellékletében meghatározott megengedett legnagyobb össz tömegnek; e melléklet a többlettömeg-engedményt a kibocsátásmentes járművekre és az intermodális szállítási műveletekben részt vevő járművekre korlátozza.

- (13) A 96/53/EK irányelvben meghatározott értékeket feltüntető jármű-megfelelőségi tanúsítványoknak – a járművek típusjövahagyására vonatkozó egységes eljárásokra és műszaki előírásokra vonatkozó aktualizált uniós szabályokkal összhangban – átfogó információkat kell tartalmazniuk. Az alkalmazandó uniós szabályokra utaló hivatkozásokat ezért az (EU) 2021/535 bizottsági végrehajtási rendeletre<sup>42</sup> utaló konkrét hivatkozás beillesztése érdekében aktualizálni kell. A megfelelési tanúsítványban feltüntetendő információkat fokozottabban össze kell hangolni a 96/53/EK irányelv szerinti megengedett legnagyobb össz tömegekkel. A 2. cikkben meghatározott szállítási művelet intermodális jellegének ellenőrzése különösen nagy kihívást jelenthet a nem konténeres szállítás során. Az intermodális szállítási műveletekben részt vevő nehézgépjárművekre vonatkozó többlettömeg-engedmény megfelelő felhasználása érdekében a gazdasági szereplőknek a művelet intermodális jellegére vonatkozó igazolást kell szolgáltatniuk. A digitális szállítási adatok közlésére szolgáló, az (EU) 1056/2020 európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>43</sup> alapján létrehozott platformok (a továbbiakban: eFTI-platformok) megfelelő eszközt biztosítanak, mivel olyan a kialakításuk, hogy tartalmazzák a 92/106/EGK irányelv 3. és 7. cikkében meghatározott, jogszabályban előírt tájékoztatási követelményeket. Ezért a releváns szállítási információknak a rakomány szállításához igénybe vett szállítási módok tekintetében történő rögzítése céljából kötelezővé kell tenni az eFTI-platform használatát.
- (14) A nyitott felépítményű járműszállító járművek nagyon kevés lehetőséget biztosítanak arra, hogy a jobb aerodinamika révén csökkentsék energiafogyasztásukat. A járműszállító járművek rakományainak túlnyúlására vonatkozó eltérő nemzeti szabályok versenytorzulást okoznak, és jelentősen korlátozzák a működési hatékonyság és az energiahatékonyság nemzetközi forgalomban történő javítására adódó lehetőségeiket. Ezért a szóban forgó célkitűzések megfelelő teljesülése érdekében harmonizálni kell a nyitott felépítményű járműszállító járművek rakományainak túlnyúlására vonatkozó szabályokat.
- (15) A meghosszabbított vezetőfülkével rendelkező nehézgépjárművek, valamint a kibocsátásmentes hajtásrendszerek piacra lépése elkezdődött. A kibocsátásmentes hajtásrendszerek használata a technológiától függően több teret igényel, amely – a kibocsátásmentes közúti szállítás gazdasági szankcionálásának elkerülése érdekében –

<sup>42</sup> A Bizottság (EU) 2021/535 végrehajtási rendelete (2021. március 31.) az (EU) 2019/2144 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a járműveknek, valamint a járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek az általános felépítésre vonatkozó jellemzők és a biztonság tekintetében történő típusjövahagyására vonatkozó egységes eljárások és műszaki előírások tekintetében történő alkalmazására vonatkozó szabályok megállapításáról (HL L 117., 2021.4.6., 1. o.).

<sup>43</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 1056/2020 rendelete (2020. július 15.) az elektronikus áruszállítási információkról (HL L 249., 2020.7.31., 33. o.).

nem számítható be a jármű tényleges terhelésének rovására. Ezért egyértelművé kell tenni, hogy a meghosszabbított vezetőfülkék esetében előírt maximális hosszúság olyan mértékben léphető túl, amely biztosítja a kibocsátásmentes technológiák, például az akkumulátorok és a hidrogéntartályok elhelyezéséhez szükséges teret, feltéve, hogy az áramvonalas vezetőfülkék biztonsági, hatékonysági és kényelmi jellemzői nem kerülnek veszélybe.

- (16) A jelenlegi előírások – a további térigény esetéhez hasonlóan – a kibocsátásmentes nehézgépjárművek többlettömegének kompenzálására sem alkalmasak, különösen a nagy távolságra történő szállítás esetében. A kibocsátásmentes jármű-kombinációk, valamint az Unióban leggyakrabban használt személyszállító gépjárművek esetében többlettömegre és tengelyterhelésre van szükség. A könnyebb technológiák és a jobb aerodinamika – a kibocsátásmentes hajtásrendszerek energiafogyasztásának csökkentése révén – hatékonyabbá teszik azok használatát (például a nagyobb megtett távolság és a hosszabb akkumulátor-élettartam lehetővé tétele érdekében). A kibocsátásmentes nehézgépjárművek elterjedésének további ösztönzése, a technológiafejlesztés előmozdítása, valamint a járművek jobb aerodinamikai jellemzőkkel való felvértezése érdekében a többlettömeg-engedményeket ezért el kell különíteni a kibocsátásmentes technológia tömegétől.
- (17) A szabályok eredményes, hatékony és következetes végrehajtása rendkívül fontos a gazdasági szereplők közötti torzulásmentes verseny biztosításához, valamint az alkalmazandó össztömeget vagy méreteket jogellenesen meghaladó járművek közötti közlekedésbiztonságra és közúti infrastruktúra jelentett kockázatainak kiküszöböléséhez. A túlterhelt járművek közötti ellenőrzésének célirányosabbá tétele érdekében, és amennyiben a tagállamok úgy döntenek, hogy automatikus rendszereket használnak a közúti infrastruktúrán, kötelesek biztosítani legalább azt, hogy a transzeurópai közúti közlekedési hálózaton kiépítsenek ilyen rendszereket. Ezen túlmenően a jogérvényesítés Unión belüli megbízhatósága és következetessége érdekében a tagállamok által elvégzendő ellenőrzések kötelező minimumszintjét az ezen irányelv hatálya alá tartozó járművek által a tagállamok területén bonyolított forgalom szintjével arányosan kell meghatározni, beleértve az éjszakai órákban végzett ellenőrzések megfelelő számát is.
- (18) A jogérvényesítés fokozása és a nehézgépjárművek uniós közutakon való közlekedésének fokozottabb nyomon követése, a forgalmi torlódások csökkentése, a közúti közlekedésbiztonság javítása, az infrastruktúra károsodása kockázatának csökkentése, valamint a fenntartható szállítási műveletek előmozdítása érdekében a tagállamokat olyan intelligens hozzáférési politikát támogató rendszerek létrehozására kell ösztönözni, amelyek biztosítják a legnagyobb megengedett össztömegre és méretekre vonatkozó szabályoknak való megfelelést. Az ilyen rendszerek létrehozásakor a tagállamoknak közös minimumkövetelményeket kell alkalmazniuk az EU-n belüli harmonizáció és interoperabilitás biztosítása érdekében, különösen a kicserélendő releváns adatok hozzáférhetősége és formátuma tekintetében. A környezetre, az infrastruktúrára, az emberi egészségre és biztonságra, valamint a társadalomra kifejtett minimális hatás biztosítása érdekében a rendszereknek elő kell segíteniük annak biztosítását, hogy a megfelelő rakományt szállító megfelelő járművek a megfelelő közúton és a megfelelő időben közlekedjenek. Az ilyen rendszerek létrehozásakor – a nehézgépjárművek biztonságos és zavartalan közlekedésének biztosítása érdekében – fejlett intelligens közlekedési rendszereket kell alkalmazni, például a járművek és az infrastruktúra közötti kommunikációt, a járművek és a hálózat közötti kommunikációt, valós idejű adatmegosztást és

távellenőrzést, és e rendszerek nem vezethetnek aránytalan vagy diszkriminatív forgalmi korlátozásokhoz.

- (19) A multimodális szállítási rendszer növekedésének előmozdítása érdekében a konténeres szállítást tovább kell könnyíteni azáltal, hogy a közúti járművek esetében többletmagasságot kell lehetővé tenni a magas kockakonténerek szállításához.
- (20) Az Európai Parlamentet és a Tanácsot rendszeresen tájékoztatni kell a tagállami illetékes hatóságok által végzett megfelelőség-ellenőrzések eredményeiről, a jogérvényesítési eszközök és nyomkövetési rendszerek kiépítéséről és használatáról, különösen a nehezebb és/vagy hosszabb járművek, köztük a moduláris jármű-kombinációk használatából fakadó működési, biztonsági és környezeti hatások értékelésével összefüggésben. A tagállamok által erre vonatkozóan szolgáltatott információknak lehetővé kell tenniük a Bizottság számára, hogy nyomon kövesse a piaci fejleményeket és a 96/53/EK irányelvnek való megfelelést. Annak érdekében, hogy a tagállamok könnyebben nyújthassák be a szükséges információkat a Bizottságnak, valamint az adatok egységességének és összehasonlíthatóságának biztosítása érdekében – lehetővé téve a 96/53/EK irányelvnek való megfelelés nyomon követését és általános teljesítményének értékelését – kívánatos, hogy a Bizottság egységes, felhasználóbarát jelentéstételi formátumot hozzon létre.
- (21) Ahhoz, hogy a közúti szállítási ágazat gyorsan reagálhasson bármely válságra, például természeti katasztrófákra, világjárványokra, katonai konfliktusokra vagy infrastrukturális hiányosságokra, a 96/53/EK irányelvbe veszélyhelyzeti záradékot kell illeszteni, amely a szükséges áruk és szolgáltatások folyamatos ellátásának biztosítása érdekében ideiglenesen lehetővé teszi a megengedett legnagyobb összütőmeget és/vagy méreteket meghaladó nehézgépjárművek közlekedését. Ilyen kivételes záradék csak akkor alkalmazandó, ha azt a közérdek megköveteli, és feltéve, hogy ezáltal a közúti közlekedésbiztonság nem kerül veszélybe.
- (22) Annak biztosítása érdekében, hogy a tagállamok által az európai moduláris rendszerek és a kísérletek hatásainak értékelésére létrehozandó nyomkövetési rendszerek megfeleljenek a harmonizált minimumkövetelményeknek, a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy kiegészítse a 96/53/EK irányelvet az említett nyomkövetési rendszerek által szolgáltatandó minimális adatkészletek és/vagy teljesítménymutatók meghatározása tekintetében. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásnak<sup>44</sup> megfelelően kerüljön sor. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kap kézhez minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.
- (23) Ezen irányelv végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni abból a célból, hogy közös szabványos kérelem-formanyomtatványt hozzon létre, harmonizálja a legnagyobb összütőmeget és/vagy méreteket meghaladó, oszthatatlan rakományok szállítására használt járművekre vagy jármű-kombinációkra vonatkozó nemzeti engedélyek vagy hasonló megállapodások

<sup>44</sup> HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

kiadására vonatkozó szabályokat és eljárásokat, egységes jelentéstételi formátumot hozzon létre a tagállamok számára jelentéstételi kötelezettségeik teljesítéséhez, valamint ideiglenes kivételeket határozzon meg a válság által érintett tagállamok közötti nemzetközi forgalomban alkalmazott tömeg- és mérethatárértékek alkalmazása alól. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek<sup>45</sup> megfelelően kell gyakorolni.

- (24) Figyelembe véve a 96/53/EK irányelv I. mellékletének számos módosítását, amelyek a kibocsátásmentes nehézgépjárművek elterjedéséhez nyújtott további ösztönzők szükségességére, az öttengelyes gépjárművek legnagyobb össztömegének harmonizálására, valamint az intermodális szállítás előmozdításának szükségességére vonatkoznak, az egyértelműség érdekében helyénvaló e melléklet helyébe újat léptetni.
- (25) A 96/53/EK irányelv alapján előírt információknak az (EU) 2020/1056 rendelet hatálya alá vonása érdekében a rendeletet módosítani kell.
- (26) Mivel ezen irányelv célkitűzéseit – nevezetesen a közúti közlekedésbiztonság biztosítását, a fenntartható és hatékony szállítási műveletek előmozdítását és a belső piac működésének előmozdítását – a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, azonban a közúti szállítás határokon átnyúló jellege és az ezen irányelv által kezelni kívánt problémák jellege miatt e célkitűzések az Unió szintjén jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e célkitűzések eléréséhez szükséges mértéket.
- (27) A tagállamoknak és a Bizottságnak a magyarázó dokumentumokról szóló, 2011. szeptember 28-i együttes politikai nyilatkozatával<sup>46</sup> összhangban a tagállamok vállalták, hogy az átültető intézkedéseikről szóló értesítéshez indokolt esetben egy vagy több olyan dokumentumot mellékelnek, amely megmagyarázza az irányelv elemei és az azt átültető nemzeti jogi eszközök megfelelő részei közötti kapcsolatot. Ezen irányelv tekintetében a jogalkotó úgy ítéli meg, hogy ilyen dokumentumok átadása indokolt.
- (28) A 96/53/EK irányelvet ezért ennek megfelelően módosítani kell,
- ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

### *1. cikk*

#### *A 96/53/EK irányelv módosításai*

A 96/53/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. Az 1. cikk a következőképpen módosul:
  - a) az (1) bekezdés a) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„a) Az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet\* 4. cikkében meghatározott, az M<sub>2</sub> és M<sub>3</sub> kategóriába sorolt gépjárművek és az O kategóriába

<sup>45</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

<sup>46</sup> HL C 369., 2011.12.17., 14. o.

sorolt pótkocsijaik, valamint az N<sub>2</sub> és N<sub>3</sub> kategóriába sorolt gépjárművek és az O<sub>3</sub> és O<sub>4</sub> kategóriába sorolt pótkocsijaik;”

- b) a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Minden, az I. mellékletben a tömegre megadott érték közlekedési előírásként érvényes, és ezért azok a rakodási feltételekre, nem pedig a gyártási előírásokra vonatkoznak, amelyeket az (EU) 2019/2144 európai parlament és tanácsi rendelet\*\* állapít meg.”;

\* Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/858 rendelete (2018. május 30.) a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről, a 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendelet módosításáról, valamint a 2007/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 151., 2018.6.14., 1. o.).

\*\* Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/2144 rendelete (2019. november 27.) a gépjárműveknek és pótkocsijaiknak, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek az általános biztonság, továbbá az utasok és a veszélyeztetett úthasználók védelme tekintetében történő típusjóváhagyásáról, az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 78/2009/EK, a 79/2009/EK és a 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 631/2009/EK, a 406/2010/EU, a 672/2010/EU, az 1003/2010/EU, az 1005/2010/EU, az 1008/2010/EU, az 1009/2010/EU, a 19/2011/EU, a 109/2011/EU, a 458/2011/EU, a 65/2012/EU, a 130/2012/EU, a 347/2012/EU, a 351/2012/EU, az 1230/2012/EU és az (EU) 2015/166 bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 325., 2019.12.16., 1. o.).”

2. A 2. cikk a következőképpen módosul:

- a) a második franciabekezdésben a „pótkocsi” fogalom meghatározása helyébe a következő szöveg lép:

„— »pótkocsi«: az (EU) 2018/858 rendelet 3. cikkének 17. pontjában meghatározott jármű;”

- b) a harmadik franciabekezdésben a „félpótkocsi” fogalom meghatározása helyébe a következő szöveg lép:

„— »félpótkocsi«: az (EU) 2018/858 rendelet 3. cikkének 33. pontjában meghatározott jármű;”

- c) a „jármű-kombináció” fogalom meghatározása után a szöveg a következő fogalom meghatározással egészül ki:

„— »európai moduláris rendszer«: egy vagy több pótkocsival vagy félpótkocsival összekapcsolt olyan gépjármű vagy jármű-kombináció, amelynek teljes szerelvénye meghaladja a megengedett legnagyobb hosszúságot és meghaladhatja az I. mellékletben megállapított megengedett legnagyobb össztömeget, és amelyben az önálló gépjármű, pótkocsi(k) és félpótkocsi(k) nem haladják meg az I. mellékletben meghatározott tömeget vagy méreteket;”

- d) a „fokozott hőszigetelésű jármű” fogalom meghatározása után a szöveg a következő fogalom meghatározással egészül ki:

„— »járműszállító jármű«: más jármű(vek) szállítása céljából készített vagy tartósan átalakított jármű-kombináció;”

- e) a tizennegyedik franciabekezdésben az „alternatív üzemanyaggal hajtott jármű” fogalommeghatározása helyébe a következő szöveg lép:

„— »alternatív üzemanyaggal hajtott jármű«: teljes egészében alternatív üzemanyaggal meghajtott olyan gépjármű, amely az (EU) 2018/858 rendelet kerete szerinti jóváhagyással rendelkezik;”

- f) a tizenötödik franciabekezdésben az „intermodális szállítási műveletek” fogalommeghatározásának a) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„a) a 92/106/EGK tanácsi irányelv\* 1. cikkében meghatározott kombinált árufuvarozási műveletek; vagy”;

\* A Tanács 92/106/EGK irányelve (1992. december 7.) a tagállamok közötti kombinált árufuvarozás egyes típusaira vonatkozó közös szabályok megállapításáról (HL L 368., 1992.12.17., 38. o.);

- g) a „megbízó” fogalommeghatározása után a szöveg a következő fogalommeghatározással egészül ki:

„— »eFTI-platform«: az (EU) 2020/1056 európai parlamenti és tanácsi rendelet\* alapján létrehozott árufuvarozási információs platform;”

\* Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2020/1056 rendelete (2020. július 15.) az elektronikus áruszállítási információkról (HL L 249., 2020.7.31., 33. o.);

- h) a második albekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„Az I. mellékletben meghatározott valamennyi megengedett legnagyobb méretet össze kell vetni az (EU) 2020/683 bizottsági végrehajtási rendelet\* I. melléklete szerint elkészített, az EU egészjármű-típusjóváhagyást kísérő adatközlő lapon az adott járműhöz megadott megfelelő értékekkel, pozitív tűréshatárok nélkül.”;

\* A Bizottság (EU) 2020/683 végrehajtási rendelete (2020. április 15.) az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszerei, alkotóelemei és önálló műszaki egységei jóváhagyására és piacfelügyeletére vonatkozó közigazgatási követelmények tekintetében történő végrehajtásáról (HL L 163., 2020.5.26., 1. o.).”

3. A 4. cikk a következőképpen módosul:

- a) az (1) bekezdés a következő c) ponttal egészül ki:

„c) az I. mellékletben meghatározott jellemzőknek meg nem felelő, nemzetközi áru- vagy személyszállításra használt járművek vagy jármű-kombinációk.”;

- b) a (3) és (4) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(3) A legnagyobb össztömeget és/vagy méreteket meghaladó járművek vagy jármű-kombinációk kizárólag az illetékes hatóságok által kiadott különleges engedélyek alapján vagy az e hatóságokkal eseti alapon elfogadott hasonló megállapodások alapján engedhetők a forgalomba, amennyiben ezek a járművek vagy jármű-kombinációk oszthatatlan rakományokat szállítanak, vagy ilyen rakományok szállítására szolgálnak.

A tagállamok gondoskodnak arról, hogy az oszthatatlan rakományok szállítására vonatkozó engedélyek beszerzésére vagy hasonló megállapodások elérésére irányuló eljárás zökkenőmentes, hatékony és megkülönböztetésmentes legyen, minimalizálva az adminisztratív terheket és elkerülve a szükségtelen késedelmeket.

A tagállamok biztosítják, hogy az oszthatatlan rakományok szállítására vonatkozó engedélyek vagy a hasonló megállapodások kiadásának feltételei arányosak és megkülönböztetésmentesek legyenek. A tagállamok együttműködnek különösen annak érdekében, hogy elkerüljék a járművek sokféle jelölését és jelzéseit, valamint annak érdekében, hogy szöveg helyett piktogramok használatát részesítsék előnyben. A tagállamok nem írhatnak elő nyelvi követelményeket az oszthatatlan rakományok szállításához kapcsolódóan.

(4) A tagállamok a területükön engedélyezhetik az I. melléklet 1.1., 1.2., 1.4–1.8., 4.2. és 4.4. pontjában megadott értékektől eltérő méretekkel rendelkező, szállításra használt járművek vagy jármű-kombinációk részvételét egyes olyan nemzeti szállítási műveletekben, amelyek nem érintik jelentős mértékben a szállítási ágazaton belüli nemzetközi versenyt.

A következő feltételek egyikének teljesülése esetén úgy tekintendő, hogy a szállítási feltételek nem befolyásolják jelentősen a szállítási ágazaton belüli nemzetközi versenyt:

a) a szállítási műveleteket valamely tagállam területén speciális járművekkel vagy jármű-kombinációkkal olyan körülmények között végzik, amelyek között más tagállamok járművei általában nem végeznek szállítási műveletet, például a fakitermeléshez és az erdőgazdasági ágazathoz kapcsolódó műveleteket;

b) az a tagállam, amely engedélyezi a területén az I. mellékletben meghatározott méretektől eltérő méretű járművekkel vagy jármű-kombinációkkal végzett szállítási műveleteket, lehetővé teszi a (4a) bekezdés szerinti európai moduláris rendszerek közlekedését is annak érdekében, hogy azok elérjék legalább az adott tagállamban engedélyezett rakodási hosszt, és hogy minden gazdasági szereplőre egyenlő versenyfeltételek vonatkozhassanak.”;

c) a szöveg a következő (4a) bekezdéssel egészül ki:

„(4a) A tagállamok az alábbi feltételek mindegyikének teljesülése esetén engedélyezhetik a területükön az európai moduláris rendszerek nemzeti és nemzetközi forgalmát:

a) a tagállamok hozzáférhető és átlátható módon nyilvánosan hozzáférhetővé teszik az európai moduláris rendszerek területükön bonyolított forgalmára alkalmazandó legnagyobb össztfőmegre és méretekre vonatkozó információkat;

b) a tagállamok hozzáférhető és átlátható módon nyilvánosan hozzáférhetővé teszik a közúthálózat azon részével kapcsolatos információkat, amelyen európai moduláris rendszerek közlekedhetnek;

c) a tagállamok gondoskodnak arról, hogy a hálózat azon része, amelyen európai moduláris rendszerek közlekedhetnek a területükön, a határokon átnyúló forgalom lehetővé tétele érdekében összeköttetésben legyen az európai moduláris rendszerek közlekedését szintén engedélyező szomszédos tagállamok közúthálózatával;

d) a tagállamok nyomonkövetési rendszert hoznak létre, és értékelik az európai moduláris rendszereknek a közúti közlekedésbiztonságra, a közúti infrastruktúrára és a modális együttműködésre kifejtett hatását, valamint az európai moduláris rendszereknek a közlekedési rendszerre kifejtett környezeti hatásait, beleértve a modális megoszlásra kifejtett hatásokat is.

Minden olyan esetben, amikor valamely tagállam e bekezdés alapján lehetővé teszi az európai moduláris rendszerek nemzeti forgalomban való közlekedését, nem utasíthatja el, illetve nem tilthatja meg a területén a nemzetközi forgalomban használt európai moduláris rendszerek közlekedését, feltéve, hogy az ilyen rendszerek nem haladják meg az európai moduláris rendszerek tekintetében a nemzeti forgalomban meghatározott legnagyobb összömeget és méreteket.

A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot abban az esetben, ha engedélyezik a területükön az európai moduláris rendszerek közlekedését.”;

d) az (5) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(5) A tagállamok korlátozott ideig engedélyezhetik az olyan új technológiákat vagy új koncepciókat alkalmazó járművek vagy jármű-kombinációk tesztelését, amelyek nem tudnak megfelelni ezen irányelv követelményeinek. Az ilyen járművek vagy jármű-kombinációk esetében lehetővé kell tenni, hogy a kísérleti időszak alatt bizonyos nemzeti vagy nemzetközi szállítási műveleteket végezzenek. Különösen az európai moduláris rendszerekkel végzett kísérletek legfeljebb öt évre engedélyezhetők. A kísérletek száma nem korlátozható. A tagállamok erről értesítik a Bizottságot.

A tagállamok nyomonkövetési rendszert hoznak létre, és értékelik az első albekezdésben említett kísérleteknek a közúti közlekedésbiztonságra, a közúti infrastruktúrára és a modális együttműködésre gyakorolt hatását, valamint a közlekedési rendszerre gyakorolt környezeti hatásokat, beleértve a modális megoszlásra gyakorolt hatásokat is.”;

e) a szöveg a következő (5a) bekezdéssel egészül ki:

„(5a) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 10h. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy kiegészítse ezt az irányelvet az e cikk (4a) bekezdésének d) pontjában és (5) bekezdésében említett, a tagállamok által létrehozott nyomonkövetési rendszerek által szolgáltatandó minimális adatkészletek és teljesítménymutatók meghatározásával.”;

f) a (7) bekezdést el kell hagyni.

4. Az irányelv a következő 4a. és 4b. cikkel egészül ki:

„4a. cikk

(1) A tagállamok legalább a következő „egyablakos ügyintézési” funkciókkal rendelkező elektronikus információs és kommunikációs rendszert hoznak létre és kezelnek:

a) egyablakos nemzeti ügyintézési pont, amelyen keresztül a kérelmező szabványosított formátumban nyújtja be a 4. cikk (3) bekezdésében foglalt különleges engedély vagy hasonló megállapodás iránti kérelmét;

b) egyablakos nemzeti hozzáférési pont a kérelmezők számára a 4. cikk (3) bekezdésében foglalt különleges engedély vagy hasonló megállapodás kérelmezésének követelményeire vonatkozó információk beszerzése, valamint az

útvonalaik egyértelmű, hozzáférhető és átlátható módon történő megtervezéséhez szükséges információk beszerzése céljából;

c) adott esetben az európai moduláris rendszerek üzemeltetőinek szánt egyablakos nemzeti hozzáférési pont a 4. cikk (4a) bekezdésének a) és b) pontjában említett információkhoz.

(2) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogadhat el a közös szabványos kérelemformanyomtatvány létrehozása, valamint az e cikk (1) bekezdésében és a 4. cikk (3) bekezdésében említett nemzeti engedélyek vagy hasonló megállapodások kiadására vonatkozó szabályok és eljárások harmonizálása céljából. E végrehajtási jogi aktusokat a 10i. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.”

*„4b. cikk*

(1) Amennyiben egy tagállam a 4. cikk (2) bekezdésének a) pontja alapján engedélyezi a területén az I. melléklet 2.2.1. vagy 2.2.2. pontjában meghatározott határértékeket meghaladó legnagyobb össztömegű jármű-kombinációk közlekedését, nem utasíthatja el, illetve nem tilthatja meg a területén az olyan jármű-kombinációk nemzetközi forgalomban történő használatát, amelyek megfelelnek a belföldi áruszállítás esetében meghatározott tömegértékeknek, feltéve, hogy az ilyen jármű-kombinációk megengedett legnagyobb össztömege nem haladja meg a 44 tonnát.

(2) Az (1) bekezdéstől eltérve, az (1) bekezdésben meghatározott 44 tonnás tömeghatárérték túlléphető abban az esetben, ha a tagállam az adott jármű-kombinációk intermodális szállítási műveletben való részvétele esetén magasabb tömegértékeket engedélyez.

(3) Tekintettel a kibocsátásmentes járművek elterjedésének várható növekedésére, ezt a cikket 2034. december 31-ig kell alkalmazni.”

5. A 6. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A tagállamok meghozzák a szükséges intézkedéseket annak biztosítása érdekében, hogy az 1. cikkben említett és az ezen irányelvnek megfelelő járművek a következő igazolások egyikével rendelkezzenek:

a) a következő két tábla kombinációja:

- i. az (EU) 2021/535 bizottsági végrehajtási rendelet\* II. mellékletének megfelelően kiállított és rögzített, jogszabályban előírt tábla;
- ii. az (EU) 2021/535 bizottsági végrehajtási rendelet III. mellékletének megfelelően kiállított és rögzített, ezen irányelv III. mellékletének megfelelő méretű tábla;

b) az (EU) 2021/535 bizottsági végrehajtási rendelet\* II. mellékletének megfelelően kiállított és rögzített, egységes tábla, amely az e bekezdés a) pontjában említett két táblán szereplő információkat tartalmazza;

c) a jármű engedélyezése vagy forgalomba helyezése szerinti tagállam illetékes hatóságai által kiállított egységes dokumentum. Ennek a dokumentumnak ugyanazokat a rovatmegnevezéseket és információkat kell tartalmaznia, mint az a) pontban említett táblának. Ezt ellenőrzési célra könnyen hozzáférhető helyen kell tartani és megfelelően védeni kell.”;

---

\* A Bizottság (EU) 2021/535 végrehajtási rendelete (2021. március 31.) az (EU) 2019/2144 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a járműveknek, valamint a járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek az általános felépítésre vonatkozó jellemzők és a biztonság tekintetében történő típusjóváhagyására vonatkozó egységes eljárások és műszaki előírások tekintetében történő alkalmazására vonatkozó szabályok megállapításáról (HL L 117., 2021.4.6., 1. o.).”;

- b) az (5) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(5) A megfelelőségi tanúsítvány tömegre vonatkozó középső oszlopának adott esetben a kérdéses járműre érvényes uniós értékeket kell tartalmaznia.”;

- c) a cikk a következő (7) bekezdéssel egészül ki:

„(7) Ahhoz, hogy egy szállítási művelet ezen irányelv alkalmazásában intermodális szállítási műveletnek minősüljön, a megbízónak vagy az intermodális szállítási műveletet szervező vállalkozásnak – amennyiben az eltér a megbízótól – biztosítania kell, hogy a 92/106/EGK irányelv 3. cikkében és adott esetben 7. cikkében említett dokumentumokat az (EU) 2020/1056 rendelettel összhangban rögzítsék és rendelkezésre bocsássák valamely eFTI-platformon. Ezeket az információkat az (EU) 2020/1056 rendelettel összhangban hozzáférhetővé kell tenni az illetékes hatóságok számára ugyanazon az eFTI-platformon, amelyen a szállítási információkat rögzítették.”

6. A 8b. cikk a következőképpen módosul:

- a) az (1) és (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) Az aerodinamikai eszközökkel felszerelt, a (2) és a (3) bekezdésben megállapított követelményeknek és az (EU) 2018/858 rendeletnek megfelelő járművek vagy jármű-kombinációk – az energiahatékonyságuk javítása céljából – túllépheti az ezen irányelv I. mellékletének 1.1. pontjában meghatározott legnagyobb hosszúságokat annak lehetővé tétele érdekében, hogy a járművek vagy jármű-kombinációk hátsó részére aerodinamikai eszközöket lehessen felszerelni. Az ilyen eszközökkel felszerelt járműveknek vagy jármű-kombinációknak meg kell felelniük az ezen irányelv I. mellékletének 1.5. pontjában foglaltaknak, és a megengedett legnagyobb hosszúságok túllépése nem eredményezheti a szóban forgó járművek vagy jármű-kombinációk rakodási hosszának a növekedését.

(2) Az (1) bekezdésben említett aerodinamikai eszközök forgalomba hozatalát megelőzően el kell végezni azok típusjóváhagyását az (EU) 2018/858 rendelet és az (EU) 2021/535 végrehajtási rendelet kerete szerinti típusjóváhagyási szabályoknak megfelelően.”;

- b) az (5) bekezdést el kell hagyni.

7. A szöveg a következő 8c. cikkel egészül ki:

„8c. cikk

A nyitott felépítményű járműszállító járművek megrakodott állapotban összesen legfeljebb 20,75 méterrel túlléphetik az I. melléklet 1.1. pontjában meghatározott legnagyobb hosszúságokat, engedélyezett rakodótámaszok használatával.

A járműszállító járművek túlnyúlása vagy rakodótámasza nem nyúlhat ki a rakományhoz képest. A rakomány legfeljebb 0,5 méterrel kinyúlhat a vontatójármű elé, feltéve, hogy a szállított jármű első tengelye a pótkocsi szerkezetén nyugszik. A rakomány hátulról legfeljebb 1,5 méterrel nyúlhat ki, feltéve, hogy a szállított jármű utolsó tengelye a pótkocsi szerkezetén nyugszik.”

8. A 9a. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) és (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) Az (EU) 2018/858 rendeletnek megfelelő járművek vagy jármű-kombinációk túlléphetik az ezen irányelv I. mellékletének 1.1. pontjában meghatározott legnagyobb hosszúságokat, feltéve, hogy vezetőfülkéjük jobb aerodinamikai, energiahatékonysági és biztonsági teljesítményt biztosít. Az e cikk alapján megengedett legnagyobb hosszúságok túllépése kibocsátásmentes technológia telepítésére is felhasználható. Az ilyen vezetőfülkével felszerelt járműveknek vagy jármű-kombinációknak meg kell felelniük az ezen irányelv I. mellékletének 1.5. pontjában foglaltaknak, és a megengedett legnagyobb hosszúságok túllépése nem eredményezheti a szóban forgó járművek rakodási kapacitásának növekedését.

(2) Az (1) bekezdésben említett járművek forgalomba hozatalát megelőzően el kell végezni azok típusjóváhagyását az (EU) 2018/858 rendelet és az (EU) 2021/535 végrehajtási rendelet kerete szerinti típusjóváhagyási szabályoknak megfelelően.”;

b) a (3) bekezdést el kell hagyni.

9. A 10b. cikk helyébe a következő szöveg lép:

*„10b. cikk*

(1) Az alternatív üzemanyaggal hajtott vagy kibocsátásmentes járművek megengedett legnagyobb össztömege és tengelyterhelése az I. melléklet 2.2., 2.3., 2.4., 3.4.2. és 3.4.3. pontjában foglaltaknak felel meg.

A kibocsátásmentes járművektől eltérő, alternatív üzemanyaggal hajtott járművek esetében szükséges többlettömeget a kérdéses jármű jóváhagyási eljárása során a gyártó által benyújtott dokumentáció alapján kell meghatározni. A többlettömeget fel kell tüntetni a 6. cikkel összhangban előírt hivatalos igazolásokon.

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 10h. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el annak érdekében, hogy ezen irányelv kiegészítése céljából naprakészé tegye a 2. cikkben említett, olyan alternatív üzemanyagokat tartalmazó listát, amelyek esetében többlettömeget kell biztosítani. Különösen fontos, hogy a Bizottság a szokásos gyakorlatát követve e felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadása előtt szakértői konzultációkat folytasson, többek között a tagállamok szakértőivel is.”

(2) A kibocsátásmentes járművek vagy jármű-kombinációk – többek között a kibocsátásmentes járművek – esetében az I. melléklet 1.1. pontjában meghatározott legnagyobb hosszúságok a kibocsátásmentes technológia

elhelyezéséhez szükséges legfeljebb 90 cm többlethosszúsággal túlléphetők az ilyen eszközök hozzáadásának lehetővé tétele érdekében. Az ilyen kibocsátásmentes járműveknek vagy jármű-kombinációknak meg kell felelniük ezen irányelv I. melléklete 1.5. és 1.5a. pontjának, és a legnagyobb hosszúság túllépése nem eredményezheti az adott járművek vagy jármű-kombinációk rakodási hosszának növekedését, annak biztosítása érdekében, hogy a pótkocsik és félpótkocsik összeegyeztethetők legyenek az intermodális szállítási műveletekre vonatkozó követelményekkel.

A kibocsátásmentes járművek esetében szükséges többlethosszúságot a kérdéses jármű jóváhagyási eljárása során a gyártó által benyújtott dokumentáció alapján kell meghatározni. A többlethosszúságot fel kell tüntetni a 6. cikkel összhangban előírt hivatalos igazolásokon.”

10. A 10c. cikk helyébe a következő szöveg lép:

11. „10c. cikk

12. Az I. melléklet 1.1. pontjában – adott esetben figyelemmel a 9a. cikk (1) és a 10b. cikk (2) bekezdésére – megállapított legnagyobb hosszúságok és az I. melléklet 1.6. pontjában megállapított legnagyobb megengedett távolság legfeljebb 15 cm-rel léphető túl azon járművek vagy jármű-kombinációk esetében, amelyek 45 láb hosszúságú konténereket vagy 45 láb hosszúságú cserefelépítményeket szállítanak – akár üresen, akár rakománnyal –, amennyiben a kérdéses konténer vagy cserefelépítmény közötti szállítása intermodális szállítási művelet részeként történik.”

13. A 10d. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) és (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A tagállamok konkrét intézkedéseket hoznak a forgalomba helyezett azon járművek vagy jármű-kombinációk azonosítása érdekében, amelyek valószínűsíthetően túllépték a legnagyobb megengedett tömeget, és amelyeket ezért az illetékes hatóságoknak az ezen irányelv követelményeinek való megfelelés biztosítása érdekében ellenőrizniük kell. Az említett intézkedéseket a közúti infrastruktúrára felszerelt automatikus rendszerek vagy a (4) bekezdésnek megfelelően a járművek fedélzetére telepített tömegmérő berendezések segítségével lehet végrehajtani.

Ha valamely tagállam úgy dönt, hogy automatikus rendszereket szerel fel a közúti infrastruktúrára, legalább az 1315/2013/EU rendeletben\* meghatározott transzeurópai közúti közlekedési hálózaton biztosítani kell az ilyen rendszerek kiépítését.

A tagállamok nem követelhetik meg a fedélzeti tömegmérő berendezések olyan járművekre vagy jármű-kombinációkra telepítését, amelyeket más tagállamokban vettek nyilvántartásba.

Az uniós és a nemzeti jog sérelme nélkül, amennyiben automatikus rendszereket használnak az ezen irányelvben foglaltak megsértésének megállapítása és szankciók kiszabása céljából, az ilyen automatikus rendszereket tanúsítvánnyal kell ellátni. A tanúsítvány nem szükséges, amennyiben az automatikus rendszerek használata kizárólag azonosítási célokat szolgál.

(2) Minden tagállam naptári évenként legalább hat ellenőrzést végez a területén áruszállításra használt és ezen irányelv hatálya alá tartozó járművek vagy

jármű-kombinációk által megtett egymillió járműkilométerenként e járművek vagy jármű-kombinációk tömegére vonatkozóan, függetlenül az ilyen járművek nyilvántartási országától vagy forgalomba helyezési országától. A megfelelőség-ellenőrzéseknek megfelelő számú éjszakai ellenőrzést kell magukban foglalniuk.”;

---

\* Az Európai Parlament és a Tanács 1315/2013/EU rendelete (2013. december 11.) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról és a 661/2010/EU határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 348., 2013.12.20., 1. o.).

- b) az (5) bekezdés első albekezdésének helyébe a következő szöveg lép:
  - c) „(5) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok elfogadásával részletes rendelkezéseket állapít meg, amelyek biztosítják a (4) bekezdésben említett interoperabilitási és kompatibilitási szabályok végrehajtásának egységes feltételeit.”
14. A szöveg a következő 10da. cikkel egészül ki:

*„10da. cikk*

(1) A tagállamok a nehézgépjárművek meghatározott közutakhoz vagy területekhez való hozzáféréseinek szabályozása, nyomon követése és megkönnyítése érdekében intelligens hozzáférési politikát (IAP) támogató rendszereket vezethetnek be a területükön.

E cikk alkalmazásában az »intelligens hozzáférési politika« a nehézgépjárművek közúthálózathoz való hozzáféréseinek tematikai eszközökkel történő irányítására szolgáló műszaki és funkcionális keret, amelynek célja az össztömegre és méretekre alkalmazandó szabályoknak való megfelelés biztosítása.

(2) Amikor egy tagállam az (1) bekezdés szerinti intelligens hozzáférési politikát hajt végre, biztosítania kell, hogy IAP-rendszere megfeleljen a 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek\*. A tagállamok biztosítják különösen, hogy az IAP-rendszerrel kapcsolatos és a 2010/40/EU irányelv hatálya alá tartozó adatok – beleértve a tömegre, a hosszúságra, a szélességre vagy a magasságra vonatkozó korlátozásokat – digitális, géppel olvasható formátumban rendelkezésre álljanak, és azokat az (EU) 2022/670 felhatalmazáson alapuló rendelet\*\* szerint létrehozott nemzeti hozzáférési pontokon keresztül rendelkezésre bocsássák.

(3) Amikor egy tagállam az (1) bekezdés szerinti IAP-rendszereket hajt végre:

- a) meghatározza a nehézgépjárművekhez való hozzáférés engedélyezésére vonatkozó kritériumokat, többek között, de nem kizárólag a jármű tömegét, hosszúságát, műszaki előírásait, valamint a különleges biztonsági előírásoknak való megfelelést;
- b) a biztonság és a hatékonyság növelése, valamint az IAP-rendszerek által érintett közúti szállítási műveletek során kialakuló forgalmi torlódások csökkentése érdekében a fejlett intelligens közlekedési rendszerek használatát részesíti előnyben;
- c) a nehézgépjárművek üzemeltetőinek az IAP-rendszer követelményeiről, a kérelmezési eljárásokról, valamint a rendszer bármely frissítéséről vagy módosításáról való tájékoztatása céljából egy átfogó információs és kommunikációs rendszert hoz létre.

(4) Az IAP-rendszerek tagállamok általi létrehozása nem vezethet az áruk és szolgáltatások szabad mozgásának diszkriminatív vagy aránytalan korlátozásához, és nem akadályozhatja indokolatlanul a belső piac zavartalan működését.

---

\* Az Európai Parlament és a Tanács 2010/40/EU irányelve (2010. július 7.) az intelligens közlekedési rendszereknek a közúti közlekedés területén történő kiépítésére, valamint a más közlekedési módokhoz való kapcsolódására vonatkozó keretről (HL L 207., 2010.8.6., 1. o.).

\*\* A Bizottság (EU) 2022/670 felhatalmazáson alapuló rendelete (2022. február 2.) a 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek az EU egészére kiterjedő valós idejű forgalmi információs szolgáltatások nyújtása tekintetében történő kiegészítéséről (HL L 122., 2022.4.25., 1. o.).”

15. A 10f. cikk (1) bekezdésében az a) pont helyébe a következő szöveg lép:

„a) a megbízó adjon át a konténerek vagy cserefelépítmény szállításával általa megbízott teherfuvarozó részére egy nyilatkozatot, amely tartalmazza a szállított konténer vagy cserefelépítmény tömegét és magasságát; valamint”.

16. A 10g. cikk helyébe a következő szöveg lép:

*„10g. cikk*

(1) A tagállamok minden második évben – legkésőbb az adott kétéves időszak végét követő év szeptember 30-ig – megküldik a Bizottság részére a szükséges információkat a következőkre vonatkozóan:

- a) az előző két naptári évben elvégzett ellenőrzések száma;
- b) az észlelt túlerhelt járművek vagy jármű-kombinációk száma;
- c) a közúti infrastruktúrára a 10d. cikk (1) bekezdése szerint felszerelt automatikus rendszerek száma és helye, valamint arra vonatkozó információ, hogy azok kizárólag azonosítási célokat szolgálnak-e, vagy közvetlen jogérvényesítés céljából tanúsítottak-e;
- d) a 10da. cikkel összhangban létrehozott IAP-rendszerek végrehajtása és eredményessége;
- e) a 4. cikk (3) bekezdése szerinti nem szokványos szállításra kiadott nemzeti engedélyek száma és időtartama (egyszeri vagy hosszú távú engedélyek);
- f) a 4. cikk (4a) bekezdésének d) pontja és a 4. cikk (5) bekezdése értelmében elvégzett értékelések eredményei.

Ezeket az információkat évenkénti bontásban kell közölni.

(2) A Bizottság elemzi az (1) bekezdés alapján beérkezett információkat, és a beérkezett információk alapján – legkésőbb az összes tagállam információinak beérkezését követő 13 hónap elteltével – jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak ezen irányelv végrehajtásáról. E jelentésnek tartalmaznia kell a szóban forgó területeken bekövetkezett releváns fejleményekre vonatkozó információkat.

(3) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján szabványos, elektronikus formátumú jelentéstételi formanyomtatványt hoz létre, amelyet a tagállamok az (1) bekezdésben említett információknak a Bizottság részére történő benyújtásához használnak. E végrehajtási jogi aktusokat a 10i. cikk

(2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.”

17. A 10h. cikk (2) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A Bizottságnak a 4. cikk (5a) bekezdésében és a 10b. cikk (1) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására vonatkozó felhatalmazása [*Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be ezen irányelv hatálybalépésének napját*]-tól/-től számított ötéves időtartamra szól. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időtartam vége előtt jelentést készít a felhatalmazásról. A felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra, amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal minden egyes időtartam letelte előtt.”

18. A 10i. cikk a következő (4) bekezdéssel egészül ki:

„(4) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 8. cikkét kell alkalmazni.”

19. A 10j. cikket el kell hagyni.

20. A szöveg a következő 10k. cikkel egészül ki:

*„10k. cikk*

Válság esetén, amennyiben a közérdek ezt megköveteli, és feltéve, hogy nem veszélyezteti a közúti közlekedés biztonságát, a tagállamok a nemzeti forgalomban használt járművek számára legfeljebb két hónapos időtartamra átmeneti eltérést engedélyezhetnek az I. mellékletben meghatározott tömeg- és mérethatárértékek alkalmazása alól.

Minden ilyen kivételt megfelelően meg kell indokolni, és arról haladéktalanul értesíteni kell a Bizottságot. A Bizottság a biztosított kivételre vonatkozó információkat haladéktalanul közzéteszi hivatalos honlapján.

Amennyiben egy válság több tagállamot érint, a Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogadhat el annak érdekében, hogy az érintett tagállamok közötti nemzetközi forgalomban használt járművek tekintetében ideiglenes kivételeket határozzon meg az I. mellékletben meghatározott tömeg- és mérethatárértékek alkalmazása alól. A kivétel időtartama nem haladhatja meg a hat hónapot, és kizárólag akkor hosszabbítható meg, ha a válság tartósan fennáll. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 10i. cikk (4) bekezdésében említett eljárással összhangban kell elfogadni.

E cikk alkalmazásában a válság olyan rendkívüli, váratlan és hirtelen bekövetkező természeti vagy ember okozta esemény, amely az Unión belül vagy kívül következik be, és amely jelentős közvetlen vagy közvetett hatást gyakorol a közúti szállítás területére vagy az uniós polgárok takarékoskodására vagy jólétére, amennyiben a társadalom rendes működésében jelentős zavar keletkezik, és amennyiben a közérdek sürgős fellépést tesz szükségessé.”

21. Az I. melléklet helyébe ezen irányelv melléklete lép.

22. A III. mellékletben a „76/114/EGK irányelvben” szövegrész helyébe az „(EU) 2021/535 bizottsági végrehajtási rendelet II. mellékletében” szövegrész lép.

*2. cikk*

*Az (EU) 2020/1056 rendelet módosításai*

Az (EU) 2020/1056 rendelet 2. cikke (1) bekezdésének a) pontja a következő vi. alponttal egészül ki:

„vi. a 96/53/EK tanácsi irányelv\* 6. cikkének (7) bekezdése;”.

---

\* A Tanács 96/53/EK irányelve (1996. július 25.) a Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról (HL L 235., 1996.9.17., 59. o.).

### *3. cikk* *Átültetés*

(1) A tagállamok legkésőbb [az elfogadás napja + 2 év]-ig elfogadják és kihirdetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek. E rendelkezések szövegét haladéktalanul közlik a Bizottsággal. Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

(2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguk azon főbb rendelkezéseinek szövegét, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

### *4. cikk* *Hatálybalépés*

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

### *5. cikk* *Címzettek*

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Strasbourgban, -án/-én.

*az Európai Parlament részéről*  
*az elnök*

*a Tanács részéről*  
*az elnök*

## PÉNZÜGYI KIMUTATÁS

### **1. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS FŐBB ADATAI**

#### **1.1. A javaslat/kezdemenyezés címe**

#### **1.2. Az érintett szakpolitikai terület(ek)**

#### **1.3. A javaslat/kezdemenyezés a következőre irányul:**

#### **1.4. Célkitűzés(ek)**

*1.4.1. Általános célkitűzés(ek)*

*1.4.2. Konkrét célkitűzés(ek)*

*1.4.3. Várható eredmény(ek) és hatás(ok)*

*1.4.4. Teljesítménymutatók*

#### **1.5. A javaslat/kezdemenyezés indoklása**

*1.5.1. Rövid vagy hosszú távon kielégítendő szükséglet(ek) a kezdeményezés végrehajtásának részletes ütemtervével*

*1.5.2. Az Unió részvételéből származó hozzáadott érték (adódhat többek között a koordinációból eredő előnyökből, a jogbiztonságból, a fokozott hatékonyságból vagy a kiegészítő jellegből). E pontban „az Unió részvételéből származó hozzáadott érték” azt az uniós részvételből adódó értéket jelenti, amely többletként jelentkezik ahhoz az értékhez képest, amely a tagállamok egyedüli fellépése esetén jött volna létre.*

*1.5.3. Hasonló korábbi tapasztalatok tanulsága*

*1.5.4. A többéves pénzügyi kerettel való összeegyeztethetőség és egyéb megfelelő eszközökkel való lehetséges szinergiák*

*1.5.5. A rendelkezésre álló különböző finanszírozási lehetőségek értékelése, ideértve az átcsoportosítási lehetőségeket is*

#### **1.6. A javaslat/kezdemenyezés időtartama és pénzügyi hatása**

#### **1.7. A költségvetés tervezett végrehajtásának módszere(i)**

### **2. IRÁNYÍTÁSI INTÉZKEDÉSEK**

#### **2.1. A nyomon követésre és a jelentéstételre vonatkozó rendelkezések**

#### **2.2. Irányítási és kontrollrendszer(ek)**

*2.2.1. Az irányítási módszer(ek), a finanszírozás végrehajtási mechanizmusai, a kifizetési módok és a javasolt kontrollstratégia indoklása*

*2.2.2. A felismert kockázatokkal és a csökkentésükre létrehozott belső kontrollrendszerekkel kapcsolatos információk*

*2.2.3. A kontroll költséghatékonyságának becslése és indoklása (a „kontroll költségei ÷ a kezelt kapcsolódó források értéke” hányados) és a hibakockázat várható szintjeinek értékelése (kifizetéskor és záráskor)*

#### **2.3. A csalások és a szabálytalanságok megelőzésére vonatkozó intézkedések**

### **3. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS BECSÜLT PÉNZÜGYI HATÁSA**

- 3.1. A többéves pénzügyi keret érintett fejezete/fejezetei és a költségvetés érintett kiadási sora/sorai**
- 3.2. A javaslat előirányzatokra gyakorolt becsült pénzügyi hatása**
  - 3.2.1. Az operatív előirányzatokra gyakorolt becsült hatás összefoglalása*
  - 3.2.2. Operatív előirányzatokból finanszírozott becsült kimenet*
  - 3.2.3. Az igazgatási előirányzatokra gyakorolt becsült hatás összefoglalása*
    - 3.2.3.1. Becsült humánerőforrás-szükségletek*
  - 3.2.4. A jelenlegi többéves pénzügyi kerettel való összeegyeztethetőség*
  - 3.2.5. Harmadik felek részvétele a finanszírozásban*
- 3.3. A bevételre gyakorolt becsült hatás**

## 1. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS FŐBB ADATAI

### 1.1. A javaslat/kezdemenyezés címe

Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács irányelve a Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról szóló 96/53/EK tanácsi irányelv módosításáról.

### 1.2. Az érintett szakpolitikai terület(ek)

Mobilitás és közlekedés

### 1.3. A javaslat/kezdemenyezés a következőre irányul:

☒ új intézkedés

☐ kísérleti projektet/előkészítő intézkedést követő új intézkedés<sup>47</sup>

☐ jelenlegi intézkedés meghosszabbítása

☐ egy vagy több intézkedés összevonása vagy átalakítása egy másik/új intézkedéssé

### 1.4. Célkitűzés(ek)

#### 1.4.1. Általános célkitűzés(ek)

E kezdeményezés általános célkitűzése a közúti szállítási műveletek energia- és működési hatékonyságának javítása az EU 2030-ig megvalósítandó fokozott környezetvédelmi és éghajlatvédelmi törekvésének, 2050-ig pedig az EU klímasemlegességének tágabb összefüggésében, valamint az áruk szabad mozgásának és a tisztességes versenynek a biztosítása a közúti szállítás belső piacán.

#### 1.4.2. Konkrét célkitűzés(ek)

##### Konkrét célkitűzés

E kezdeményezés három konkrét célja a következő:

1. A kibocsátásmentes nehézgépjárművek és az energiatakarékos eszközök elterjedését gátló akadályok felszámolása és az intermodális szállítás ösztönzése.
2. A nehézgépjárművek legnagyobb össztömegére és méreteire vonatkozó szabályok harmonizálása a határokon átnyúló műveletek során.
3. A határokon átnyúló szabályok végrehajtásának javítása, többek között közúti közlekedésbiztonsági célokból.

Ezeket a célkitűzéseket az infrastruktúra karbantartására, a közúti közlekedésbiztonságra, valamint a közlekedési rendszer üvegházhatásúgáz- (ÜHG-) és szennyezőanyag-kibocsátásának csökkentésére vonatkozó követelmények egyensúlyának megőrzése mellett kell elérni.

<sup>47</sup>

A költségvetési rendelet 58. cikke (2) bekezdésének a) vagy b) pontja szerint.

#### 1.4.3. Várható eredmény(ek) és hatás(ok)

*Tüntesse fel, milyen hatásokat gyakorolhat a javaslat/kezdeményezés a kedvezményezettekre/célcsoportokra.*

A javaslat – azáltal, hogy határozott ösztönzőket biztosít a közúti fuvarozók számára a kibocsátásmentes nehézgépjárművek és az intermodális műveletekben részt vevő valamennyi járműtípus rakodási kapacitásának növelése tekintetében – felgyorsítja a kibocsátásmentes nehézgépjárművek elterjedését, és előmozdítja az intermodális szállítás növekedését. A kibocsátásmentes nehézgépjárművek teljes állományán és szállítási tevékenységén belül valójában növekedni fog a kibocsátásmentes járművek részaránya, 2050-re eléri a kibocsátásmentes nehézgépjárművek által megtett összes tonnakilométer mintegy 90 %-át. A javaslat a kizárólag közúti szállításról az intermodális szállításra való áttérést is megvalósítja, amely becslések szerint 2030-ra 21 milliárd tonnakilométer, 2050-re pedig 26 milliárd tonnakilométer lesz az alapforgatókönyvhöz képest.

A hosszabb/nehezebb járművek határokon átnyúló műveletekben való használatára vonatkozó szabályok harmonizálása és szükség esetén az engedélyek kérelmezésére vonatkozó eljárások egyszerűsítése révén a javaslat csökkenteni fogja a gazdasági szereplők adminisztratív terheit, és javítani fogja az ilyen járművek által végzett műveletek energiahatékonyságát és működési hatékonyságát. A gazdasági szereplők nettó költségmegtakarítása az alapforgatókönyvhöz képest – a 2025 és 2050 közötti időszakra vonatkozó jelenértékben kifejezve – kb. 45 milliárd EUR.

A nyomon követés és a jogérvényesítés javítása révén a javaslat meg fogja akadályozni, hogy az uniós közutakon túlterhelt és egyéb nem megfelelő nehézgépjárművek közlekedjenek, felszámolva az ilyen járművek által a közúti közlekedésbiztonságot fenyegető kockázatokat és a versenytorzulást.

A 2025 és 2050 közötti időszakban a javaslat összesen 27,8 millió tonnával fogja csökkenteni a szén-dioxid-kibocsátást (ez a teherfuvarozásból származó szén-dioxid-kibocsátás 1,2 %-a). A szén-dioxid-kibocsátás külső költségei az alapforgatókönyvhöz képest – a 2025 és 2050 közötti időszak alatti folyó értéken kifejezve – becslések szerint 3,5 milliárd EUR-val csökkennek.

A javaslat következtében a 2025 és 2050 közötti időszakban – összesen 411 élet megmentése miatt – várhatóan nagyjából 0,9 milliárd EUR-val csökkennek a halálos kimenetelű balesetek külső költségei az alapforgatókönyvhöz képest.

#### 1.4.4. Teljesítménymutatók

*Határozza meg az előrehaladás és az eredmények nyomon követésére szolgáló mutatókat.*

A Bizottság különböző intézkedések és olyan mutatók segítségével fogja nyomon követni és értékelni az irányelv tényleges hatásait, amelyek lehetővé teszik számára a konkrét és működési célkitűzések teljesítése tekintetében elért eredmények mérését.

A belső piac akadályainak felszámolása terén elért eredményeket a megszüntetett nemzeti követelmények száma, valamint az egyszerűsített engedélyezési eljárásokhoz és a határokon átnyúló műveletek megkönnyítéséhez kapcsolódó adminisztratív és működési költségek csökkentésének nyomon követése fogja mérni. A Bizottság a vonatkozó információkat a legfontosabb érdekelt felektől – többek között a fuvarozói szövetségektől, a nem szokványos rakományok szállításával foglalkozó szervezetektől – és az illetékes nemzeti hatóságoktól származó statisztikákból fogja összegyűjteni.

A kibocsátásmentes nehézgépjárművek és az energiatakarékos eszközök elterjedésének előmozdítása terén elért siker értékelésére a nyilvántartásba vett kibocsátásmentes nehézgépjárművek megnövekedett száma, az értékesítési volumen és a teljes nehézgépjármű-állományon belüli részesedésük, valamint a telepített energiatakarékos eszközökkel együtt értékesített nehézgépjárművek számának növekedése alapján kerül sor. A Bizottság a vonatkozó információkat a tagállamok, a gépjárműgyártók és a fuvarozói szövetségek statisztikaiból gyűjti össze.

Az intermodális műveletek előmozdítása terén elért eredmények nyomon követése az intermodális műveletek volumene növekedésének, az intermodális műveletekben részt vevő fuvarozók számának és a magas kockakonténerek szállítási volumenének az elemzésével történik. A Bizottság az információkat az ágazati szervezetektől, a műveletek szállítási módok szerinti volumenére és az áru fuvarozás modális részesedésének esetleges változásaira vonatkozó hivatalos statisztikákból gyűjti össze. A releváns adatok a teherszállításra vonatkozó információkat tartalmazó eFTI-platformokról is összegyűjthetők.

Végezetül a jogérvényesítés hatékonyságának javulását a Bizottság a végrehajtási intézkedések értékelésével méri fel. Az ellenőrzések számára, a feltárt jogsértésekre, a feltárási arányra, a kiszabott szankciókra és a megfelelési arányokra, valamint a telepített mozgás közbeni tömegmérő rendszerek számára és típusaira vonatkozó adatok gyűjtése a nemzeti hatóságoktól, különösen a végrehajtó hatóságoktól történne. Az érdekelt felek is nyújthatnak betekintést a jogérvényesítési gyakorlatok következetességébe és hatékonyságába.

## **1.5. A javaslat/kezdeményezés indoklása**

### *1.5.1. Rövid vagy hosszú távon kielégítendő szükséglet(ek) a kezdeményezés végrehajtásának részletes ütemtervével*

A javasolt irányelv a tervek szerint 2025-ben lép hatályba.

Az irányelv többek között az alábbi harmonizációs és nyomonkövetési intézkedéseket irányozza elő: i. az oszthatatlan rakományok szállítására vonatkozó adminisztratív és biztonsági minimumkövetelmények meghatározása, valamint ii. az intelligens hozzáférési politikák önkéntes végrehajtására vonatkozó közös elvek meghatározása. Ez a két intézkedés előkészítő intézkedések meghozatalával jár, amelyek végrehajtására a 2025 és 2027 közötti időszakban kerül sor. Minden intézkedés egy külső tanulmány szerződéses teljesítését és a terület szakértőivel tartandó munkaértekezletek szervezését vonja maga után. A 2025 és 2027 közötti időszakban a két tanulmányt és négy szakértői munkaértekezletet kell finanszírozni.

### *1.5.2. Az Unió részvételéből származó hozzáadott érték (adódhat többek között a koordinációból eredő előnyökből, a jogbiztonságból, a fokozott hatékonyságból vagy a kiegészítő jellegből). E pontban „az Unió részvételéből származó hozzáadott érték” azt az uniós részvételből adódó értéket jelenti, amely többletként jelentkezik ahhoz az értékhez képest, amely a tagállamok egyedüli fellépése esetén jött volna létre.*

Az irányelv utólagos értékelése megerősítette, hogy az uniós fellépés hozzáadott értéket képvisel az uniós utakon közlekedő nehézgépjárművekre vonatkozó közös előírások megállapítása terén. Az irányelv hiányosságai azonban – többek között a joghézagok és az elavult előírások – akadályozzák a dekarbonizációs technológiák széles körű elterjedését és a működési hatékonyság javítását a határokon átnyúló szállítás során. Az összehangolt uniós fellépés hiánya a piac további

széttagoltságához, versenytorzuláshoz és diszkriminatív ellenőrzési gyakorlatokhoz vezetne. Mindez gyengítené a kibocsátásmentes járművek és az energiahatékony technológiák elterjedésére irányuló ösztönzőket. A nemzeti, helyi és ágazati szintű kezdeményezések nem lesznek elegendők az uniós szintű problémák és azok mögöttes okainak kezeléséhez, illetve ahhoz, hogy érdemben hozzájáruljanak a dekarbonizációs célok eléréséhez. Az uniós fellépés tehát szükséges ahhoz, hogy jogi egyértelműséget teremtsen a hosszabb/nehezebb járművekkel végzett, határokon átnyúló műveletekre vonatkozó szabályok tekintetében, határozottabb ösztönzőket lehessen teremteni a kibocsátásmentes nehézgépjárművek elterjedéséhez és az intermodális szállítás növekedéséhez, valamint biztosítani lehessen a hatályos szabályok hatékonyabb és következetesebb, határokon átnyúló végrehajtását.

#### 1.5.3. *Hasonló korábbi tapasztalatok tanulsága*

Az 1996-ban elfogadott eredeti irányelvet később 2002-ben a 2002/7/EK irányelv, 2015-ben pedig az (EU) 2015/719 irányelv módosította. A 2002. évi felülvizsgálat – az EU-n belüli zavartalan személyszállítás lehetővé tétele érdekében – harmonizálta az autóbuszok nemzeti és nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteit. A 2015. évi felülvizsgálat a járművek és jármű-kombinációk megengedett legnagyobb össztömegétől és méretétől való bizonyos eltérésekről rendelkezett az alternatív üzemanyaggal hajtott erőátviteli rendszerek elterjedésének ösztönzése, a járművek aerodinamikájának javítása és az egyéb szállítási módokkal való interoperabilitás biztosítása érdekében. Ezen eltérések fő célja az ÜHG-kibocsátás csökkentése, a közúti közlekedésbiztonság javítása és a járművezetők kereskedelmi szállítás (fuvarozás) közbeni kényelmének javítása volt.

Mindazonáltal a jelenlegi irányelv 2022. évi értékelése megállapította, hogy a közúti közlekedésbiztonság előmozdítása, a közúti infrastruktúra védelme és a közúti járművek konténeres intermodális szállításban való használatának megkönnyítése terén ugyan eredményes, a tisztességes verseny biztosítása, valamint a kibocsátásmentes és energiatakarékos technológiák és eszközök használata tekintetében elégtelennek bizonyul.

Az értékelés arra a megállapításra jutott, hogy a közúti szállítási műveletek energiahatékonyságának javítására és az üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentésére irányuló ösztönzők nem elégségesek, és nem tükrözik az új, kibocsátásmentes technológiák alkalmazásának gyakorlati vonatkozásait, amelyek a hőerőgéptechnológiáknál esetlegesen nehezebbek lehetnek és esetlegesen nagyobb teret foglalhatnak el. A hosszabb és/vagy nehezebb járművek közlekedését lehetővé tevő nemzeti eltérések az eltérő szabályok sokféleségét is eredményezték, ezáltal akadályozták a nehézgépjárművek EU-n belüli zavartalan, határokon átnyúló közlekedését, valamint a működés és az energiahatékonyág csökkenéséhez vezettek. Az uniós és a nemzeti követelmények e kombinációja, valamint a kétoldali megállapodások – jogbizonytalansággal párosulva – szintén eredménytelen és következtelen jogérvényesítéshez vezettek, különösen a határokon átnyúló szállítás terén.

Ezek a megállapítások megerősítették, hogy – az intermodális műveletek további megkönnyítése, a hosszabb és/vagy nehezebb nehézgépjárművek határokon átnyúló műveletekben történő használatára vonatkozó szabályok harmonizálása és egyértelművé tétele, valamint az EU-n belüli jogérvényesítés eredményessé, hatékonyá és következetessé tétele érdekében – fel kell számolni a szabályozási és technikai akadályokat, és határozottabb ösztönzőket kell biztosítani a

kibocsátásmentes technológiák és az energiatakarékos eszközök nehézgépjármű-ágazaton belüli elterjedéséhez.

- 1.5.4. *A többéves pénzügyi kerettel való összeegyeztethetőség és egyéb megfelelő eszközökkel való lehetséges szinergiák*

A javaslat összeegyeztethető a többéves pénzügyi kerettel. Az uniós finanszírozásra a nem szokványos szállítást lehetővé tevő közös előírások kidolgozását célzó, valamint az intelligens hozzáférési politikát támogató rendszerek EU-n belüli összehangolt végrehajtását célzó tevékenységekkel kapcsolatos működési költségek fedezésére lesz szükség.

- 1.5.5. *A rendelkezésre álló különböző finanszírozási lehetőségek értékelése, ideértve az átcsoportosítási lehetőségeket is*

E javaslat költségvetési vonzatai igen korlátozottak. A standard külső támogatás elemzésének finanszírozásából, valamint a nehézgépjármű-ágazatra vonatkozó szabályok EU-n belüli következetes alkalmazását biztosító közös műszaki követelmények megállapításához szükséges, szakértőkkel folytatott konzultációs tevékenységek finanszírozásából állnak.

## 1.6. A javaslat/kezdeményezés időtartama és pénzügyi hatása

### ☐ határozott időtartam

☐ időtartam: ÉÉÉÉ [HH/NN]-tól/-től ÉÉÉÉ [HH/NN]-ig

☐ pénzügyi hatás: ÉÉÉÉ-től/-től ÉÉÉÉ-ig a kötelezettségvállalási előirányzatok esetében és ÉÉÉÉ-től/-től ÉÉÉÉ-ig a kifizetési előirányzatok esetében

### ☒ határozatlan időtartam

beindítási időszak: ÉÉÉÉ-től/-től ÉÉÉÉ-ig

azt követően: rendes ütem

## 1.7. A költségvetés tervezett végrehajtásának módszere(i)<sup>48</sup>

### ☒ Bizottság általi közvetlen irányítás

☒ a Bizottság szervezeti egységein keresztül, ideértve az uniós küldöttségek személyzetét

☐ végrehajtó ügynökségen keresztül

☐ Megosztott irányítás a tagállamokkal

☐ **Közvetett irányítás** a költségvetés végrehajtásával kapcsolatos feladatoknak a következőkre történő átruházásával:

☐ harmadik országok vagy az általuk kijelölt szervek

☐ nemzetközi szervezetek és ügynökségek (nevezze meg)

☐ az EBB és az Európai Beruházási Alap

☐ a költségvetési rendelet 70. és 71. cikkében említett szervek

☐ közjogi szervek

☐ magánjog alapján működő, közfeladatot ellátó szervek, amennyiben megfelelő pénzügyi garanciákat nyújtanak

☐ valamely tagállam magánjoga alapján működő, köz- és magánszféra közötti partnerség végrehajtásával megbízott és megfelelő pénzügyi garanciákat nyújtó szervek

☐ az EUSZ V. címének értelmében a KKBP terén konkrét fellépések végrehajtásával megbízott, és a vonatkozó alap-jogiaktusban meghatározott személyek.

*Egynél több irányítási módszer feltüntetése esetén kérjük, adjon részletes felvilágosítást a „Megjegyzések” rovatban.*

### Megjegyzések

|  |
|--|
|  |
|--|

<sup>48</sup>

Az egyes költségvetés-végrehajtási módszerek ismertetése, valamint a költségvetési rendeletre való megfelelő hivatkozások megtalálhatók a BUDGpedia oldalon:  
<https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

## 2. IRÁNYÍTÁSI INTÉZKEDÉSEK

### 2.1. A nyomon követésre és a jelentéstételre vonatkozó rendelkezések

*Gyakoriság és feltételek*

A feladatokat közvetlenül a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság hajtja végre az éves tervezési és nyomonkövetési ciklust követve, beleértve az eredményekről a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság éves tevékenységi jelentése keretében történő jelentéstételt is.

### 2.2. Irányítási és kontrollrendszer(ek)

#### 2.2.1. *Az irányítási módszer(ek), a finanszírozás végrehajtási mechanizmusai, a kifizetési módok és a javasolt kontrollstratégia indokolása*

A Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság közúti közlekedéspolitikáért felelős egysége követi nyomon a javasolt irányelv átültetését és végrehajtását. A kiadások végrehajtása közvetlen irányítás keretében történik, maradéktalanul alkalmazva a költségvetési rendelet rendelkezéseit és az ülésekre meghívott külső szakértők költségeinek megtérítéséről szóló, 2007. december 5-i C(2007) 5858 bizottsági határozatot, valamint e szabályok esetleges felülvizsgálatát. A finanszírozás közbeszerzés útján és szakértői költségtérítés formájában történik. A Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság közbeszerzésekkel és vissza nem térítendő támogatásokkal kapcsolatos ellenőrzési stratégiája konkrét előzetes jogi, operatív és pénzügyi ellenőrzéseket tartalmaz az eljárások, valamint a szerződések és megállapodások aláírása tekintetében. Az áruk és szolgáltatások beszerzésére fordított kiadásokat – szükség esetén – utólagos pénzügyi ellenőrzésnek is alávetik.

#### 2.2.2. *A felismert kockázatokkal és a csökkentésükre létrehozott belső kontrollrendszerekkel kapcsolatos információk*

A keretszerződések potenciális szolgáltatói alacsony kockázatú vállalkozóknak minősülnek. A potenciális kockázatokra ezért a költségvetési rendelet meglévő mechanizmusai kiterjednének, és azokat a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság belső kontrolljai (az éves ellenőrzési munkatervekben meghatározott rendszeres előzetes jogi és pénzügyi ellenőrzések, utólagos kiadásellenőrzések) mérsékelnék. Ami a szakértői költségtérítést illeti, a kérelmek pontosságával és érvényességével kapcsolatos kockázatokat csökkentő kulcsfontosságú ellenőrzésekre az AGM – a külső szakértők részvételével tartott ülések költségei megtérítésének tervezésére, szervezésére és kezelésére szolgáló online eszköz – használatával kerül sor. Az összeférhetetlenség lehetséges kockázatának csökkentése céljából is megfelelő ellenőrzések bevezetésére kerül sor.

#### 2.2.3. *A kontroll költséghatékonyságának becslése és indokolása (a „kontroll költségei ÷ a kezelt kapcsolódó források értéke” hányados) és a hibakockázat várható szintjeinek értékelése (kifizetéskor és záráskor)*

Tekintettel a nyújtandó uniós finanszírozás korlátozott hatókörére és összegére, és mivel az uniós források kedvezményezettjei alacsony kockázatúnak minősülnek, ez a kezdeményezés várhatóan nem okoz a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság ellenőrzési költségeit meghaladó ellenőrzési költségeket. A kifizetéskori és a záráskori hibakockázat várhatóan 2 % alatt marad.

### 2.3. A csalások és a szabálytalanságok megelőzésére vonatkozó intézkedések

*Tüntesse fel a meglévő vagy tervezett megelőző és védintézkedéseket, pl. a csalás elleni stratégiából.*

A Bizottság rendszeres megelőző és védintézkedései különösen a következőkre vonatkoznak:

– Bármely szolgáltatásért folyósított kifizetéseket a Bizottság személyzete a kifizetés előtt ellenőrzi, figyelembe véve a szerződéses kötelezettségeket, a gazdasági elveket és a helyes pénzügyi vagy irányítási gyakorlatot. A csalás elleni rendelkezéseket (felügyelet, jelentéstételi követelmények stb.) a Bizottság és az esetleges kifizetések címzettjei között megkötött valamennyi támogatási megállapodás és szerződés tartalmazza.

– A csalás, korrupció és egyéb jogellenes tevékenységek elleni küzdelem érdekében a 883/2013/EU, Euratom rendeletnek az Európai Csalás Elleni Hivatal (OLAF) által lefolytatott vizsgálatokra, valamint az (EU) 2017/1939 tanácsi rendelettel létrehozott Európai Ügyészség (EPPO) által lefolytatott vizsgálatokra vonatkozó rendelkezései korlátozás nélkül alkalmazandók.

A Bizottság továbbra is komoly csalás elleni stratégiát tart fenn, amely jelenleg felülvizsgálat alatt áll.

A Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság 2020-ban felülvizsgálta csalás elleni stratégiáját. Ez a stratégia a Bizottság csalás elleni stratégiáján, valamint a csalásnak leginkább kitett területek, a már meglévő ellenőrzések és a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság csalásmegelőzési, -felderítési és -helyreállítási kapacitásának javításához szükséges intézkedések azonosítására belsőleg elvégzett célzott kockázatértékelésen alapul.

A közbeszerzésre vonatkozó szerződéses rendelkezések biztosítják, hogy a Bizottság szolgálatai, köztük az OLAF, auditokat és helyszíni ellenőrzéseket végezzenek az OLAF által ajánlott általános rendelkezésekkel összhangban.

### 3. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS BECSÜLT PÉNZÜGYI HATÁSA

#### 3.1. A többéves pénzügyi keret érintett fejezete/fejezetei és a költségvetés érintett kiadási sora/sorai

Jelenlegi költségvetési sorok

*A többéves pénzügyi keret fejezetei, azon belül pedig a költségvetési sorok sorrendjében.*

| A többéves pénzügyi keret fejezete | Költségvetési sor | Kiadás típusa                 | Hozzájárulás                   |                                                                   |                          |                       |
|------------------------------------|-------------------|-------------------------------|--------------------------------|-------------------------------------------------------------------|--------------------------|-----------------------|
|                                    | Szám              | diff./nem diff. <sup>49</sup> | EFTA-országoktól <sup>50</sup> | tagjelölt országoktól és potenciális tagjelöltektől <sup>51</sup> | más harmadik országoktól | egyéb címzett bevétel |
| 1                                  | 02 20 04 01       | Diff.                         | NEM                            | NEM                                                               | NEM                      | NEM                   |
| 7                                  | 20 02 06 02       | Diff.                         | NEM                            | NEM                                                               | NEM                      | NEM                   |

<sup>49</sup> Diff. = Differenciált előirányzatok / Nem diff. = Nem differenciált előirányzatok.

<sup>50</sup> EFTA: Európai Szabadkereskedelmi Társulás.

<sup>51</sup> Tagjelölt országok és adott esetben a nyugat-balkáni potenciális tagjelöltek.

### 3.2. A javaslat előirányzatokra gyakorolt becsült pénzügyi hatása

#### 3.2.1. Az operatív előirányzatokra gyakorolt becsült hatás összefoglalása

- ☐ A javaslat/kezdeményezés nem vonja maga után operatív előirányzatok felhasználását
- ☒ A javaslat/kezdeményezés az alábbi operatív előirányzatok felhasználását vonja maga után:

millió EUR (három tizedesjegyre)

|                                           |          |                                                |
|-------------------------------------------|----------|------------------------------------------------|
| <b>A többéves pénzügyi keret fejezete</b> | <b>1</b> | Egységes piac, innováció és digitális gazdaság |
|-------------------------------------------|----------|------------------------------------------------|

| MOBILITÁSPOLITIKAI ÉS<br>KÖZLEKEDÉSI FŐIGAZGATÓSÁG                                                |                                      |                | 2025  | 2026  | 2027  | ÖSSZESEN     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|----------------|-------|-------|-------|--------------|
| • Operatív előirányzatok                                                                          |                                      |                |       |       |       |              |
| Költségvetési sor <sup>52</sup> : 02 20 04 01                                                     | Kötelezettségvállalási előirányzatok | (1a)           | 0,400 | 0,400 |       | <b>0,800</b> |
|                                                                                                   | Kifizetési előirányzatok             | (2a)           | 0,200 | 0,400 | 0,200 | <b>0,800</b> |
| Bizonyos egyedi programok keretéből finanszírozott igazgatási jellegű előirányzatok <sup>53</sup> |                                      |                |       |       |       |              |
| Költségvetési sor                                                                                 |                                      | (3)            |       |       |       |              |
| <b>A Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatósághoz tartozó előirányzatok ÖSSZESEN</b>        | Kötelezettségvállalási előirányzatok | =(1a)+(1b)+(3) | 0,400 | 0,400 |       | <b>0,800</b> |
|                                                                                                   | Kifizetési                           | =(2a)+(2b)+(3) | 0,200 | 0,400 | 0,200 | <b>0,800</b> |

<sup>52</sup> A hivatalos költségvetési nomenklatúra szerint.

<sup>53</sup> Technikai és/vagy igazgatási segítségnyújtás, valamint uniós programok és/vagy intézkedések végrehajtásához biztosított támogatási kiadások (korábban: BA-tételek), közvetett kutatás, közvetlen kutatás.

|  |               |             |  |  |  |  |
|--|---------------|-------------|--|--|--|--|
|  | előirányzatok | 2b)<br>+(3) |  |  |  |  |
|--|---------------|-------------|--|--|--|--|

|                                                                                   |                                      |           |       |       |       |              |
|-----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|-----------|-------|-------|-------|--------------|
| •Operatív előirányzatok ÖSSZESEN                                                  | Kötelezettségvállalási előirányzatok | (4)       | 0,400 | 0,400 |       | <b>0,800</b> |
|                                                                                   | Kifizetési előirányzatok             | (5)       | 0,200 | 0,400 | 0,200 | <b>0,800</b> |
| • Bizonyos egyedi programok keretéből igazgatási jellegű előirányzatok ÖSSZESEN   | finanszírozott                       | (6)       |       |       |       |              |
| A többéves pénzügyi keret<br><b>1. FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN</b> | Kötelezettségvállalási előirányzatok | = (4)+(6) | 0,400 | 0,400 |       | <b>0,800</b> |
|                                                                                   | Kifizetési előirányzatok             | = (5)+(6) | 0,200 | 0,400 | 0,200 | <b>0,800</b> |

|                                           |          |                       |
|-------------------------------------------|----------|-----------------------|
| <b>A többéves pénzügyi keret fejezete</b> | <b>7</b> | „Igazgatási kiadások” |
|-------------------------------------------|----------|-----------------------|

Ezt a részt az igazgatási jellegű költségvetési adatok táblázatában kell kitölteni, melyet először a [pénzügyi kimutatás mellékletébe](#) (az Európai Unió általános költségvetése Bizottságra vonatkozó szakaszának végrehajtására vonatkozó belső szabályzatról szóló bizottsági határozat 5. melléklete) kell bevezetni; a mellékletet a szolgálatközi konzultációhoz fel kell tölteni a DECIDE rendszerbe.

millió EUR (három tizedesjegyre)

|                             | 2025 | 2026  | 2027  |  | A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkkel bővíthető. | <b>ÖSSZESEN</b> |
|-----------------------------|------|-------|-------|--|------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|
| Főigazgatóság: MOVE         |      |       |       |  |                                                                                          |                 |
| •Humán erőforrás            |      |       |       |  |                                                                                          |                 |
| • Egyéb igazgatási kiadások |      | 0,060 | 0,070 |  |                                                                                          | <b>0,130</b>    |

|                                                                |               |  |       |       |  |  |  |  |  |       |
|----------------------------------------------------------------|---------------|--|-------|-------|--|--|--|--|--|-------|
| MOBILITÁSPOLITIKAI ÉS<br>KÖZLEKEDÉSI FŐIGAZGATÓSÁG<br>ÖSSZESEN | Előirányzatok |  | 0,060 | 0,070 |  |  |  |  |  | 0,130 |
|----------------------------------------------------------------|---------------|--|-------|-------|--|--|--|--|--|-------|

|                                                                               |                                                                                      |  |       |       |  |  |  |  |  |       |
|-------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|--|-------|-------|--|--|--|--|--|-------|
| A többéves pénzügyi keret<br>7. FEJEZETÉHEZ tartozó<br>előirányzatok ÖSSZESEN | (Összes<br>kötelezettségvállalási<br>előirányzat = Összes<br>kifizetési előirányzat) |  | 0,060 | 0,070 |  |  |  |  |  | 0,130 |
|-------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|--|-------|-------|--|--|--|--|--|-------|

millió EUR (három tizedesjegyre)

|                                                                                 |                                         | 2025  | 2026  | 2027  | ÖSSZESEN |
|---------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|-------|-------|-------|----------|
| A többéves pénzügyi keret<br>1–7. FEJEZETÉHEZ<br>tartozó előirányzatok ÖSSZESEN | Kötelezettségvállalási<br>előirányzatok | 0,400 | 0,460 | 0,070 | 0,930    |
|                                                                                 | Kifizetési előirányzatok                | 0,200 | 0,460 | 0,270 | 0,930    |

### 3.2.2. Operatív előirányzatokból finanszírozott becsült kimenet

Kötelezettségvállalási előirányzatok, millió EUR (három tizedesjegyre)

| Tüntesse fel a célkitűzéseket és a kimeneteket<br><br>↓                                                                                           |                     |                  | 2025 | 2026    | 2027 | ÖSSZESEN |      |         |                  |             |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|------------------|------|---------|------|----------|------|---------|------------------|-------------|
|                                                                                                                                                   |                     |                  |      |         |      |          |      |         |                  |             |
|                                                                                                                                                   | Típus <sup>54</sup> | Átlag os költség | Szám | Költség | Szám | Költség  | Szám | Költség | Összesített szám | Összköltség |
| KONKRÉT CÉLKITŰZÉS <sup>55</sup> – A nehézgépjárművek legnagyobb össz tömegére és méreteire vonatkozó szabályok harmonizálása a határokon átnyúló |                     |                  |      |         |      |          |      |         |                  |             |

<sup>54</sup>

A teljesítés a nyújtandó termékekre és szolgáltatásokra vonatkozik (például: a finanszírozott diákcserék száma, épített utak hossza kilométerben stb.).

| műveletek során.                  |                                                   |        |   |       |   |       |   |       |   |       |
|-----------------------------------|---------------------------------------------------|--------|---|-------|---|-------|---|-------|---|-------|
| - Kimenet                         | Tanulmány zárójelentése                           | 0,400  | 1 | 0,400 | 1 | 0,400 |   |       | 2 | 0,800 |
| - Kimenet                         | Munkaértekezletek és szakértői értekezletek száma | 0,0325 |   |       | 2 | 0,060 | 2 | 0,070 | 4 | 0,130 |
| 1. konkrét célkitűzés részösszege |                                                   | 0,4325 |   |       | 3 | 0,460 | 3 | 0,470 | 6 | 0,930 |
| <b>ÖSSZESEN</b>                   |                                                   |        |   |       | 3 | 0,460 | 3 | 0,470 | 6 | 0,930 |

### 3.2.3. Az igazgatási előirányzatokra gyakorolt becsült hatás összefoglalása

- ☐ A javaslat/kezdeményezés nem vonja maga után igazgatási jellegű előirányzatok felhasználását.
- ☒ A javaslat/kezdeményezés az alábbi igazgatási jellegű előirányzatok felhasználását vonja maga után:

millió EUR (három tizedesjegyig)

|  | 2025 | 2026 | 2027 |  | A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekké bővíthető. | ÖSSZESEN |
|--|------|------|------|--|----------------------------------------------------------------------------------------|----------|
|--|------|------|------|--|----------------------------------------------------------------------------------------|----------|

|                                                                     |  |       |       |  |  |  |  |              |
|---------------------------------------------------------------------|--|-------|-------|--|--|--|--|--------------|
| <b>A többéves pénzügyi keret<br/>7. FEJEZETE</b>                    |  |       |       |  |  |  |  |              |
| Humánerőforrás                                                      |  |       |       |  |  |  |  |              |
| Egyéb igazgatási kiadások                                           |  | 0,060 | 0,070 |  |  |  |  | <b>0,130</b> |
| <b>A többéves pénzügyi keret<br/>7. FEJEZETÉNEK<br/>részösszege</b> |  | 0,060 | 0,070 |  |  |  |  | <b>0,130</b> |

|                                                                                                    |  |  |  |  |  |  |  |  |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|
| <b>A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETÉBE<sup>56</sup><br/>bele nem tartozó<br/>előirányzatok</b> |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Humánerőforrás                                                                                     |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Egyéb igazgatási jellegű kiadások                                                                  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>A többéves pénzügyi keret<br/>7. FEJEZETÉBE nem<br/>tartozó<br/>előirányzatok részösszege</b>   |  |  |  |  |  |  |  |  |

|                 |  |       |       |  |  |  |  |              |
|-----------------|--|-------|-------|--|--|--|--|--------------|
| <b>ÖSSZESEN</b> |  | 0,060 | 0,070 |  |  |  |  | <b>0,130</b> |
|-----------------|--|-------|-------|--|--|--|--|--------------|

A humánerőforrással és más igazgatási jellegű kiadásokkal kapcsolatos előirányzat-igényeket az adott főigazgatóság rendelkezésére álló, az intézkedés irányításához rendelt előirányzatokkal és/vagy az adott főigazgatóságon belüli átcsoportosítással kell teljesíteni. A források adott esetben a költségvetési korlátok betartása mellett kiegészíthetők az éves elosztási eljárás keretében az irányító főigazgatósághoz rendelt további allokációkkal.

<sup>56</sup> Technikai és/vagy igazgatási segítségnyújtás, valamint uniós programok és/vagy intézkedések végrehajtásához biztosított támogatási kiadások (korábban: BA-tételek), közvetett kutatás, közvetlen kutatás.

### 3.2.3.1. Becsült humánerőforrás-szükségletek

☒ A javaslat/kezdeményezés nem igényel humánerőforrást.

☐ A javaslat/kezdeményezés az alábbi humánerőforrás-igénnyel jár:

*A becsléseket teljes munkaidős egyenértékben kell kifejezni*

|                                                                                    | N.<br>év            | N+1.<br>év | N+2.<br>év | N+3.<br>év | A táblázat a hatás<br>időtartamának megfelelően<br>(vö. 1.6. pont) további évekkkel<br>bővíthető. |  |  |
|------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|------------|------------|------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|
| • A létszámtervben szereplő álláshelyek (tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak) |                     |            |            |            |                                                                                                   |  |  |
| 20 01 02 01 (a központban és a bizottsági képviselőteken)                          |                     |            |            |            |                                                                                                   |  |  |
| 20 01 02 03 (a küldöttségeknél)                                                    |                     |            |            |            |                                                                                                   |  |  |
| 01 01 01 01 (közvetlen kutatás)                                                    |                     |            |            |            |                                                                                                   |  |  |
| 01 01 01 11 (közvetlen kutatás)                                                    |                     |            |            |            |                                                                                                   |  |  |
| Egyéb költségvetési sor (kérjük megnevezni)                                        |                     |            |            |            |                                                                                                   |  |  |
| • Külső munkatársak teljes munkaidős egyenértékben (FTE) kifejezve <sup>57</sup>   |                     |            |            |            |                                                                                                   |  |  |
| 20 02 01 (AC, END, INT a teljes keretből)                                          |                     |            |            |            |                                                                                                   |  |  |
| 20 02 03 (AC, AL, END, INT és JPD a küldöttségeknél)                               |                     |            |            |            |                                                                                                   |  |  |
| XX 01 xx yy zz <sup>58</sup>                                                       | - a központban      |            |            |            |                                                                                                   |  |  |
|                                                                                    | - a küldöttségeknél |            |            |            |                                                                                                   |  |  |
| 01 01 01 02 (AC, END, INT – közvetett kutatás)                                     |                     |            |            |            |                                                                                                   |  |  |
| 01 01 01 12 (AC, END, INT – közvetlen kutatás)                                     |                     |            |            |            |                                                                                                   |  |  |
| Egyéb költségvetési sor (kérjük megnevezni)                                        |                     |            |            |            |                                                                                                   |  |  |
| ÖSSZESEN                                                                           |                     |            |            |            |                                                                                                   |  |  |

**XX** az érintett szakpolitikai terület vagy költségvetési cím.

A humánerőforrás-igényeknek az adott főigazgatóság rendelkezésére álló, az intézkedés irányításához rendelt és/vagy az adott főigazgatóságon belül átcsoportosított személyzettel kell eleget tenni. A források adott esetben a meglévő költségvetési korlátok betartása mellett kiegészíthetők az éves elosztási eljárás keretében az irányító főigazgatósághoz rendelt további allokációkkal.

Az elvégzendő feladatok leírása:

|                                          |  |
|------------------------------------------|--|
| Tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak |  |
| Külső munkatársak                        |  |

<sup>57</sup> AC = szerződéses alkalmazott; AL = helyi alkalmazott; END = kirendelt nemzeti szakértő; INT = kölcsönmunkaerő (átmeneti alkalmazott); JPD = küldöttségi pályakezdő szakértő.

<sup>58</sup> Az operatív előirányzatokból finanszírozott külső munkatársakra vonatkozó részleges felső határérték (korábban: BA-tételek).

### 3.2.4. A jelenlegi többéves pénzügyi kerettel való összeegyeztethetőség

A javaslat/kezdeményezés

- ☒ teljes mértékben finanszírozható a többéves pénzügyi keret érintett fejezetén belüli átcsoportosítás révén.

A kezdeményezés nem igényel jelentős átprogramozást. A kezdeményezés finanszírozása a közlekedéspolitika támogatására vonatkozó költségvetési sorból (02 20 04 01) és az igazgatási kiadások költségvetési sorból (20 02 06 02) történik.

- ☐ a többéves pénzügyi keret lekötetlen mozgásterének és/vagy a többéves pénzügyi keretről szóló rendeletben meghatározott különleges eszközök felhasználását teszi szükségessé.

Fejtse ki, mire van szükség, meghatározva az érintett fejezeteket és költségvetési sorokat, a megfelelő összegeket és a felhasználni javasolt eszközöket.

- ☐ a többéves pénzügyi keret módosítását teszi szükségessé.

Fejtse ki a szükségleteket: tüntesse fel az érintett fejezeteket és költségvetési sorokat és a megfelelő összegeket.

### 3.2.5. Harmadik felek részvétele a finanszírozásban

A javaslat/kezdeményezés

- ☒ nem irányoz elő harmadik felek általi társfinanszírozást.
- ☐ előírnyoz harmadik felek általi társfinanszírozást az alábbi becslések szerint:

előirányzatok, millió EUR (három tizedesjegyig)

|                                                 | N.<br>év <sup>59</sup> | N+1.<br>év | N+2.<br>év | N+3.<br>év | A táblázat a hatás időtartamának<br>megfelelően (vö. 1.6. pont)<br>további évekkkel bővíthető. |  |  | Összesen |
|-------------------------------------------------|------------------------|------------|------------|------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|----------|
| Tüntesse fel a<br>társfinanszírozó szervet      |                        |            |            |            |                                                                                                |  |  |          |
| Társfinanszírozott<br>előirányzatok<br>ÖSSZESEN |                        |            |            |            |                                                                                                |  |  |          |

<sup>59</sup>

Az N. év a javaslat/kezdeményezés végrehajtásának első éve. Az „N” helyére a végrehajtás várható első évét kell beírni (például: 2021). A következő évek esetében ugyanígy kell eljárni.

### 3.3. A bevételre gyakorolt becsült hatás

- ☒ A javaslatnak/kezdemenyezésnek nincs pénzügyi hatása a bevételre.
- ☐ A javaslatnak/kezdemenyezésnek van pénzügyi hatása – a bevételre gyakorolt hatása a következő:

- ☐ a javaslat a saját forrásokra gyakorol hatást
- ☐ a javaslat az egyéb bevételekre gyakorol hatást

kérjük adja meg, hogy a bevétel kiadási sorhoz van-e rendelve ☐

millió EUR (három tizedesjegyig)

| Bevételi költségvetési sor: | Az aktuális költségvetési évben rendelkezésre álló előirányzatok | A javaslat/kezdemenyezés hatása <sup>60</sup> |         |         |         |                                                                                          |  |  |
|-----------------------------|------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|---------|---------|---------|------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|
|                             |                                                                  | N. év                                         | N+1. év | N+2. év | N+3. év | A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkkel bővíthető. |  |  |
| ... jogcímcsoport           |                                                                  |                                               |         |         |         |                                                                                          |  |  |

A címzett bevételek esetében tüntesse fel az érintett kiadáshoz tartozó költségvetési sor(oka)t.

|  |
|--|
|  |
|--|

Egyéb megjegyzések (pl. a bevételre gyakorolt hatás számítására használt módszer/képlet vagy egyéb más információ).

|  |
|--|
|  |
|--|

<sup>60</sup> A tradicionális saját források (vámok, cukorilletékek) tekintetében nettó összeget kell megadni, amely a 20 %-kal (beszedési költségek) csökkentett bruttó összegnek felel meg.