EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2015.1.12.
COM(2015) 7 final

2013/0105 (COD)

A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK

az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (6) bekezdése alapján

A Tanács álláspontja egy európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadásáról a Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról szóló, 1996. július 25-i 96/53/EK irányelv módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

2013/0105 (COD)

A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK

az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (6) bekezdése alapján

A Tanács álláspontja egy európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadásáról a Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról szóló, 1996. július 25-i 96/53/EK irányelv módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

1. HÁTTÉRINFORMÁCIÓK

A javaslat Európai Parlament és Tanács számára történő továbbításának időpontja (COM(2013) 195 final – 2013/0105 (COD dokumentum):	2013. április 16.
Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményének időpontja:	2013. július 11.
Az Európai Parlament álláspontjának időpontja (első olvasat):	2014. április 15.
A módosított javaslat továbbításának időpontja:	Nem alkalmazandó
A Tanács álláspontja elfogadásának időpontja:	2014. június 5.

2. A BIZOTTSÁG JAVASLATÁNAK CÉLJA

A 96/53/EK irányelv meghatározza a nemzetközi forgalomban részt vevő nehéz-tehergépjárművek és buszok maximális méreteit és tömegét (a tagállamok számára bizonyos feltételek mellett megengedett ezen méretek és tömegek túllépése a belföldi forgalomban).

A módosítás fő célja a nehéz-tehergépjárművek és buszok környezetkímélőbbé és biztonságosabbá tétele azáltal, hogy a tömegek és méretek tekintetében bizonyos feltételekkel és meghatározott feltételek mellett eltéréseket engedélyez, ha az irányelv által meghatározott korlátozások mellett továbbfejlesztések jelenleg nem valósíthatók meg. A környezetkímélőbb teherautóktól az üzemanyag-hatékonyság 7–10%-os javulását várják, valamint ennek megfelelő csökkenést a CO2 és az üvegházhatású gázok kibocsátása terén. A biztonságosabb nehéz-tehergépjárművek évente akár 500 emberéletet menthetnek meg, elsősorban olyan veszélyeztetett csoportok körében, mint a gyalogosok vagy kerékpárosok a városi területeken.

A Bizottság javaslata különösen az alábbiakat célozza:

– A járművek áramvonalassá tételének elősegítése: a hossz növelése által, ami lehetővé teszi áramvonalasabb vezetőfülkék tervezését. Ezek az intelligens vezetőfülkék jobb kilátást biztosítanának a járművezetőnek és jobban elnyelnék az energiát ütközés esetén. A javaslat légterelők felszerelését is megengedi a pótkocsik, félpótkocsik vagy teherautók végére – ilyen megoldások piacképesek, és használatuk egyre

jobban terjed, például az Egyesült Államokban. Az javasolt irányelv nem rendelkezik a terhelhetőség növeléséről.

– 1 tonnáig terjedő tömegnövelés engedélyezése hibrid vagy elektromos meghajtás esetén.

– A szabályok betartatásához kapcsolódó rendelkezések, a túlsúlyos járművek aggasztóan magas száma miatt. Az új rendelkezések ajánlják a fedélzeti súlyérzékelők használatát a teherautókon és mozgás közbeni súlymérő-állomások telepítését az utakon, egyidejűleg kötelezve a tagállamokat meghatározott, a forgalommal arányos számú ellenőrzés végrehajtására.

– Együttes felelősség bevezetése a megbízó és a teherfuvarozó között a közúti szállításban előforduló túlsúlyért (ha a megbízó által adott információ hiányzik vagy félrevezető).

– A konténerek intermodális szállításának megkönnyítése, legfeljebb 44 tonnát és 15 cm többlethosszt megengedő eltérés biztosításával a 45 láb hosszúságú konténerek és cserefelépítmények intermodális szállítása esetén.

– 1 tonna súlytöbblet megengedése buszok számára, tekintettel az utasok és poggyászok súlyának növekedésére.

A módosítás fent kifejtett fő célkitűzésein kívül a Bizottság javaslata tükrözte a Bizottság által az Európai Parlamentnek nyújtott, a hosszabb járművek határokon átnyúló forgalmára vonatkozó pontosítását[1] (pl. a meglévő szabályok megengedik egy két szomszédos, a hosszabb járművek használatát saját területükön megengedő tagállam közötti határ átlépését).

3. A TANÁCS ÁLLÁSPONTJÁVAL KAPCSOLATOS MEGJEGYZÉSEK

A Közlekedési Tanács 2014. június 5-i politikai megállapodása támogatja a bizottsági javaslat környezetkímélőbb és biztonságosabb teherautók tervezésének lehetővé tételére vonatkozó fő célkitűzését, ám eltér attól néhány más aspektusban, különösen:

- Jelentős időkeretet javasol az új irányelv átültetésére (3 év) és az új vezetőfülkék kialakításáról szóló 9. cikk rendelkezéseinek végrehajtására (a 2007/46 irányelv – és az azt végrehajtó jogi aktusok – szükséges megváltoztatása utáni 5 év), hogy néhány járműgyártó befektetési kapacitását figyelembe vegye. A Bizottság javaslata 18 hónapos átültetési időszakról rendelkezett. A Bizottság emlékeztet arra, hogy a javaslat engedélyező jellegű, vagyis nem kötelezné a gyártókat ilyen vezetőfülkék gyártására, kivéve, ha azok úgy gondolják, hogy a terméknek lenne piaca. A Bizottság szerint a javasolt hosszú határidők indokolatlanok, mivel a szükséges technológiák már rendelkezésre állnak, valamint az uniós polgároknak lehetőséget kell adni, hogy mielőbb élvezhessék a környezetkímélőbb és biztonságosabb teherautók használatából származó előnyöket.
- A Bizottság által a túlsúly általi jogsértések büntetésére javasolt betartatási pillért (12. és 13. cikk) is nagyrészt elvetette a Tanács, törölve a jogsértések besorolásáról szóló 13. cikket, és felhígítva a szabályok betartatásáról szóló 12. cikket. A Tanács lecserélte például a Bizottság által javasolt, az előzetes szűrésekre vonatkozó számszerű mutatót (amit egyes tagállamokban már alkalmaznak) „megfelelő szintű” szűrésekre. A valóságban ez azt jelentené, hogy a jelenlegi nem kielégítő helyzet nem változna jelentősen. A megnövekedett karbantartási költségekhez vezető

[1] Siim Kallas alelnök 2012. június 13-án kelt levele Brian Simpsonhoz, az EP TRAN bizottság elnökéhez

gyorsabb kopáson és elhasználódáson túl a Bizottság megítélése szerint a járművek túlsúlya veszélyezteti a közúti közlekedés biztonságát és torzítja a versenyt a szabályokat betartó és azokat be nem tartó üzemeltetők között. A betartatási eljárások és a szankciók mértéke tagállamok közötti harmonizációjának hiánya zavart okozhat a teherfuvarozók körében és csökkenti a betartatás hatékonyságát. A Tanács egyetértett azonban azzal, hogy a tagállamok jelentsék a Bizottságnak az ellenőrzések és jogsértések számát.

- A Tanács első olvasatban kialakított álláspontja 10. cikke h) pontjának (5) bekezdésében a 182/2011/EU rendelet 5. cikke (4) bekezdése második albekezdésének b) pontjára hivatkozik („véleménynyilvánítástól való eltekintésre vonatkozó záradék"). A Bizottság nyilatkozatában emlékeztet arra, hogy e rendelkezést nem szabad rendszeresíteni, hanem csak abban az esetben alkalmazható, ha a fő szabálytól való eltérést – mely szabály szerint a Bizottság elfogadhatja a végrehajtási jogi aktus tervezetét, ha a bizottság nem nyilvánított véleményt – sajátos helyzet indokolja. Tekintettel arra, hogy a második albekezdés b) pontjára történő hivatkozás az 5. cikk (4) bekezdésében előírt általános szabály alóli kivételt jelent, a rendelkezésre való hivatkozás nem tartozhat egyszerűen a jogalkotó „mérlegelési jogkörébe", hanem megszorító módon értelmezendő, és ezáltal indokolásra szorul.

Másfelől a Bizottság viszont üdvözli a következő pontokat:

- Az aerodinamikai tulajdonságokról szóló 8. és 9. cikk mind célkitűzésében mind tartalmában megtartotta a bizottsági javaslattervezetben foglaltakat. Annak ellenére, hogy a Tanács a javasolt, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat végrehajtási aktusokra cseréli és a 8. cikkre korlátozza, a Bizottság egyet tud érteni ezzel a megközelítéssel, tekintetbe véve a Bizottság által létrehozott, ezen jogi aktusok műszaki tartalmának részletes kidolgozásával és meghatározásával foglalkozó szakértői csoport munkáját. A 9. cikkben meghatározott felhatalmazáson alapuló jogi aktusok tartalmát bele lehet foglalni a 2007/46/EK irányelv hatálya alá tartozó járművek típusjóváhagyásáról szóló rendeletek aktualizálásába. A 8. és 9. cikkben a Tanács egyértelműsítette a típusjóváhagyásra vonatkozó jogszabályok (2007/46/EK irányelv, 661/2009/EK és 1230/2012/EU rendelet) szerepét.
- A megbízó és a teherfuvarozó együttes felelősségének bevezetése konténerek szállításakor.
- Az elektromos / hibrid járművek engedélyezett tömege javasolt növelésének kiterjesztése alternatív üzemanyaggal hajtott járművekre, az ezen alternatív technológiákhoz szükséges többlettömeg figyelembe vétele érdekében.
- A Tanács olyan új definíciót fogadott el az intermodális szállításra, amely megfelelően figyelembe veszi a vízi szállítás sajátosságait. Az új definíció a 45 láb hosszúságú konténerekre és cserefelépítményekre vonatkozó, 15 cm többlethosszt és 44 tonnát megengedő eltérésre lenne alkalmazható.
- A Tanács 19,5 tonnára emelte a 2-tengelyes buszok megengedett tömegét (ez 500 kg-mal több, mint a bizottsági javaslat által előirányzott tömeg), hogy a kötelező fedélzeti rendszerek (Euro VI osztály, biztonsági felszerelés) általi súlynövekedést kezelje.

A hosszabb járművek határokon átnyúló forgalma tekintetében a Bizottság tudomásul veszi a tagállamok eltérő álláspontjait, és a Tanács azon döntését, hogy a jelenlegi irányelv szövegét nem módosítja. A Bizottság el tudja fogadni azt a kompromisszumot, hogy a megfelelő cikk

rendelkezéseit töröljék, megtartva így az irányelv jelenlegi állapotát. A Bizottság nyilatkozatot adott ki, melyben megerősítette a hosszabb járművek határokon átnyúló forgalmára vonatkozó értelmezését, amint az már Siim Kallas alelnök fent említett, Brian Simpsonhoz címzett levelében is szerepelt.

4. KÖVETKEZTETÉS

A Bizottság megítélése szerint a jogszabályoknak a nehéz-tehergépjárművek és buszok tömege és mérete szempontjából történő aktualizálása elengedhetetlen az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentését illető célkitűzések megvalósításához. Az új vezetőfülkék nem csak áramvonalasabbak lesznek, de nagyobb méretük lehetővé teszi, hogy a jövőbeni járművekben új, az üzemanyaghatékonyságot javító berendezéseket is bevezessenek. Hasonlóképpen, a Bizottság úgy véli, hogy az újfajta kialakítás biztonságosabb teherautók bevezetését teszi majd lehetővé, emberéleteket mentve olyan baleseteknél, amelyek városi területen kis sebességgel haladó nehézgépjárművekkel történnek. Ezen okokból kifolyólag a Bizottság úgy véli, hogy az uniós polgárok érdekeivel ellentétes lenne több évet várni arra, hogy a gyártók bevezessék azokat az újfajta kialakításokat, amelyek nagyrészt már készen állnak az alkalmazásra. A Bizottság azon a véleményen van, hogy ezekkel a kérdésekkel a társjogalkotók közötti egyeztetések során foglalkozni kell.