



EURÓPAI PARLAMENT

2009 - 2014

---

*Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság*

---

24.7.2013

## **MUNKADOKUMENTUM**

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 szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatról (COM(2013)0195)

Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság

Előadó Jörg Leichtfried

DT\944682HU.doc

PE516.725v02-00

**HU**

*Egyesülve a sokféleségben*

**HU**

## **Hatályos jogszabályok**

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 megállapítja az Európai Unión belül közlekedő járművek legnagyobb méreteit és tömegét, és meghatározza, hogy milyen feltételek fennállása esetén engedélyezhető az említett korlátozásoktól való eltérés.

Ugyanakkor nem veszi figyelembe a közelmúltban történt piaci és technológiai fejleményeket.

## **A Bizottság javaslata (COM(2013)0195)**

Az aerodinamikai szempontból kedvezőbb jellemzőkkel rendelkező és ennek folytán az energiahatékonyság szempontjából is kedvezőbb járművek – befogadóképességük visszavetése nélkül történő – piaci bevezetésének céljával a Bizottság a 96/53/EK tanácsi irányelv módosítását javasolja a következő kérdésekben:

- a jármű össztömegének növelése az általában nehezebb hibrid hajtású és elektromos motorok használatának biztosítása érdekében. Ez az intézkedés emellett az utasszállító autóbuszok tekintetében figyelembe veszi, hogy a 96/53/EK tanácsi irányelv hatálybalépése óta megemelkedett az utasok átlagos testsúlya;
- a jármű teljes hosszúságának növelése annak érdekében, hogy tehergépjárművekre aerodinamikai szempontból kedvezőbb jellemzőkkel rendelkező vezetőfülkét és/vagy a jármű hátuljára különleges légtérelőket szerelhessenek. Ezen intézkedésnek köszönhetően ezenfelül az egyéb szállítási módok esetében általánossá váló, 45 láb hosszúságú konténerek is szállíthatóak lesznek, ami javítja a közúti szállítás intermodális hálózatokba való illeszkedését;
- ellenőrzésekre és szankciókra vonatkozó rendelkezések bevezetése a közúti ellenőrzések célzottabbá és hatékonyabbá tétele, valamint egy valamennyi tagállamban alkalmazandó közös szankciókeret létrehozása érdekében;
- az országhatárokat átlépő áruszállításban a megengedettnél hosszabb járművek igénybevételének kifejezett engedélyezése abban az esetben, ha a jármű menetvonala csak egyetlen államhatárt keresztes és teljesülnek bizonyos feltételek.

## **Vitára bocsátandó kérdések**

### **1. A megengedettnél hosszabb tehergépjárművek országhatárokat átlépő közlekedésben való részvétele (a 96/53/EK tanácsi irányelv 4. cikkének (4) bekezdése)**

A javaslat szerint kifejezetten lehetővé kell tenni a megengedettnél hosszabb járművek országhatárokat átlépő közlekedésben való részvételét, ha a két érintett tagállam az ilyen járművek közlekedését egyébként saját területén megengedi, és teljesülnek a 96/53/EK irányelv 4. cikkének (3), (4) vagy (5) bekezdésében az eltérés vonatkozásában megállapított

feltételek.. A Bizottság érvelése szerint ez az intézkedés akkor nem érinti a nemzetközi versenyt jelentős mértékben, ha az érintett járműveknek az országhatárokat átlépő szállításban való igénybevétele két olyan tagállam viszonylatára korlátozódik, amelyben a meglévő infrastruktúra és a közúti közlekedésbiztonsági előírások ezt lehetővé teszik. Ezenkívül a javaslat szerint ily módon egyensúlyba kerül egyfelől a tagállamoknak a szubszidiaritás elve alapján fennálló azon joga, hogy saját körülményeiknek megfelelően maguk döntsenek a megfelelő szállítási megoldásokról, másfelől pedig az az igény, hogy ezek a döntések ne hátráltassák a belső piac működését.

*Az előadó észrevételei:*

A Bizottság eredetileg olyan kijelentést tett, hogy a megengedettnél hosszabb és nagyobb tömegű tehergépjárművek országhatárokat átlépő közlekedésben való igénybevételenek bizonyítottsága esetén eljárást indít a tagállamokkal szemben a 96/53/EK irányelv megsértése miatt. A Bizottság azonban teljes mértékben megváltoztatta az irányelv e ponttal kapcsolatos értelmezését, miután számos érdekelt fél felvette vele a kapcsolatot. Az előadó e tekintetben rá kíván mutatni arra, hogy be kell tartani a demokratikus eljárásokat, és az országhatárokat átlépő közlekedésben engedélyezettnek bármilyen módosításáról a társjogalkotóknak kell döntenüik, nem pedig az érdekelt felek kérelmére kell azoknak sorra kerülnüik.

Az előadó rá kíván mutatni arra, hogy egyes nemzeti parlamentek és jogalkotó szervek (így az osztrák parlament két kamarája és a német *Bundesrat*) aggodalmuknak adtak hangot annak kapcsán, hogy kifejezetten engedélyezik a giga-teherszállítók tagállamok közötti határokat átlépő közlekedésben való részvételét. Az előadó emellett nem ért egyet azzal az érveléssel, miszerint az ilyen közlekedés nem érintené az Unión belüli versenyt. Véleménye szerint ugyanis az effajta országhatárokat átlépő közlekedés bizonyos tagállamok közötti engedélyezése és más tagállamok közötti tilalma gazdaságilag hátrányos helyzetbe hozná a tilalmat kimondó tagállamokat, sőt jogszabályaik módosítására irányuló jelentős nyomásgyakorlásnak tenné ki őket a gyártók, a fuvarozók és a szomszédos államok részéről. Mindez pedig azt a veszélyes helyzetet eredményezheti, hogy a tagállamok nem tudnak majd megfelelő egyensúlyi helyzetet teremteni egyrészt a hazai társaságok gazdasági érdekeinek védelme, másrészt annak szükségessége között, hogy gondoskodjanak a biztonságról és a környezet védelméről.

Az előadó rá kíván mutatni arra, hogy a Bizottság nem végzett hatásvizsgálatot a megengedettnél hosszabb és nagyobb tömegű járművek országhatárokat átlépő közlekedésben való részvételéről. Független vizsgálatok ugyanakkor azt mutatják, hogy a vasúti teherszállítás és a kombinált szállítás összes szállításon belüli aránya jelentősen csökkenni fog, ha engedélyezik a giga-teherszállítók országhatárokat átlépő közlekedésben való részvételét.<sup>1</sup> Az előadó véleménye szerint ezért a megengedettnél hosszabb tehergépjárművek különböző tagállamok közötti szabad közlekedésének engedélyezése a Bizottság

---

<sup>1</sup> TIM Consult (2006): <http://www.uirr.com/en/media-centre/press-releases-and-position-papers/2006/mediacentre/17-study-on-longer-and-heavier-road-vehicles-gigaliner.html>.

UIC (2008): <http://www.uirr.com/en/media-centre/leaflet-and-studies/mediacentre/63-the-effects-of-the-introduction-of-mega-truks-in-europe.html>.

Kessel & Partner/Fraunhofer (2012): <http://www.uirr.com/en/media-centre/press-releases-and-position-papers/2012/mediacentre/492-tangible-risks-of-lhvs-in-eu-wide-circulation.html>.

közlekedéspolitikáról szóló fehér könyvében<sup>1</sup> foglalt egyik legfontosabb uniós célkitűzéssel – az Európai Unió egészében a közútról a vasútra történő modális átcsoportosítás megvalósításának céljával – ellentétes hatást gyakorolna. Ezenfelül a megengedettnél hosszabb és nagyobb tömegű tehergépjárművek káros hatást gyakorolhatnak a közúti közlekedés biztonságára, mivel tömegükből és méreteikből fakadóan súlyosabb baleseteket okoznak.

Az Európai Unió egészén belüli egyenlő versenyfeltételek biztosítása, a közútról a vasútra történő modális átcsoportosítás további elősegítése, valamint a tagállamok szubszidiaritással kapcsolatos jogainak megóvása érdekében kifejezetten meg kell tiltani, hogy a giga-teherszállítók átlépjék a tagállamok közötti határokat. Az egyes tagállamoknak kell dönteniük arról, hogy engedélyezik-e e járművek hátrányos megkülönböztetés nélküli közlekedését a területükön belül. Mivel azonban a tehergépjárművek jóval nehezebbek és a közúti infrastruktúra állapotának gyorsabb romlását okozhatják, forgalomban való részvételüket – adott esetben – magasabb úthasználati díjakhoz kell kötni.

## **2. A járművek aerodinamikai viselkedésének és a közúti közlekedés szempontjából vett biztonságosságának javítása (8. és 9. cikk)**

A Bizottság javasolja annak engedélyezését, hogy a jármű vagy jármű-kombináció hátuljára aerodinamikai viselkedést javító eszközöket szerelhessenek (8. cikk). Annak érdekében, hogy e kiegészítő eszközök a közúti közlekedés biztonságával kapcsolatos szabályoknak is megfeleljenek, az eszközöket biztonságosan kell rögzíteni, nappali és éjszakai jelzéssel kell őket ellátni, továbbá az említett eszközök nem fokozhatják az ütközésben érintett többi jármű veszélyeztetettségét és nem növelhetik az oldalirányú szél miatti felborulás kockázatát.

Ezenfelül a javaslat lehetővé teszi a tehergépjárművek vezetőfülkéinek módosítását annak érdekében, hogy javuljanak azok aerodinamikai jellemzői, valamint hogy a holtter kiiktatásával javuljanak a látási körülményeket és ezáltal növekedjen a vezetők és a közlekedés fokozottan veszélyeztetett résztvevőinek biztonsága (9. cikk).

*Az előadó észrevételei:*

Bár az előadó támogatja a járművek 8. cikkben javasolt aerodinamikai változtatásait, és egyetért azok főbb jellemzőivel, rá kíván mutatni arra, hogy további légtérrelő szárnyaknak vagy egyéb légtérrelőknek a jármű karosszériájához való rögzítését követően is biztosítani kell annak lehetőségét, hogy a járművet megrakodják és a kombinált szállítási műveletek részeként vasúton szállítsák. A jogalkotónak biztosítani kell, hogy a tehergépjárművöknél eszközölt aerodinamikai javítások ne akadályozzák a kombinált szállítást vagy tartsanak vissza annak igénybevételétől.

Az előadó csalódottságának ad hangot annak kapcsán, hogy a javaslat teljes mértékben figyelmen kívül hagyja a járművek magasságának kérdését. Véleménye szerint emellett sajnálatos, hogy csak csekély mértékben végeztek tudományos vizsgálatokat a javasolt aerodinamikai kiigazítások hatásáról. Az előadó hangsúlyozni kívánja, hogy a szén-dioxid-

---

<sup>1</sup> COM(2011)0144.

kibocsátások csökkentéséhez való hozzájárulás tekintetében nagyobb lehetőségek rejlenek a kombinált szállításban, mint a tehergépjárművek aerodinamikai jellemzőinek javításában.

Végül, de nem utolsósorban az előadó fel kívánja hívni a figyelmet arra, hogy az Unió típus-jóváhagyási jogszabályai a jármű méreteivel kapcsolatban már tartalmazznak légtelrekre vonatkozó szabályokat. Az 1230/2012/EU bizottsági rendelet mentességet biztosít a jármű hátuljához rögzített, a jármű aerodinamikai jellemzőit javító berendezések (500 mm a COM(2013)0195 dokumentumban javasolt átmeneti 2000 mm-rel szemben), valamint a jármű oldalaihoz rögzített eszközök tekintetében. Tisztázni kell, hogy valóban szükség van-e egy ugyanezzel a kérdéssel foglalkozó új irányelvre. Ha igen, a két jogszabálynak összhangban kell állnia egymással.

A közúti közlekedés biztonsága tekintetében az előadó üdvözli, hogy a javaslat javítani kívánja a járművek vezethetőségét és a vezetők látási körülményeit és biztonságát (9. cikk), valamint meg kívánja erősíteni e rendelkezéseket azáltal, hogy a tehergépjárművek vezetőfülkéjével kapcsolatos módosításokat nem opcionálissá, hanem kötelezővé teszi. Becslések szerint a vezetőfülkék kialakításának megváltoztatása révén évente 300–500 élet menthető meg, ami (a jelenlegivel összehasonlítva) 10%-os csökkentést jelent a tehergépjárművek részvételével történő halálos balesetek számában. Az Európai Parlament hosszú ideje kiemelt kérdésként foglalkozik a közúti közlekedés biztonságával, amit a 2011 és 2020 közötti európai közúti közlekedésbiztonságról szóló, 2011. szeptember 27-i állásfoglalása is megerősít<sup>1</sup>. Az előadó fontosnak tartja, hogy – a Parlament által a közúti közlekedés biztonságával kapcsolatban megfogalmazott prioritásokkal összhangban – kötelezővé tegyék a vezetőfülke kialakításával kapcsolatos változtatásokat. Ezekhez az intézkedésekhez nincs szükség úttörő technológiákra, mivel a szükséges technológia már rendelkezésre áll, és a megfelelő politikai akarat megléte esetén hamarosan be is vezethető. Egy átmeneti időszakról is rendelkezhetnének annak érdekében, hogy a gyártók számára több idő álljon rendelkezésre a kialakításra vonatkozó új előírásoknak való megfelelésre.

### **3. Előzetes szűrés és célzott ellenőrzések (12. cikk)**

A javaslat szerint az ellenőrzések célzottabbá és hatékonyabbá tétele érdekében a tagállamok kialakítják a forgalomban részt vevő járművek és jármű-kombinációk előzetes szűrésének és célzott ellenőrzésének rendszerét. Ezen előzetes szűrés célja azon járművek kiszűrése, amelyekről vélelmezhető, hogy nem teljesítik az előírásokat, és ennél fogva kézi ellenőrzést indokolnak. A javaslatban foglaltak szerint ez az infrastruktúrára szerelt automatikus rendszerekkel (12. cikk (2) bekezdés) vagy fedélzeti tömegmérő eszközök felszerelésével (12. cikk (6) bekezdés) valósulhat meg.

*Az előadó észrevételei:*

Az előadó egyetért az előzetes szűrési rendszer létrehozatalának célkitűzésével, mivel az célzottabb és hatékonyabb ellenőrzésekhez vezethet és a járművek megfeleléséért felelős üzemben tartókra és az ellenőrzéseket végző hatóságokra nehezedő terhet egyaránt csökkentheti. Az Unió egészén belüli egyenlő versenyfeltételek biztosítása, valamint annak érdekében, hogy a biztonsági szabályoknak való megfelelésért az ellenőrzéseket végző

---

<sup>1</sup> HL C 56. E, 2013.2.26., 54. o.

hatóságok helyett az üzemben tartók és a feladók feleljenek, az előadó kötelezővé kívánja tenni a járművek fedélzeti tömegmérő eszközökkel való felszerelését. A javaslat a tömeg ellenőrzésére (a jármű össztömegére vonatkozó korlátozások be nem tartása) összpontosít, de a járművek méreteinek (szélesség, hosszúság és magasság) ellenőrzése is fontos. Végül vitatható, hogy a jogsértések azonosításának céljával a javaslatban kell-e megállapítani az elfogadott méretektől való megengedett eltéréseket (ez a tömeg tekintetében kevesebb mint 5%, míg a hosszúság és a szélesség tekintetében kevesebb mint 2%). Az előadó előnyben részesítené, ha e korlátozásokkal kapcsolatban harmonizált megközelítést alkalmaznának ahelyett, hogy az egyes tagállamok maguk döntenek arról, hogy a jogsértések esetén alkalmaznak-e szankciókat.

#### **4. Felhatalmazáson alapuló jogi aktusok (16. cikk)**

A javaslat értelmében a Bizottság felhatalmazást kap a járművek hátuljára felszerelt új típusú légtérrelőkre vonatkozó követelmények (8. cikk (4) bekezdés), az új gépjárművek kialakítása (9. cikk (5) bekezdés), továbbá a fedélzeti tömegmérő eszközök teljes műszaki átjárhatóságát biztosító műszaki előírások és a forgalomban részt vevő nehéz tehergépjárművek ellenőrzésével kapcsolatos eljárási szabályokra vonatkozó iránymutatás (12. cikk (7) bekezdés) megállapítására.

*Az előadó észrevételei:*

Bár ahhoz, hogy a jogszabályok lépést tarthassanak a technológia fejlődésével, bizonyos szintű rugalmasságra van szükség, körültekintően kell értékelni, hogy a Bizottság számára történő javasolt hatáskör-átruházásra valamennyi területen szükség van-e. Végző soron a jogalkotó felel a jogalkotási szövegekért. A javasolt hatáskör-átruházás indokolatlanul széles területre terjedne ki, és a Parlamentnek fenn kell tartania azt a jogát, hogy rendes jogalkotási eljárásban módosítsa a jogszabály alapvető rendelkezéseit.