



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 12.1.2015
COM(2015) 7 final

2013/0105 (COD)

SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU

podle čl. 294 odst. 6 Smlouvy o fungování Evropské unie

týkající se

**postoje Rady k přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění
směrnice 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla
provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro
vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní
provoz**

(Text s významem pro EHP)

SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU

podle čl. 294 odst. 6 Smlouvy o fungování Evropské unie

týkající se

postoje Rady k přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz

(Text s významem pro EHP)

1. SOUVISLOSTI

Datum předání návrhu Evropskému parlamentu a Radě (dokument COM(2013) 195 final – 2013/0105 (COD):	16. dubna 2013
Datum vydání stanoviska Evropského hospodářského a sociálního výboru:	11. července 2013
Datum přijetí postoje Evropského parlamentu v prvním čtení:	15. dubna 2014
Datum předání pozměněného návrhu:	Nepoužije se.
Datum přijetí postoje Rady:	5. června 2014

2. CÍLE NÁVRHU KOMISE

Směrnice 96/53/ES stanoví maximální rozměry těžkých nákladních vozidel a autobusů v mezinárodním provozu a jejich maximální hmotnosti v mezinárodním provozu (za určitých podmínek je členským státům povoleno tyto rozměry nebo hmotnosti překročit ve vnitrostátním provozu).

Hlavním cílem této změny je učinit těžká nákladní vozidla a autobusy ekologičtějšími a bezpečnějšími tím, že v některých případech a za stanovených podmínek budou povoleny výjimky týkající se hmotnosti a rozměrů, nejsou-li v současnosti proveditelná zlepšení kvůli omezením stanoveným danou směrnicí. Očekává se, že ekologičtější nákladní automobily by měly přinést zlepšení palivové účinnosti přibližně o 7–10 %, jakož i odpovídající snížení emisí CO₂ a skleníkových plynů. Bezpečnější těžká nákladní vozidla by mohla ušetřit až 500 lidských životů ročně, převážně z řad ohrožených účastníků silničního provozu, jako jsou chodci a cyklisté v městských oblastech.

Cílem návrhu Komise je zejména:

- Usnadnění aerodynamického profilování vozidel: tím, že bude možné prodloužit délku pro koncipování aerodynamičtějších kabin. Tyto inteligentní kabiny by rovněž zlepšily řidiči výhled a lépe by v případě nehody absorbovaly náraz. V návrhu se též

povoluje použití aerodynamických křidélek namontovaných na zadní části přívěsů, návěsů nebo nákladních vozidel, přičemž jde o křídélka, která jsou připravena k uvedení na trh a jsou používána stále větší měrou, například ve Spojených státech. V navrhované směrnici není stanoveno zvýšení nosnosti.

- Možnost zvýšit hmotnost vozidel s hybridním nebo elektrickým pohonem až o jednu tunu.
- Zavedení ustanovení souvisejících s prosazováním vzhledem ke znepokojivě vysokým úrovním překračování povolené hmotnosti. V nových ustanoveních se doporučuje používat na palubě nákladních vozidel pro vážení čidla a na silnicích rozmístit dynamické vážicí stanice, přičemž členským státům se ukládá povinnost provádět určitý počet kontrol úměrný provozu.
- Zavedení společné odpovědnosti přepravce a nakládajícího subjektu, pokud v silniční dopravě dojde k překročení povolené hmotnosti (neposkytne-li přepravce informace nebo jsou-li dané informace zavádějící).
- Zjednodušení intermodální přepravy kontejnerů zavedením výjimky, že u přepravy kontejnerů a výměnných nástaveb o 45 stopách v rámci intermodální přepravy může být hmotnost až 44 tun a délka se může prodloužit o dalších 15 centimetrů.
- Možnost zvýšit hmotnost autobusů o jednu tunu, aby se zohlednilo zvýšení hmotnosti cestujících a jejich zavazadel.

Kromě výše uvedených hlavních cílů změny se do návrhu Komise promítlo též upřesnění, které Komise poskytla Evropskému parlamentu¹ k problematice přeshraničního provozu delších vozidel (tj. podle stávajících pravidel lze překračovat jedinou hranici mezi dvěma sousedními členskými státy a na jejich příslušných územích je povoleno používání delších vozidel).

3. PŘIPOMÍNKY K POSTOJI RADY

Politická dohoda přijatá na zasedání Rady pro dopravu dne 5. června 2014 podporuje hlavní cíle návrhu Komise, jimiž je umožnění koncepce ekologičtějších a bezpečnějších nákladních vozidel, avšak v některých jiných ohledech se odlišuje. Zejména jde o tyto ohledy:

- Pro uzpůsobení investiční kapacity některých výrobců vozidel se navrhuje velmi dlouhé lhůty jak pro provedení nové směrnice (tři roky), tak i pro provedení ustanovení jejího článku 9 o koncepci nových kabin (pět let po nezbytné úpravě směrnice 2007/46, včetně jejích prováděcích aktů). V návrhu Komise byla pro provedení stanovena lhůta 18 měsíců. Komise připomíná, že její návrh je povolovacího rázu, tedy že výrobci nejsou povinni takové kabiny vyrábět, ledaže mají za to, že by pro daný produkt existoval trh. Komise se domnívá, že navrhované dlouhé lhůty jsou neopodstatněné, jelikož nezbytné technologie již k dispozici jsou a občané Unie by měli mít možnost využívat ekologičtější a bezpečnější nákladní vozidla co nejdříve.
- Prosazovací prvky z návrhu Komise, které mají postihovat porušení povolené hmotnosti (články 12 a 13), Rada z velké části zamítla, přičemž článek 13 o kategorizaci přestupků zrušila a článek 12 o prosazování oslabila. Rada například nahradila číselný ukazatel preselektivních kontrol navrhovaný Komisí (který již

¹ Dopis místopředsedy Kallase ze dne 13. června 2012 adresovaný Brianu Simpsonovi, předsedovi Výboru pro dopravu a cestovní ruch Evropského parlamentu.

některé členské státy používají) „odpovídajícím počtem“ kontrol. To by ve skutečnosti neznamenal žádnou významnou změnu stávající neuspokojivé situace. Kromě rychlejšího opotřebení vozovky vedoucího k dodatečným nákladům na údržbu se Komise domnívá, že překročení povolené hmotnosti vozidel ohrožuje bezpečnost silničního provozu a narušuje hospodářskou soutěž mezi přepravci, kteří dodržují pravidla, a těmi, kteří je porušují. Nedostatek harmonizace prosazovacích postupů a úrovně sankcí v různých členských státech je pro přepravce matoucí a snižuje účinnost prosazování. Rada nicméně souhlasila s tím, že členské státy musí Komisi vyrozumět o počtu kontrol a porušení.

- Rada se ve svém postoji v prvním čtení v čl. 10h odst. 5 odvolává na čl. 5 odst. 4 druhý pododstavec písm. b) nařízení č. 182/2011 („ustanovení o nevydání stanoviska“). Komise učinila prohlášení, v němž připomíná, že použití tohoto ustanovení nesmí být prováděno systematicky, nýbrž by mělo být reakcí na konkrétní potřebu odchýlit se od zásady, podle níž může Komise přijmout navrhovaný prováděcí akt, pokud nebylo vydáno žádné stanovisko. Protože se jedná o výjimku z obecného pravidla stanoveného čl. 5 odst. 4, použití druhého pododstavce písm. b) nelze toliko považovat za „rozhodovací pravomoc“ normotvůrce, ale je ho nutné vykládat restriktivně, a musí tedy být odůvodněno.

Na druhou stranu Komise vítá následující body:

- Články 8 a 9 o aerodynamických vlastnostech se zachovaly ve znění navrhovaném Komisí, pokud jde o cíl i obsah. Navzdory skutečnosti, že Rada navrhované akty v přenesené pravomoci nahrazuje prováděcími akty a omezuje je na článek 8, je Komise s to s tímto přístupem souhlasit, a to s ohledem na činnost skupiny odborníků, kterou Komise zřídila a která má upřesnit i vymezit technický obsah těchto aktů. Obsah aktů v přenesené pravomoci uvedených v článku 9 by mohl být zahrnut do aktualizace nařízení o schvalování typu vozidel podle směrnice 2007/46/ES. V článcích 8 a 9 Rada vyjasnila úlohu právních předpisů o schvalování typu (směrnice 2007/46/ES, nařízení č. 661/2009 a č. 1230/2012).
- Zavedení společné odpovědnosti přepravce a nakládajícího subjektu pro přepravu kontejnerů.
- Rozšíření oblasti působnosti navrhované dodatečné povolené hmotnosti pro vozidla s elektrickým/hybridním pohonem na vozidla využívající alternativní pohon, aby se vyhovělo dodatečné hmotnosti potřebné pro tyto alternativní technologie.
- Rada přijala novou definici operace intermodální přepravy, která vhodným způsobem řeší specifičnost lodní dopravy. Tato nová definice by se vztahovala na výjimku, že u kontejnerů a výměnných nástaveb o 45 stopách se může délka prodloužit o dalších 15 centimetrů a hmotnost může činit 44 tun.
- S cílem rovněž řešit zvýšení hmotnosti v důsledku povinných palubních systémů (třída Euro VI, bezpečnostní zařízení) zvýšila Rada povolenou hmotnost u dvounápravových autobusů na 19,5 tuny (o 500 kg více než hmotnost stanovená v návrhu Komise).

Pokud jde o přeshraniční provoz delších vozidel, bere Komise na vědomí rozdílné názory mezi členskými státy i rozhodnutí Rady znění stávající směrnice neměnit. Komise může přijmout kompromis, jímž je zrušení ustanovení příslušného článku, čímž by byl u stávající směrnice zachován současný stav. Komise vydala prohlášení, v němž potvrdila svůj výklad

týkající se přeshraničního provozu delších vozidel, jak již bylo uvedeno ve výše zmíněném dopisu místopředsedy Kallase adresovaném panu Simpsonovi.

4. ZÁVĚR

Komise se domnívá, že aktualizace předpisů o hmotnosti a rozměrech těžkých nákladních vozidel a autobusů má zásadní význam pro dosažení cílů v oblasti snižování emisí skleníkových plynů. Nové kabiny budou nejen aerodynamičtější, ale vzhledem k jejich rozšíření bude možné do budoucích vozidel zavést nové zařízení pro zlepšení palivové účinnosti. Stejně tak se Komise domnívá, že nové koncepce umožní zavedení bezpečnějších nákladních vozidel, což by mohlo napomoci ušetřit lidské životy v městských oblastech při dopravních nehodách za malé rychlosti s účastí těžkých vozidel. Z těchto důvodů se Komise domnívá, že by bylo v rozporu se zájmy občanů Unie čekat několik let, než výrobci nové koncepce zavedou, jelikož jsou již do značné míry připraveny k použití. Komise zastává názor, že tyto otázky by měly být řešeny při jednáních společných normotvůrců.