



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 17.5.2018.
COM(2018) 275 final

2018/0130 (COD)

Prijedlog

ODLUKE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o izmjeni Direktive Vijeća 96/53/EZ u pogledu roka za provedbu posebnih pravila o najvećoj dopuštenoj duljini za kabine s poboljšanim aerodinamičkim radnim učinkom, energetsom učinkovitošću i sigurnošću

OBRAZLOŽENJE

1. KONTEKST PRIJEDLOGA

• Razlozi i ciljevi prijedloga

Direktiva Vijeća 96/53/EZ od 25. srpnja 1996. o utvrđivanju najvećih dopuštenih dimenzija u unutarnjem i međunarodnom prometu te najveće dopuštene mase u međunarodnom prometu za određena cestovna vozila koja prometuju unutar Zajednice¹ zadnji je put izmijenjena Direktivom (EU) 2015/719 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2015. o utvrđivanju najvećih dopuštenih dimenzija u unutarnjem i međunarodnom prometu te najveće dopuštene mase u međunarodnom prometu za određena cestovna vozila koja prometuju unutar Zajednice².

Jedan od ciljeva Direktive (EU) 2015/719 bio je poboljšati aerodinamiku motornih vozila obuhvaćenih područjem primjene Direktive omogućivanjem odstupanja od najveće dopuštene duljine ako su ispunjeni određeni uvjeti. Usto, cilj je bio prilagoditi zakonodavstvo tehnološkom razvoju i promjenjivim potrebama tržišta te olakšati intermodalni prijevoz.

Odobreno je odstupanje od najvećih dopuštenih duljina za stražnji dio vozila, za ugradnju aerodinamičnih naprava³ te za prednju stranu vozila⁴, kako bi se omogućio zaobljeniji i aerodinamičniji oblik kabina kamiona.

Ovom odlukom obuhvaćen je prednji dio vozila, to jest kabine uređene člankom 9.a Direktive 96/53/EZ, kako je izmijenjena Direktivom (EU) 2015/719. Tom se odredbom utvrđuje niz uvjeta, među kojima su zahtjevi usklađenosti vozila s polumjerom okretanja utvrđeni u točki 1.5. Priloga I.

Komisija je u svojoj procjeni učinka⁵ priloženoj prijedlogu izmjena Direktive 96/53/EZ⁶ utvrdila znatne koristi od odobravanja odstupanja za duljinu, koje se sada razmatra u izmjeni Direktive (EU) 2015/719. Povrh važnih aerodinamičnih poboljšanja zbog aerodinamičnih naprava na stražnjem dijelu vozila i izdužene kabine, takvim kabinama bi se osigurale i koristi u pogledu bolje vidljivosti za vozače, bolje sigurnosti ostalih sudionika u prometu te bolje sigurnosti i udobnosti za vozače.

Iako procjenom učinka koju je provela Komisija nije utvrđena potreba za moratorijem stupanja na snagu odredbi o produženim kabinama, konačni kompromis zakonodavaca, kako je doneseno u članku 9.a stavku 3. Direktive (EU) 2015/719, uključivao je trogodišnji moratorij.

Imajući u vidu trenutačnu situaciju i činjenicu da emisije CO₂ nastale u cestovnom prometu čine četvrtinu svih emisija CO₂ u EU-u te da su emisije iz cestovnog prometa porasle za 6 % u razdoblju od 2015. do 2030., Komisija smatra da bi koristi od izduženih kabina trebalo ostvariti u najkraćem mogućem roku. Važnost ovog pitanja potvrđena je u prijedlogu standarda za emisije CO₂ iz teških teretnih vozila, koji je Komisija predložila u okviru trećeg paketa za mobilnost, kojim se posebno naglašava važnost aerodinamičnih kabina⁷. Naime, ispunjavanje budućih standarda emisija CO₂ za teška teretna vozila zahtijevat će primjenu

¹ SL L 235, 17.9.1996., str. 59.

² SL L 115, 6.5.2015., str. 1.

³ Članak 8.b

⁴ Članak 9.a

⁵ SWD(2013) 108 final

⁶ COM(2013) 195 final

⁷ COM(2018) 284

raznih tehnologija za poboljšanje energetske učinkovitosti, među kojima je uvođenje aerodinamičnih kabina najdjelotvornija mjera za smanjenje otpora zraka.

Međutim, moratorij propisan važećim zakonodavstvom odvraća proizvođače od poboljšanja aerodinamike kabina kao načina ostvarivanja usklađenosti s budućim standardima za emisije CO₂ iz teških teretnih vozila. Štoviše, moratorij je protivan načelu inovacija i načelima boljeg zakonodavstva jer se njime sprječava razvoj novih tehnologija i koncepata.

Komisija stoga predlaže skraćivanje roka za prenošenje članka 9.a stavka 1. Direktive 95/53/EZ. Predloženim novim tekstom članka 9.a stavka 3. ostavilo bi se dovoljno vremena državama članicama za poduzimanje potrebnih koraka.

U tom kontekstu, u obzir je uzeto vrijeme potrebno za donošenje ove Odluke.

Potrebno je napomenuti i da je, prvo, na temelju detaljnog preispitivanja tog pitanja promjenu okvira homologacije predviđenu u članku 9.a stavku 2. moguće donijeti izmjenom Uredbe Komisije (EU) br. 1230/2012⁸. Izmjene Uredbe (EU) br. 1230/2012, čiji se dovršetak predviđa do kraja 2018., provest će se provedbenom mjerom na temelju Uredbe o općoj sigurnosti⁹. Ta se činjenica uzima u obzir novim rokom utvrđenim ovim prijedlogom i njime bi se trebalo osigurati da nacionalne mjere kojima se prenosi članak 9.a stavak 1. Direktive 96/53/EZ postanu primjenjive u otprilike istom trenutku kao i izmjene Uredbe Komisije (EU) br. 1230/2012.

Drugo, nije potrebno održati točan vremenski slijed izmjena kako je trenutačno predviđeno u članku 9.a stavku 3. Direktive 96/53/EZ. Prometovanje predmetnih vozila na cestama zahtijeva, kumulativno, promjene u okviru homologacije i izmjene kako je utvrđeno u članku 9.a stavku 1. Direktive 96/53/EZ. Prenošnje potonje izmjene samo po sebi ne podrazumijeva prethodnu izmjenju okvira za homologaciju. Dovoljno je da se nacionalnim pravilima homologacija propište kao uvjet, kako je utvrđeno u članku 9.a stavku 1. Direktive 96/53/EZ.

Predložena izmjena u potpunosti je u skladu s procjenom učinka¹⁰ koju je Komisija već provela i kojom, kako je navedeno, nije razmotren moratorij kako su ga donijeli suzakonodavci. Stoga za ovaj prijedlog ne bi bilo potrebno provesti procjenu učinka.

- **Dosljednost s postojećim odredbama politike u određenom području**

Ovim se prijedlogom podupiru i usklađen je s postojećim politikama u pogledu standarda za emisije CO₂ iz teških teretnih vozila, kako je danas predloženo. Ujedno je u skladu s postojećim politikama usmjerenima na smanjenje broja nesreća i smrtnih slučajeva u cestovnom prometu.

Ovim se prijedlogom samo utvrđuje raniji datum od kojeg je dopušteno upotrebljavati aerodinamičnije i/ili sigurnije kabine koje su već predviđene Direktivom (EU) 2015/719 pa stoga prijedlog ne utječe na intermodalni transport i opći cilj promicanja alternativa cestovnom transportu.

- **Dosljednost u odnosu na druge politike Unije**

Prijedlogom se izravno doprinosi prvom političkom prioritetu Junckerove Komisije: radnim mjestima, rastu i investicijama, time što se proizvođačima kamiona i dobavljačima

⁸ Uredba Komisije (EU) br. 1230/2012 od 12. prosinca 2012. o provedbi Uredbe (EZ) br. 661/2009 Europskog parlamenta i Vijeća o zahtjevima za homologaciju tipa za mase i dimenzije vozila i njihovih prikolica te o izmjeni Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća, SL L 353, 21.12.2012., str. 31.

⁹ Uredba (EU) 661/2009

¹⁰ SWD(2013) 108 final

opreme za kamione omogućuje proizvodnja novih modela teških teretnih vozila. Tim se prijedlogom isto namjerava doprinijeti energetskej uniji i prioritetima u području klime smanjenjem emisija iz teških teretnih vozila.

2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST

• Pravna osnova

Pravna je osnova predloženih izmjena članak 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU).

• Supsidijarnost

Prijedlog je ograničen na prilagođavanje roka utvrđenog u članku 9.a stavku 3. Direktive 96/53/EZ. Takvu prilagodbu može donijeti samo Unija.

Usto, jedinstven datum primjene novih pravila jedina je mogućnost za izbjegavanje narušavanja na unutarnjem tržištu.

• Proporcionalnost

Prijedlog politike proporcionalan je utvrđenim problemima i ne prelazi ono što je potrebno za njihovo rješavanje. Konkretno, mjera je ograničena na prilagođavanje roka za prenošenje članka 9.a stavka 1. Direktive 96/53/EZ te isto i dalje ostavlja dovoljno vremena državama članicama za poduzimanje potrebnih koraka.

• Odabir instrumenta

Izmjene direktiva trebale bi se obično donijeti u istom obliku, to jest direktivama o izmjeni.

Međutim, ovaj konkretan slučaj uključuje samo promjenu roka propisanog za države članice. Za takvu promjenu nije vjerojatno da će ju države članice prenijeti u nacionalno zakonodavstvo. Stoga izmjene treba donijeti u obliku Odluke.

3. REZULTATI *EX POST* EVALUACIJA, SAVJETOVANJA S DIONICIMA I PROCJENE UČINAKA

Imajući u vidu da za ovaj prijedlog nije potrebna dodatna procjena učinka, upućuje se na procjenu učinka koju je Komisija već provela: SWD(2013) 108 final

4. UTJECAJ NA PRORAČUN

Predložene izmjene ne utječu na proračun Unije.

5. OSTALI DIJELOVI

• Detaljno obrazloženje posebnih odredbi prijedloga

Glavni su elementi prijedloga sljedeći:

Direktiva 96/53/EZ

Članak 9.a

Važeći članak 9.a stavak 3. uključuje i trogodišnji moratorij na uvođenje aerodinamičnih kabina od dana prenošenja ili primjene potrebnih izmjena u pogledu tehničkih zahtjeva za homologaciju vozila.

Predlaže se prilagodba članka 9.a stavka 3. kako bi se ukinuo trogodišnji moratorij i propisao kraći, ali razmjeran rok.

Prijedlog

ODLUKE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**o izmjeni Direktive Vijeća 96/53/EZ u pogledu roka za provedbu posebnih pravila o najvećoj dopuštenoj duljini za kabine s poboljšanim aerodinamičkim radnim učinkom, energetsom učinkovitošću i sigurnošću**

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 91. stavak 1.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacрта zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora¹¹,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija¹²,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

budući da:

1. Direktiva Vijeća 96/53/EZ od 25. srpnja 1996. o utvrđivanju najvećih dopuštenih dimenzija u unutarnjem i međunarodnom prometu te najveće dopuštene mase u međunarodnom prometu za određena cestovna vozila koja prometuju unutar Zajednice¹³ izmijenjena je Direktivom (EU) 2015/719 Europskog parlamenta i Vijeća¹⁴ radi smanjenja potrošnje energije i emisija stakleničkih plinova, prilagodbe relevantnog zakonodavstva tehnološkom razvoju i promjenjivim potrebama tržišta te olakšavanja intermodalnog prijevoza.
2. Poboljšana aerodinamika kabina motornih vozila omogućila bi znatna poboljšanja energetske učinkovitosti vozila. Međutim, u okviru najvećih dopuštenih duljina utvrđenih Direktivom 96/53/EZ to poboljšanje nije bilo moguće bez istodobnog smanjenja nosivosti vozila. Stoga je Direktivom (EU) 2015/719 uvedeno odstupanje od najvećih dopuštenih duljina.
3. Direktiva (EU) 2015/719 usto je uključivala i trogodišnji moratorij na uvođenje aerodinamičnih kabina od dana prenošenja ili primjene potrebnih izmjena u pogledu tehničkih zahtjeva za homologaciju vozila.
4. Imajući u vidu koristi od aerodinamičnih kabina kad je riječ o energetske učinkovitosti teških teretnih vozila, ali i boljoj vidljivosti za vozače, sigurnosti ostalih

¹¹ SL C [...], [...], str. [...].

¹² SL C [...], [...], str. [...].

¹³ SL L 235, 17.9.1996., str. 59.

¹⁴ Direktiva (EU) 2015/719 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2015. o izmjeni Direktive Vijeća 96/53/EZ o utvrđivanju najvećih dopuštenih dimenzija u unutarnjem i međunarodnom prometu te najveće dopuštene mase u međunarodnom prometu za određena cestovna vozila koja prometuju unutar Zajednice (SL L 115, 6.5.2015., str. 1.).

sudionika u cestovnom prometu te sigurnosti i udobnost za vozače, kako bi se te koristi ostvarile potrebno je osigurati uvođenje takvih aerodinamičnih kabina bez nepotrebnog odlaganja čim su utvrđeni potrebni zahtjevi za homologaciju.

5. Direktivu 96/53/EZ trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti,

DONIJELI SU OVU ODLUKU:

Članak 1.

U članku 9.a Direktive Vijeća (EU) 96/53/EZ, stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„3. Stavak 1. primjenjuje se od [XXX] [OP molimo unijeti datum: 4 mjeseca od datuma stupanja na snagu ove Odluke].”

Članak 2.

Ova Odluka stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Sastavljeno u Bruxellesu

*Za Europski parlament
Predsjednik*

*Za Vijeće
Predsjednik*