



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 12.1.2015.
COM(2015) 7 final

2013/0105 (COD)

**KOMUNIKACIJA KOMISIJE
EUROPSKOM PARLAMENTU**

na temelju članka 294. stavka 6. Ugovora u funkcioniranju Europske unije

o

**stajalištu Vijeća o donošenju Direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni
Direktive 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 Zajednice**

(Tekst značajan za EGP)

**KOMUNIKACIJA KOMISIJE
EUROPSKOM PARLAMENTU**

na temelju članka 294. stavka 6. Ugovora u funkcioniranju Europske unije

o

stajalištu Vijeća o donošenju Direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 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 Zajednice

(Tekst značajan za EGP)

1. KONTEKST

Datum slanja prijedloga Europskom parlamentu i Vijeću (dokument COM(2013) 195 završna verzija – 2013/0105 (COD):	16. travnja 2013.
Datum mišljenja Europskog gospodarskog i socijalnog odbora:	11. srpnja 2013.
Datum stajališta Europskog parlamenta, prvo čitanje:	15. travnja 2014.
Datum slanja izmijenjenog prijedloga:	nije primjenjivo
Datum donošenja stajališta Vijeća:	5. lipnja 2014.

2. CILJEVI PRIJEDLOGA KOMISIJE

Direktivom 96/53/EZ utvrđuju se najveće dimenzije i najveće mase teških teretnih vozila i autobusa u međunarodnom prometu (države članice mogu odrediti veće dimenzije ili mase u unutarnjem prometu pod određenim uvjetima).

Glavni je cilj izmjene poboljšati sigurnosni i „zeleni” aspekt teških teretnih vozila i autobusa time što će se u određenim slučajevima i pod određenim uvjetima dopustiti odstupanja mase i dimenzija ako, s obzirom na ograničenja utvrđena Direktivom, trenutačno nije moguće provesti poboljšanja. Očekuje se da će se zbog zelenijih kamiona učinkovitost potrošnje goriva povećati za otprilike 7 % – 10 % te da će se analogno tome smanjiti emisija CO₂ i stakleničkih plinova. Sigurnijim teškim teretnim vozilima godišnje bi se moglo sačuvati živote 500 osoba, uglavnom ranjivijih sudionika u prometu kao što su pješaci i biciklisti u urbanim područjima.

Prijedlogom Komisije posebno se želi postići sljedeće:

- Unaprijediti aerodinamičke karakteristike vozila dopuštanjem veće duljine u cilju konstruiranja aerodinamičnijih kabina. Tim mudro osmišljenim kabinama povećali bi se vidno polje vozača i apsorpcija energije u slučaju prometne nezgode. Prijedlogom se dopušta i uporaba aerodinamičnih zavjesica prikačenih na stražnji dio prikolica,

poluprikolica ili kamiona, a koje su dostupne na tržištu i koje se sve više upotrebljavaju, primjerice u Sjedinjenim Američkim Državama. Predloženom Direktivom ne predviđa se povećanje nosivosti.

- Dopustiti povećanje mase za hibridne ili električne pogone do 1 tone.
- Uvesti odredbe povezane s provedbom propisa zbog zabrinjavajuće visokih razina prekomjerne mase. Novim se odredbama preporučuje uporaba senzora mase u kamionima i postavljanje uređaja za mjerenje mase vozila u gibanju na cestama te istodobno obavezuje države članice da, razmjerno količini prometa, provedu utvrđeni broj provjera.
- Uvesti zajedničku odgovornost otpremnika i prijevoznika u slučaju prekomjerne mase tijekom cestovnog prijevoza (ako podaci otpremnika nisu potpuni ili su pogrešni).
- Olakšati intermodalni prijevoz kontejnera omogućavanjem odstupanja od najviše 44 tone i 15 dodatnih centimetara duljine za prijevoz kontejnera i izmjenjivih sanduka duljine 45 stopa u intermodalnom prijevozu.
- Dopustiti za 1 tonu veću masu autobusa kako bi se uzelo u obzir povećanje mase putnika i prtljage.

Uz prethodno opisane glavne ciljeve izmjene, u prijedlogu Komisije odražava se i pojašnjenje Komisije Europskom parlamentu¹ o prekograničnom prometu duljih vozila (tj. postojećim pravilima dopušta se prelazak jedne granice dviju susjednih država članica na čijim je državnim područjima dopušteno prometovanje duljih vozila).

3. KOMENTARI O STAJALIŠTU VIJEĆA

Političkim sporazumom postignutim na sastanku Vijeća za promet 5. lipnja 2014. podupiru se glavni ciljevi iz prijedloga Komisije za omogućavanje konstruiranja zelenijih i sigurnijih kamiona, uz odstupanja u nekim drugim pitanjima, posebno:

- Kako bi se uzeli u obzir ulagački kapaciteti nekih proizvođača vozila predloženi su osjetno dugački rokovi za prenošenje nove Direktive (3 godine) i provedbu odredaba iz njezina članka 9. o konstruiranju novih kabina (5 godina nakon potrebne izmjene Direktive 2007/46/EZ i njezinih provedbenih akata). U prijedlogu Komisije predviđeno je razdoblje za prenošenje od 18 mjeseci. Komisija podsjeća da se njezinim prijedlogom ne uvodi obveza, nego da se njime proizvođačima dopušta proizvodnja takvih kabina ako smatraju da za njih postoji tržište. Komisija smatra da predloženi dugački rokovi nisu opravdani jer su potrebne tehnologije već dostupne i jer bi građani Unije trebali ostvarivati korist od zelenijih i sigurnijih kamiona što je prije moguće.
- Vijeće je uglavnom odbilo dio o provedbi propisa koji je Komisija predložila radi sankcioniranja povreda pravila o dopuštenoj masi (članci 12. i 13.) pa je izbrisalo članak 13. o kategorizaciji povreda i ublažilo sadržaj članka 12. o provedbi propisa. Primjerice, Vijeće je brojčani pokazatelj predodabirnih provjera koji je predložila Komisija (i koji već primjenjuju neke države članice) zamijenilo s „odgovarajućom razinom” provjera. Time se u stvarnosti neće bitnije promijeniti trenutna situacija koja nije zadovoljavajuća. Pored toga što se zbog prekomjerne mase vozila cesta ubrzano troši i haba, zbog čega nastaju dodatni troškovi održavanja, Komisija smatra

¹ Dopis potpredsjednika Kallasa Brianu Simpsonu, predsjedatelju odbora EP TRAN, od 13. lipnja 2012.

da se zbog nje također dovodi u pitanje sigurnost na cesti i narušava tržišno natjecanje između operatora koji postupaju u skladu s pravilima i onih koji to ne čine. Nedovoljna usklađenost postupaka provedbe propisa i razine kazni među država članicama stvara zbrku prijevoznicima i smanjuje učinkovitost provedbe propisa. Vijeće se ipak složilo o tome da države članice moraju izvijestiti Komisiju o broju provjera i povreda pravila.

- Vijeće se u članku 10.h stavku 5. u svojem stajalištu u prvom čitanju poziva na članak 5. stavak 4. drugi podstavak točku (b) Uredbe (EZ) br. 182/2011 (odredba „bez mišljenja”). Komisija je dala izjavu u kojoj podsjeća da se toj odredbi ne bi smjelo pribjegavati sustavno, nego ako postoji posebna potreba odstupanja od načelnog pravila prema kojem Komisija može donijeti nacrt provedbenog akta u slučaju da mišljenje nije dostavljeno. S obzirom na to da je riječ o iznimci od općeg pravila utvrđenog člankom 5. stavkom 4., pozivanje na drugi podstavak točku (b) ne može se pojednostavnjeno smatrati „diskrecijskim pravom” zakonodavca nego se mora restriktivno tumačiti te time i opravdati.

S druge strane Komisija pozdravlja sljedeće:

- Cilj i sadržaj članaka 8. i 9. o aerodinamičkim karakteristikama koje je predložila Komisija nisu izmijenjeni. Unatoč tome što Vijeće zamjenjuje predložene delegirane akte provedbenim aktima i ograničava ih sadržajem članka 8., Komisija se, imajući u vidu rad stručne skupine koju je osnovala, može složiti s tim pristupom potankom opisivanju i utvrđivanju tehničkog sadržaja tih akata. Sadržaj delegiranih akata predviđenih člankom 9. može se uvrstiti u ažuriranja uredaba o homologaciji vozila na temelju Direktive 2007/46/EZ. Vijeće je u člancima 8. i 9. pojasnilo ulogu propisa o homologaciji (Direktiva 2007/46/EZ, Uredba (EZ) br. 661/2009 i Uredba (EU) br. 1230/2012).
- Uvođenje zajedničke odgovornosti otpremnika i prijevoznika u prijevozu kontejnera.
- Proširenje područja primjene predloženog povećanja dopuštene mase za električna/hibridna vozila na vozila s pogonom na alternativna goriva kako bi se uzela u obzir dodatna masa potrebna za tu alternativnu tehnologiju.
- Vijeće je donijelo novu definiciju operacije intermodalnog prijevoza kojom se na odgovarajući način uzima u obzir posebnost prijevoza vodnim putovima. Ta nova definicija primjenjivala bi se za odstupanja od dodatnih 15 centimetara i dodatne 44 tone za kontejnere i izmjenjive sanduke duljine 45 stopa.
- Vijeće je povećalo dopuštenu masu za dvoosovinske autobuse na 19,5 tona (500 kg više od mase iz prijedloga Komisije) kako bi se u obzir uzelo i povećanje mase zbog obveznih sustava u vozilu (razred Euro VI., sigurnosna oprema).

Kad je riječ o prekograničnom prometu duljih vozila, Komisija uzima u obzir različita mišljenja država članica i odluku Vijeća prema kojoj se neće mijenjati tekst aktualne Direktive. Komisija može pristati na kompromis koji uključuje brisanje odredaba odgovarajućeg članka, čime se održava *status quo* aktualne Direktive. Komisija je objavila izjavu u kojoj je potvrdila svoje tumačenje pitanja prekograničnog prometa duljih vozila, kako je već izneseno u prethodno navedenom dopisu potpredsjednika Kallasa g. Simpsonu.

4. ZAKLJUČAK

Komisija smatra da je ažuriranje propisa o masi i dimenzijama teških teretnih vozila i autobusa ključno za ostvarenje ciljeva smanjenja emisija stakleničkih plinova. Nove kabine bit će aerodinamičnije, a istovremeno će se zahvaljujući većim kabinama u budućim vozilima omogućiti postavljanje nove opreme za poboljšanje učinkovitosti potrošnje goriva. Slično tome, Komisija smatra da će biti moguće konstruirati sigurnije kamione te smanjiti broj smrtnih slučajeva u prometnim nesrećama u urbanim područjima do kojih dolazi pri malim brzinama, a u kojima sudjeluju teška vozila. Slijedom navedenoga, Komisija smatra da bi čekanje u trajanju od nekoliko godina prije nego što proizvođači na tržište stave novodizajnirane proizvode, koji su u velikoj mjeri spremni za uvođenje, bilo suprotno interesima građana Unije. Stajalište je Komisije da bi ta pitanja trebalo postaviti tijekom pregovora suzakonodavaca.