



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 17.5.2018
COM(2018) 275 final

2018/0130 (COD)

Predlog

SKLEP EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Direktive Sveta 96/53/ES glede roka za izvajanje posebnih pravil glede največje dolžine v primeru kabin, ki zagotavljajo izboljšane aerodinamične lastnosti, energijsko učinkovitost in varnost

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

• Razlogi za predlog in njegovi cilji

Direktiva Sveta 96/53/ES z dne 25. julija 1996 o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu¹ je bila nazadnje revidirana z Direktivo (EU) 2015/719 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2015 o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu².

Eden od ciljev Direktive (EU) 2015/719 je bil izboljšati aerodinamičnost motornih vozil, ki spadajo na področje uporabe direktive, tako da se omogoči odstopanje od največjih določenih dolžin, če so upoštevani nekateri pogoji. Cilji so vključevali tudi prilagoditev zakonodaje tehnološkemu razvoju in spremenjenim potrebam na trgu ter pospešitev intermodalnega prevoza.

Odstopanje od največje določene dolžine je bilo odobreno za zadnjo stran vozila, za namestitev aerodinamičnih naprav³ in za sprednjo stran vozila⁴, da se omogoči bolj zaobljena in aerodinamična oblika kabin tovornjakov.

Ta sklep se nanaša na sprednjo stran vozil, to pomeni kabine v smislu člena 9a Direktive 96/53/ES, kakor je bila spremenjena z Direktivo (EU) 2015/719. Ta določba določa več pogojev, med katerimi je skladnost vozila z zahtevami glede obračalnega polmera iz točke 1.5 Priloge I.

V oceni učinka⁵, ki spremlja predlog za spremembo Direktive 96/53/ES⁶, je Komisija ugotovila precejšnje koristi odobritve odstopanj od največjih dolžin, ki so zdaj predvidene v spremembi Direktive (EU) 2015/719. Poleg pomembnih izboljšav aerodinamičnosti zaradi aerodinamičnih naprav na zadnji strani vozila in podolgovatih kabin bi takšne kabine prinesle tudi koristi, kot so boljša vidljivost za voznike, izboljšana varnost drugih udeležencev v cestnem prometu ter varnost in udobje voznikov.

Čeprav v oceni učinka Komisija ni nakazala nujnosti moratorija na začetek veljavnosti določb glede podolgovatih kabin, je končni kompromis med zakonodajalcema, kot je bil sprejet v členu 9a(3) Direktive (EU) 2015/719, vključeval moratorij za obdobje 3 let.

Glede na trenutni položaj in ob upoštevanju dejstva, da emisije CO₂ iz cestnega prometa predstavljajo četrtnino vseh emisij CO₂ v EU in da se bodo emisije iz cestnega prometa v obdobju 2015–2030 predvidoma povečale za 6 %, Komisija meni, da je treba prednosti podolgovatih kabin izkoristiti v najkrajšem možnem času. Pomen tega vprašanja potrjuje predlog o standardih za emisije CO₂ za težka tovorna vozila, ki ga je Komisija predlagala kot del svežnja o mobilnosti III, ki posebej poudarja pomen aerodinamičnih kabin⁷. Za izpolnjevanje prihodnjih standardov za emisije CO₂ za težka tovorna vozila bo dejansko treba uporabiti različne tehnologije za izboljšanje energijske učinkovitosti; med temi je uvedba aerodinamičnih kabin najučinkovitejši ukrep za zmanjšanje zračnega upora.

¹ UL L 235, 17.9.1996, str. 59.

² UL L 115, 6.5.2015, str. 1.

³ Člen 8b

⁴ Člen 9a

⁵ SWD(2013) 108 final.

⁶ COM(2013) 195.

⁷ COM(2018) 284.

Vendar moratorij, ki ga določa sedanja ureditev, proizvajalce odvrta od izboljšanja aerodinamičnosti kabin kot načina za doseganje skladnosti s prihajajočimi standardi za emisije CO₂ za težka tovorna vozila. Poleg tega je moratorij tudi v nasprotju z načelom inovativnosti in načeli boljšega pravnega urejanja, saj ovira razvoj novih tehnologij in konceptov.

Zato Komisija predlaga, da se skrajša rok za prenos člena 9a(1) Direktive 95/53/ES. Predlagano novo besedilo člena 9a(3) bi še vedno pustilo dovolj časa državam članicam, da sprejmejo potrebne ukrepe.

V zvezi s tem je bil upoštevan čas, ki je potreben za sprejetje tega sklepa.

Prvič, treba bi bilo omeniti tudi, da se sprememba okvira za homologacije iz člena 9a(2) lahko doseže s spremembo Uredbe Komisije (EU) št. 1230/2012⁸, kot je razvidno ob natančnejši preučitvi tega vprašanja. Sprememba Uredbe (EU) št. 1230/2012, ki naj bi se zaključila do konca leta 2018, se bo izvedla z izvedbenim ukrepom v skladu z uredbo o splošni varnosti⁹. Novi rok, kot je določen v tem predlogu, upošteva to dejstvo in bi moral zagotoviti, da se nacionalne določbe o prenosu člena 9a(1) Direktive 96/53/ES začnejo uporabljati približno ob istem času kot sprememba Uredbe Komisije (EU) št. 1230/2012.

Drugič, ni treba ohraniti natančno zaporedje sprememb, kot je trenutno predvideno v členu 9a(3) Direktive 96/53/ES. Cestni promet zadevnih vozil kumulativno zahteva spremembo okvira za homologacijo in spremembo iz člena 9a(1) Direktive 96/53/ES. Prenos slednje spremembe sam po sebi ne zahteva predhodne spremembe okvira za homologacijo. Zadostuje, da nacionalni predpisi določijo homologacijo kot pogoj, kot določa člen 9a(1) Direktive 96/53/ES.

Predlagana sprememba je popolnoma v skladu z oceno učinka¹⁰, ki jo je Komisija že opravila, in ki – kot je bilo že omenjeno – v obliki, ki sta jo sprejela sozakonodajalca, ni določala moratorija. Iz istega razloga ne bi bilo treba izvesti oceno učinka za ta predlog.

- **Skladnost z veljavnimi predpisi s področja zadevne politike**

Ta predlog je v svoji današnji obliki v skladu z obstoječimi politikami glede standardov za emisije CO₂ za težka tovorna vozila in jih podpira. Prav tako je v skladu z obstoječimi politikami, katerih namen je zmanjšati število nesreč in smrtnih žrtev v cestnem prometu.

S tem predlogom se le prestavi nazaj datum, od katerega se lahko uporabljajo bolj aerodinamične in/ali varnejše kabine, kot že določa Direktiva 2015/719, zato ne vpliva na intermodalni prevoz in na splošni cilj, tj. spodbujati alternative cestnemu prometu.

⁸ Uredba Komisije (EU) št. 1230/2012 z dne 12. decembra 2012 o izvajanju Uredbe (ES) št. 661/2009 Evropskega parlamenta in Sveta glede zahtev za homologacijo za mase in mere motornih vozil in njihovih priklopnikov ter o spremembi Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta, UL L 353, 21.12.2012, str. 31.

⁹ Uredba (EU) št. 661/2009

¹⁰ SWD(2013) 108 final.

- **Skladnost z drugimi politikami Unije**

Predlog neposredno prispeva k prvi politični prednostni nalogi Junckerjeve Komisije: delovna mesta, rast in naložbe, s tem ko proizvajalcem tovornih vozil in dobaviteljem opreme zanje omogoča inovacije in proizvodnjo novih modelov težkih tovornih vozil. Namen predloga je tudi znižanjem emisij iz težkih tovornih vozil prispevati k prednostni nalogi energetska unija in podnebni ukrepi.

2. PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

- **Pravna podlaga**

Pravna podlaga za predlagano spremembo je člen 91(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU).

- **Subsidiarnost**

Predlog je omejen na prilagoditev roka, določenega v členu 9a(3) Direktive 96/53/ES. Tako prilagoditev lahko izvede le sama Unija.

Poleg tega se je mogoče izkrivljanju notranjega trga izogniti le z enim samim datumom začetka uporabe novih pravil. .

- **Sorazmernost**

Predlog politike je sorazmeren ugotovljenim težavam in ne presega tistega, kar je potrebno za njihovo rešitev. Natančneje, ukrep je omejen na prilagoditev roka za prenos člena 9a(1) Direktive 96/53/ES, poleg tega pa še vedno dopušča dovolj časa državam članicam, da sprejmejo potrebne ukrepe.

- **Izbira instrumenta**

Spremembe direktiv bi se morale običajno izvajati v enaki obliki, tj. z direktivami o spremembi.

V tem konkretnem primeru pa gre le za spremembo roka, ki je naložen državam članicam. Ta sprememba sama po sebi ne more biti prenesena s strani držav članic. Zato bi moral ta akt imeti obliko sklepa.

3. REZULTATI NAKNADNIH OCEN, POSVETOVANJ Z ZAINTERESIRANIMI STRANMI IN OCEN UČINKA

Glede na to, da za ta predlog ni potrebna dodatna ocena učinka, je naveden sklic na oceno učinka, ki jo je Komisija že izvedla: SWD(2013) 108 final.

4. PRORAČUNSKE POSLEDICE

Predlog spremembe ne vpliva na proračun Unije.

5. DRUGI ELEMENTI

- **Natančnejša pojasnitev posameznih določb predloga**

Glavni elementi predloga so:

Direktiva 96/53/ES

Člen 9a

Sedanji člen 9a(3) vključuje za uvedbo aerodinamičnih kabin triletni moratorij po datumu prenosa ali začetka uporabe potrebnih sprememb glede tehničnih homologacijskih zahtev.

Predlaga se prilagoditev člena 9a(3), da se odpravi triletni moratorij in določi krajši, vendar sorazmeren rok.

Predlog

SKLEP EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Direktive Sveta 96/53/ES glede roka za izvajanje posebnih pravil glede največje dolžine v primeru kabin, ki zagotavljajo izboljšane aerodinamične lastnosti, energijsko učinkovitost in varnost

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 91(1) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora¹¹,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij¹²,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Direktiva Sveta 96/53/ES z dne 25. julija 1996 o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu¹³ je bila spremenjena z Direktivo (EU) 2015/719 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁴ s ciljem zmanjšanja porabe energije in emisij toplogrednih plinov, prilagoditve zakonodaje tehnološkemu razvoju in novim potrebam na trgu ter pospešitve intermodalnega prevoza.
- (2) Z izboljšanjem aerodinamičnosti kabin motornih vozil bi se znatno izboljšala energijska učinkovitost vozil. Vendar to izboljšanje zaradi omejitev največje dolžine iz Direktive 96/53/ES ni bilo možno, ne da bi se pri tem zmanjšala nosilnost vozil. Zato je bilo z Direktivo (EU) 2015/719 določeno odstopanje od omejitev največje dolžine.
- (3) Direktiva (EU) 2015/719 je za uvedbo aerodinamičnih kabin določila tudi triletni moratorij po datumu prenosa ali začetka uporabe potrebnih sprememb glede tehničnih homologacijskih zahtev.
- (4) Da bi se čim prej izkoristile prednosti aerodinamičnih kabin v smislu energijske učinkovitosti težkih tovornih vozil, pa tudi v smislu boljše vidljivosti za voznike, varnosti drugih udeležencev v cestnem prometu ter varnosti in udobja voznikov, je treba zagotoviti, da se lahko takšne aerodinamične kabine uvajajo brez nepotrebnega odlašanja, takoj ko so sprejete potrebne homologacijske zahteve.

¹¹ UL C [...], [...], str. [...].

¹² UL C [...], [...], str. [...].

¹³ UL L 235, 17.9.1996, str. 59.

¹⁴ Direktiva (EU) 2015/719 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2015 o spremembi Direktive Sveta 96/53/ES o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu (UL L 115, 6.5.2015, str. 1).

(5) Direktivo Sveta 96/53/ES bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –
SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

V členu 9a Direktive Sveta 96/53/ES se odstavek 3 nadomesti z naslednjim:

„3. Odstavek 1 se uporablja od [XXX] [UP: vstavite datum 4 mesece po začetku veljavnosti tega sklepa].“

Člen 2

Ta sklep začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

V Bruslju,

Za Evropski parlament
Predsednik

Za Svet
Predsednik