



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 12.1.2015
COM(2015) 7 final

2013/0105 (COD)

**SPOROČILO KOMISIJE
EVROPSKEMU PARLAMENTU**

v skladu s členom 294(6) Pogodbe o delovanju Evropske unije

v zvezi s

**stališčem Sveta glede sprejetja Direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi
Direktive 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 prometu**

(Besedilo velja za EGP)

**SPOROČILO KOMISIJE
EVROPSKEMU PARLAMENTU**

v skladu s členom 294(6) Pogodbe o delovanju Evropske unije

v zvezi s

**stališčem Sveta glede sprejetja Direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi
Direktive 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 prometu**

(Besedilo velja za EGP)

1. OZADJE

Datum predložitve predloga Evropskemu parlamentu in Svetu (dokument COM(2013) 195 final – 2013/0105 (COD):	16. april 2013
Datum mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora:	11. julij 2013
Datum stališča Evropskega parlamenta, prva obravnava:	15. april 2014
Datum predložitve spremenjenega predloga:	Se ne uporablja.
Datum sprejetja stališča Sveta:	5. junija 2014

2. CILJI PREDLOGA KOMISIJE

Direktiva 96/53/ES določa največje dovoljene mere za težka tovorna vozila in avtobuse v mednarodnem prometu ter njihove največje dovoljene teže v mednarodnem prometu (države članice lahko pod določenimi pogoji presežejo te mere ali teže v notranjem prometu).

Glavni cilj spremembe je težka tovorna vozila in avtobuse narediti okolju prijaznejše in varnejše tako, da se dovolijo odstopanja za teže in mere v nekaterih primerih in pod določeni pogoji, kadar izboljšave niso izvedljive v okviru omejitev, ki jih določa Direktiva. Okolju prijaznejši tovornjaki naj bi imeli za okoli 7 do 10 % manjšo porabo goriva ter ustrezno manjše emisije CO₂ in toplogrednih plinov. Varnejša težka tovorna vozila bi lahko obvarovala do 500 življenj na leto, zlasti pri ranljivih cestnih udeležencih, kot so pešci in kolesarji na mestnih območjih.

Cilji predloga Komisije so zlasti:

- *Olajšati aerodinamično racionalizacijo vozil:* z dovoljenjem podaljšanja dolžine kabin, s čimer bi te postale bolj aerodinamične. Te pametne kabine bi vozniku omogočale večjo vidljivost in boljšo absorpcijo energije v primeru nesreče. Predlog prav tako dovoljuje uporabo aerodinamičnih zakrilc, ki so pritrjena na zadnjem delu priklopnikov, polpriklopnikov ali tovornjakov. Tovrstna zakrilca so na voljo za

prodajo in se vse pogosteje uporabljajo, na primer v Združenih državah Amerike. V predlagani direktivi povečanje nosilnosti ni predvideno.

- Dovoliti povečanje teže za vozila na hibridni ali električni pogon do ene tone.
- Uvesti določbe v zvezi z uveljavljanjem predpisov zaradi zaskrbljujoče pogostih primerov preobremenitve. Nove določbe priporočajo uporabo senzorjev teže, nameščenih v tovornjakih, in uvedbo postaj za tehtanje med vožnjo na cestah, obenem pa države članice obvezujejo k izvajanju določenega števila preverjanj, ki je sorazmerno s prometom.
- Uvesti skupno odgovornost špediterja in cestnega prevoznika v primeru preobremenitve med cestnim prevozom (če so informacije, ki jih je predložil špediter, pomanjkljive ali zavajajoče).
- Olajšati intermodalni prevoz zabojnikov z zagotavljanjem odstopanja do 44 ton in 15 dodatnih centimetrov dolžine za prevoz zabojnikov dolžine 13,7 metra (45 čevljev) in zamenljivih tovarišč pri intermodalnem prevozu.
- Dovoliti eno dodatno tono za avtobuse, da bi upoštevali dodano težo potnikov in prtljage.

Poleg navedenih glavnih ciljev spremembe predlog Komisije vsebuje tudi pojasnilo Komisije Evropskemu parlamentu¹ glede čezmejnega prometa daljših vozil (tj. obstoječi predpisi omogočajo prehod meje med sosednjima državama članicama, ki na svojem ozemlju dovoljujeta uporabo daljših vozil).

3. PRIPOMBE K STALIŠČU SVETA

Politični dogovor, ki ga je Svet za promet sprejel 5. junija 2014, podpira glavni cilj predloga Komisije, ki je omogočanje zasnove bolj okolju prijaznih in varnejših tovornjakov, vendar od tega cilja odstopa pri nekaterih vidikih, zlasti:

- Predlagani so znatni časovni okviri tako za prenos nove direktive (tri leta) kot tudi za izvajanje določb člena 9 o zasnovi novih kabin (pet let po potrebni spremembi Direktive 2007/46, vključno z izvedbenimi akti), da bi upoštevali zmožnosti nekaterih proizvajalcev vozil za naložbe. V predlogu Komisije je bilo določeno prehodno obdobje 18. mesecev. Komisija opozarja, da njen predlog omogoča izbiro, kar pomeni, da proizvajalci ne bi bili obvezani proizvajati tovrstnih kabin, če bi menili, da jih ne bi mogli tržiti. Komisija meni, da dolgi roki niso upravičeni, saj so potrebne tehnologije že na voljo in bi državljani Unije morali imeti možnost čim prej uživati prednosti, ki jih omogočajo bolj okolju prijazni in varnejši tovornjaki.
- Svet je večinoma zavrnil steber uveljavljanja predpisov, ki ga predlaga Komisija za sankcioniranje kršitev v primeru preobremenitve (člena 12 in 13), saj je črtal člen 13 o kategorizaciji kršitev in omilil člen 12 o uveljavljanju predpisov. Svet je na primer zamenjal numerični indikator za preverjanja v okviru predizbire, ki ga je predlagala Komisija (in ga nekatere države članice že uporabljajo), z „ustrezno ravniyo“ preverjanj. V praksi bi to pomenilo, da se trenutno nezadovoljivo stanje ne bi znatno spremenilo. Komisija meni, da preobremenjenost vozil ne samo povzroča vse hitrejšo obrabo cest in s tem dodatne stroške vzdrževanja, temveč tudi ogroža varnost v cestnem prometu ter izkrivlja konkurenco med prevozniki, ki spoštujejo predpise,

¹ Pismo podpredsednika Kallasa Brianu Simpsonu, predsedniku odbora TRAN Evropskega parlamenta z dne 13. junija 2012.

in tistimi, ki jih ne. Neusklajeni postopki uveljavljanja predpisov in različno visoke kazni v državah članicah so zavajajoči za prevoznike, poleg tega je zaradi njih učinkovitost izvrševanja manjša. Vendar se Svet strinja, da morajo države članice poročati Komisiji o številu preverjanj in kršitev.

- Svet se v členu 10h(5) svojega stališča glede prve obravnave sklicuje na točko (b) drugega pododstavka odstavka 4 člena 5 Uredbe 182/2011 (klavzula o odsotnosti mnenja). Komisija je dala izjavo, v kateri je opozorila, da se ta določba ne sme sistematično uporabljati, temveč mora za njeno uporabo obstajati posebna potreba po odmiku od načelnega pravila, po katerem lahko Komisija sprejme osnutek izvedbenega akta, kadar mnenje ni podano. Ker gre za izjemo od splošnega pravila, ki ga določa odstavek 4 člena 5, se uporaba točke (b) drugega pododstavka ne more preprosto šteti za „diskrecijsko pravico“ zakonodajalca, temveč jo je treba razlagati restriktivno in njeno uporabo utemeljiti.

Po drugi strani Komisija pozdravlja naslednje točke:

- Člena 8 in 9 o aerodinamičnih elementih sta oblikovana tako, kot ju je predlagala Komisija, tako glede cilja kot tudi vsebine. Čeprav Svet nadomešča predlagane delegirane akte z izvedbenimi akti in jih omejuje na člen 8, se Komisija lahko strinja s tem pristopom, ob upoštevanju dela skupine strokovnjakov, ki jo je oblikovala Komisija, da bi opredelila podrobnosti in tehnično vsebino teh aktov. Vsebina delegiranih aktov iz člena 9 bi se lahko vključila v posodobitev uredb o homologaciji vozil na podlagi Direktive 2007/46/ES. Svet je v členih 8 in 9 podrobneje opredelil vlogo zakonodaje o homologaciji (Direktiva 2007/46/ES, uredbi 661/2009 in 1230/2012).
- Uvedba skupne odgovornosti špediterja in prevoznika za prevoz zabojnikov.
- Razširitev področja uporabe predlagane dodatne dovoljene teže za vozila z električnim/hibridnim pogonom in vozila na alternativna goriva, da bi omogočili uvedbo dodatne teže, potrebne za te alternativne tehnologije.
- Svet je sprejel novo opredelitev intermodalnega prevoza, ki ustrezno obravnava posebnosti prometa po vodnih poteh. Ta nova opredelitev bi se uporabljala za odstopanje, ki za zabojnike dolžine 13,7 metra (45 čevljev) in zamenljiva tovarišča dovoljuje 15 dodatnih centimetrov in 44 ton.
- Svet je povečal dovoljeno težo za dvoosne avtobuse na 19,5 ton (500 kg več, kot je določeno v predlogu Komisije), da bi omogočil povečanje teže zaradi obveznih sistemov v vozilih (razred Euro VI, varnostna oprema).

Komisija je glede čezmejnega prometa daljših vozil seznanjena z različnimi mnenji držav članic in odločitvijo Sveta, da ne bo spremenil besedila veljavne direktive. Komisija lahko sprejme kompromis in črta določbe ustreznega člena ter tako ohrani status quo veljavne direktive. Komisija je dala izjavo, v kateri je potrdila svojo razlago o čezmejnem prometu daljših vozil, kakor jo je navedla tudi v pismu podpredsednika Kallasa gospodu Simpsonu.

4. SKLEPNA UGOTOVITEV

Komisija meni, da je posodobitev zakonodaje glede teže in mer težkih tovornih vozil in avtobusov bistvena za uresničitev ciljev zmanjšanja emisij toplogrednih plinov. Ne le, da bodo nove kabine bolj aerodinamične, temveč bodo večje kabine v prihodnosti omogočile tudi uvedbo vozil z novo opremo za zmanjšanje porabe goriva. Komisija prav tako meni, da bodo

spremenjene zasnove omogočile uvedbo varnejših tovornjakov, kar bo na urbanih območjih pripomoglo k obvarovanju življenj pri nesrečah z nižjimi hitrostmi, v katerih so udeležena težka vozila. Iz teh razlogov Komisija meni, da bi bilo v nasprotju z interesi državljanov Unije čakati več let, preden proizvajalci uvedejo nove modele, ki so večinoma že pripravljeni za uporabo. Komisija meni, da je treba te vidike obravnavati v okviru pogajanj med sozakonodajalcema.