



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 12.1.2015
COM(2015) 7 final

2013/0105 (COD)

COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN

**în conformitate cu articolul 294 alineatul (6) din Tratatul privind funcționarea
Uniunii Europene**

privind

**poziția Consiliului referitor la adoptarea unei Directive a Parlamentului European și a
Consiliului de modificare a Directivei 96/53/CE din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru
anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime
autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul
internațional**

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN

**în conformitate cu articolul 294 alineatul (6) din Tratatul privind funcționarea
Uniunii Europene**

privind

**poziția Consiliului referitor la adoptarea unei Directive a Parlamentului European și a
Consiliului de modificare a Directivei 96/53/CE din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru
anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime
autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul
internațional**

(Text cu relevanță pentru SEE)

1. ISTORICUL DOSARULUI

Data transmiterii propunerii la Parlamentul European și la Consiliu [documentul COM(2013) 195 final – 2013/0105 COD]:	16 aprilie 2013
Data avizului Comitetului Economic și Social European:	11 iulie 2013
Data avizului Parlamentului European la prima lectură:	15 aprilie 2014
Data transmiterii propunerii modificate:	N/A
Data adoptării poziției Consiliului:	5 iunie 2014

2. OBIECTUL PROPUNERII COMISIEI

Directiva 96/53/CE stabilește dimensiunile maxime ale vehiculelor grele de marfă și ale autobuzelor în traficul internațional, precum și greutatea maximă ale acestora în traficul internațional (statele membre au posibilitatea de a impune condiții mai stricte decât aceste dimensiuni și greutăți în traficul național în anumite condiții).

Principalul obiectiv al modificării este de a face ca vehiculele grele de marfă și autobuzele să fie mai ecologice și mai sigure, prin acordarea unor derogări privind greutatea și dimensiunile în anumite cazuri și în condiții definite, în cazurile în care în prezent nu este fezabilă realizarea de îmbunătățiri având în vedere limitările prevăzute de directivă. Camioanele mai ecologice sunt preconizate să aducă îmbunătățiri de aproximativ 7-10 % în ceea ce privește eficiența consumului de combustibil, precum și o reducere corespunzătoare a emisiilor de CO₂ și de gaze cu efect de seră. Sporirea gradului de siguranță a vehiculelor grele de marfă ar putea salva până la 500 de vieți pe an, în principal în rândul utilizatorilor vulnerabili precum pietonii și bicicliștii în zonele urbane.

În special, propunerea Comisiei vizează:

- Să faciliteze carenarea aerodinamică a vehiculelor: prin permiterea unei lungimi mai mari în vederea proiectării de cabine mai aerodinamice. Aceste cabine

inteligente ar spori, de asemenea, vizibilitatea pentru șofer și ar asigura o mai bună de absorbție a energiei în cazul unui accident. De asemenea, propunerea autorizează utilizarea deflectoarelor aerodinamice fixate în partea din spate a remorcilor, a semi-remorcilor sau a camioanelor, deflectoare care sunt gata să iasă pe piață și sunt utilizate din ce în ce mai mult, de exemplu în Statele Unite ale Americii. Directiva propusă nu prevede nicio creștere a capacității de încărcare.

- Să permită o creștere a greutății în cazul propulsiei hibride sau electrice de până la 1 tonă.
- Să introducă dispoziții privind asigurarea respectării normelor, din cauza nivelurilor îngrijorător de mari de depășire a greutății permise (supragreutate). Noile dispoziții recomandă utilizarea de senzori de greutate la bordul camioanelor și instalarea unor stații de cântărire în mers pe șosele, obligând în același timp statele membre să efectueze un anumit număr de controale proporțional cu traficul.
- Să introducă răspunderea în solidară expeditorului și a transportatorului rutier în cazul depășirii greutății permise în cursul transportului rutier (în cazul în care informațiile furnizate de expeditor lipsesc sau sunt de natură să inducă în eroare).
- Să faciliteze transportul intermodal de containere, oferind o derogare de până la 44 de tone și de 15 centimetri suplimentari de lungime pentru transportul de containere și de cutii mobile de 45 de picioare în transportul intermodal.
- Să permită 1 tonă suplimentară pentru autobuze, pentru a ține seama de creșterea greutății pasagerilor și a bagajelor acestora.

Pe lângă obiectivele principale ale modificării, menționate mai sus, propunerea Comisiei reflectă, de asemenea, clarificarea oferită de Comisie Parlamentului European¹ cu privire la circulația transfrontalieră a vehiculelor mai lungi (și anume normele existente permit traversarea unei frontiere între două state membre adiacente care autorizează utilizarea vehiculelor mai lungi pe teritoriile lor respective).

3. OBSERVAȚII PRIVIND POZIȚIA CONSILIULUI

Acordul politic adoptat de Consiliul Transporturi la 5 iunie 2014 susține principalele obiective ale propunerii Comisiei de a permite proiectarea de camioane mai ecologice și mai sigure, având însă o abordare diferită în ceea ce privește alte câteva aspecte, mai precis:

- Se propun termene considerabile atât pentru transpunerea noii directive (3 ani), cât și pentru implementarea dispozițiilor de la articolul 9 din aceasta, referitoare la concepția noilor cabine (5 ani după modificarea necesară a Directivei 2007/46, inclusiv a actelor sale de punere în aplicare), pentru a ține cont de capacitatea de investiții a anumitor producători de vehicule. Propunerea Comisiei prevedea o perioadă de transpunere de 18 luni. Comisia reamintește că propunerea sa este de natură permisivă, ceea ce înseamnă că producătorii nu ar fi obligați să producă astfel de cabine dacă nu consideră că ar exista o piață pentru produsul respectiv. Comisia este de părere că termenele lungi propuse sunt nejustificate, deoarece tehnologiile necesare sunt deja disponibile și cetățenii Uniunii ar trebui să poată beneficia cât mai curând posibil de camioane mai ecologice și mai sigure.

¹ Scrisoarea vicepreședintelui Kallas către Brian Simpson, președintele Comisiei TRAN a PE, din 13 iunie 2012.

- Pilonul de asigurare a respectării normelor propus de Comisie pentru a sancționa încălcările legate de supragreutate (articolele 12 și 13) a fost în mare măsură respins de Consiliu, care a eliminat articolul 13 privind clasificarea încălcărilor și a atenuat cerințele de articolul 12 privind asigurarea respectării normelor. De exemplu, Consiliul a înlocuit indicatorul numeric privind controalele de preselectie propus de Comisie (aplicat deja de unele state membre) cu un „nivel adecvat” al controalelor. În realitate, acest lucru nu ar însemna nicio schimbare semnificativă față de actuala situație nesatisfăcătoare. Pe lângă accelerarea uzurii șoselelor, care conduce la costuri suplimentare de întreținere, Comisia consideră că supragreutatea vehiculelor compromise siguranța rutieră și denaturează concurența între operatorii care respectă normele și cei care nu le respectă. Lipsa de armonizare în ceea ce privește procedurile de asigurare a respectării normelor și nivelul sancțiunilor între diferitele state membre transmite mesaje contradictorii transportatorilor rutieri și reduce eficacitatea măsurilor de asigurare a respectării normelor. Cu toate acestea, Consiliul a fost de acord că statele membre trebuie să informeze Comisia cu privire la numărul de controale și de încălcări.
- Consiliul invocă articolul 5 alineatul (4) al doilea paragraf litera (b) din Regulamentul (UE) nr. 182/2011 („clauza de neemitere a avizului”) la articolul 10h alineatul (5) din poziția sa la prima lectură. Comisia a făcut o declarație reamintind că nu trebuie să se recurgă în mod sistematic la această dispoziție, ci pentru a răspunde unei nevoi specifice de a se îndepărta de la regula de principiu conform căreia Comisia poate adopta un proiect de act de punere în aplicare în cazul în care nu se emite niciun aviz. Dat fiind că reprezintă o excepție de la regula generală stabilită la articolul 5 alineatul (4), recurgerea la al doilea paragraf litera (b) nu poate fi considerată pur și simplu o „putere discreționară” a legiuitorului, ci trebuie interpretată în mod restrictiv și, prin urmare, trebuie justificată.

Pe de altă parte, Comisia salută următoarele puncte:

- Articolele 8 și 9 privind caracteristicile aerodinamice și-au menținut formularea propusă de Comisie în ceea ce privește atât obiectivul, cât și conținutul. Deși Consiliul înlocuiește actele delegate propuse prin acte de punere în aplicare și le limitează la articolul 8, Comisia poate fi de acord cu această abordare, având în vedere activitatea unui grup de experți care a fost creat de Comisie să definească și să detalieze conținutul tehnic al acestor acte. Conținutul actelor delegate prevăzute la articolul 9 ar putea fi încorporat într-o actualizare a regulamentelor privind omologarea de tip a vehiculelor în temeiul Directivei 2007/46/CE. La articolele 8 și 9, Consiliul a clarificat rolul legislației privind omologarea de tip (Directiva 2007/46/CE, Regulamentele 661/2009 și 1230/2012).
- Introducerea răspunderii în solidar a expeditorului și transportatorului rutier pentru transportul containerelor.
- Extinderea domeniului de aplicare a toleranței de greutate suplimentare propuse pentru vehiculele electrice / hibride la vehiculele alimentate cu combustibili alternativi, pentru a ține cont de greutatea suplimentară necesară pentru aceste tehnologii alternative.
- Consiliul a adoptat o nouă definiție a transportului intermodal, care abordează în mod corespunzător specificitatea transportului pe căi navigabile. Această nouă definiție ar fi aplicabilă pentru derogarea suplimentară de 15 de centimetri și de 44 de tone pentru containerele și cutiile mobile de 45 de picioare.

- Consiliul a crescut la 19,5 tone greutatea permisă pentru autobuzele cu 2 axe (cu 500 kg mai mult decât greutatea stabilită în propunerea Comisiei) pentru a putea face față creșterii greutății din cauza sistemelor obligatorii de la bord (clasa Euro VI, echipament de siguranță).

În ceea ce privește circulația transfrontalieră a vehiculelor mai lungi, Comisia ia act de opiniile divergente ale statelor membre și de decizia Consiliului de a nu modifica textul actualei directive. Comisia poate accepta compromisul de a elimina dispozițiile articolului corespunzător, menținând astfel statu-quo-ul actualei directive. Comisia a emis o declarație în care confirmă interpretarea sa cu privire la circulația transfrontalieră a vehiculelor mai lungi, astfel cum a fost deja prezentată în scrisoarea menționată anterior adresată de vicepreședintele Kallas dlui Simpson.

4. CONCLUZIE

Comisia consideră că o actualizare a legislației privind greutatea și dimensiunile vehiculelor grele de marfă și ale autobuzelor este esențială pentru realizarea obiectivelor de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră. Noile cabine nu numai că vor fi mai aerodinamice, dar faptul că sunt mai mari va permite, de asemenea, introducerea în vehiculele viitoare a unor noi echipamente de ameliorare a eficienței consumului de combustibil. De asemenea, Comisia consideră că noile concepții vor permite introducerea unor camioane mai sigure, contribuind astfel la salvarea de vieți în zonele urbane, în ceea ce privește accidentele produse la viteze reduse în care sunt implicate vehicule grele. Din aceste motive, Comisia consideră că ar fi contrar intereselor cetățenilor Uniunii să se aștepte mai mulți ani înainte ca producătorii să introducă noile concepții, care sunt, în mare măsură, gata de utilizare. Comisia este de părere că aceste aspecte merită să fie abordate în cursul negocierilor între colegiitori.