

Brusel 23. května 2018
(OR. en)

9144/18

Interinstitucionální spis:
2018/0130 (COD)

TRANS 217
CODEC 810

NÁVRH

Odesílatel:	Jordi AYET PUIGARNAU, ředitel, za generálního tajemníka Evropské komise
Datum přijetí:	17. května 2018
Příjemce:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generální tajemník Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	COM(2018) 275 final
Předmět:	Návrh ROZHODNUTÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY, kterým se mění směrnice Rady 96/53/ES, pokud jde o lhůtu pro provádění zvláštních pravidel týkajících se maximální délky v případě kabin vykazujících zlepšené aerodynamické vlastnosti, vyšší energetickou účinnost a úroveň bezpečnosti

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2018) 275 final.

Příloha: COM(2018) 275 final



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 17.5.2018
COM(2018) 275 final

2018/0130 (COD)

Návrh

ROZHODNUTÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterým se mění směrnice Rady 96/53/ES, pokud jde o lhůtu pro provádění zvláštních pravidel týkajících se maximální délky v případě kabin vykazujících zlepšené aerodynamické vlastnosti, vyšší energetickou účinnost a úroveň bezpečnosti

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz¹, byla naposledy revidována směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/719 ze dne 29. dubna 2015, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz².

Jedním z cílů směrnice (EU) 2015/719 bylo zlepšit aerodynamiku motorových vozidel spadajících do oblasti působnosti směrnice tím, že jim za určitých podmínek umožní překročit omezení maximální délky. Směrnicí se také měly přizpůsobit právní předpisy technologickému vývoji a měnícím se potřebám trhu a usnadnit intermodální doprava.

Výjimka z omezení maximální délky byla udělena v případě zadní části vozidel k montáži aerodynamických zařízení³ a v případě přední části vozidel⁴ s cílem umožnit obléjší a aerodynamičtější tvar kabin nákladních vozidel.

Toto rozhodnutí se týká přední části vozidel, to znamená kabin, jak se jimi zabývá článek 9a směrnice 96/53/ES ve znění směrnice (EU) 2015/719. Toto ustanovení ukládá řadu podmínek, mimo jiné soulad vozidla s požadavky na poloměr zatáčení stanovenými v bodě 1.5 přílohy I.

Komise v posouzení dopadu⁵ připojenému k návrhu na změnu směrnice 96/53/ES⁶ zjistila značné přínosy plynoucí z udílení výjimek týkajících se délky, o němž se nyní uvažuje v rámci změny směrnice (EU) 2015/719. Vedle významných aerodynamických zlepšení plynoucích jak z aerodynamických zařízení na zadní části vozidel, tak z prodloužených kabin, tyto kabiny zlepšují také výhled pro řidiče, zvyšují bezpečnost pro ostatní účastníky silničního provozu, jakož i bezpečnost a pohodlí řidičů.

Přestože Komise v posouzení dopadu nenavrhovala nutnost moratoria na vstup prodloužených kabin v platnost, konečný kompromis mezi spolunormotvůrci přijatý v podobě čl. 9a odst. 3 směrnice (EU) 2015/719 zahrnoval moratorium v trvání 3 roky.

Vzhledem k současné situaci a k tomu, že emise CO₂ ze silniční dopravy představují čtvrtinu všech emisí CO₂ a že se emise ze silniční dopravy mají podle očekávání v období 2015–2030 zvýšit o 6 %, má Komise za to, že by se z přínosů prodloužených kabin mělo těžit co nejdříve. Význam této otázky potvrzuje návrh týkající se norem pro CO₂ v případě těžkých nákladních vozidel, jak Komise navrhuje v rámci třetího balíčku opatření v oblasti mobility, který zdůrazňuje zvláště význam aerodynamických kabin⁷. Soulad s budoucími normami pro CO₂ v případě těžkých nákladních vozidel bude vyžadovat uplatňování různých technologií s cílem zlepšit účinné využívání energie; jedním z nejučinnějších opatření je zavádění aerodynamických kabin s cílem snížit odpor vzduchu.

¹ Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59.

² Úř. věst. L 115, 6.5.2015, s. 1.

³ Článek 8b.

⁴ Článek 9a.

⁵ SWD(2013) 108 final.

⁶ COM(2013) 195 final.

⁷ COM(2018) 284.

Moratorium uvedené ve stávajících právních předpisech však odráží výrobce od zlepšování aerodynamiky kabin jakožto způsobu jak dosáhnout souladu s budoucími normami pro CO₂ v případě těžkých nákladních vozidel. Moratorium navíc působí proti zásadě inovace a proti zásadám lepší právní úpravy, neboť brání vývoji nových technologií a koncepcí.

Komise proto navrhuje zkrátit lhůtu pro provedení čl. 9a odst. 1 směrnice 95/53/ES ve vnitrostátním právu. Navrhované nové znění čl. 9a odst. 3 by členským státům dalo dostatek času na přijetí nezbytných kroků.

V tomto kontextu byla zohledněna doba na přijetí stávajícího rozhodnutí.

Zprv je třeba zmínit, že jak vyplývá z bližšího zkoumání této otázky, lze změnu rámce pro schvalování typu, již se zabývá čl. 9a odst. 2, provést formou změny nařízení Komise (EU) č. 1230/2012⁸. Změna nařízení (EU) č. 1230/2012, která by měla být podle očekávání dokončena do konce roku 2018, bude mít podobu prováděcího opatření podle nařízení o obecné bezpečnosti motorových vozidel⁹. Nová lhůta, jak je stanovena v tomto návrhu, k této skutečnosti přihlíží a měla by zajistit, aby se vnitrostátní opatření provádějící čl. 9a odst. 1 směrnice 96/53/ES ve vnitrostátním právu stala použitelnými zhruba ve stejnou dobu jako změna nařízení Komise (EU) č. 1230/2012.

Zadruhé, není nutné zachovávat přesný sled změn, jak se jimi v současné době zabývá čl. 9a odst. 3 směrnice 96/53/ES. Provoz dotčených vozidel na silnicích vyžaduje změny rámce pro schvalování typu a současně také změny uvedené v čl. 9a odst. 1 směrnice 96/53/ES. Provedení posledně jmenované změny samo o sobě nevyžaduje, aby byl nejdříve upraven rámec pro schvalování typu. Je dostatečné, aby vnitrostátní pravidla pouze stanovila schválení typu jako podmínku, jak je stanoveno v čl. 9a odst. 1 směrnice 96/53/ES.

Navrhovaná změna je zcela v souladu s posouzením dopadu¹⁰, které již Komise provedla a které, jak se zmiňuje, se nezabývalo moratorium v podobě přijaté spolunormotvůrci. Ze stejného důvodu by nebylo potřeba provádět posouzení dopadu pro tento návrh.

- **Soulad s platnými předpisy v dané oblasti politiky**

Tento návrh je v souladu se stávajícími politikami týkajícími se norem pro CO₂ v případě těžkých nákladních vozidel a podporuje je. Je také v souladu se stávajícími politikami, jejichž cílem je snížit počet nehod a obětí v silniční dopravě.

Tento návrh jen posouvá vpřed datum, od něhož lze používat aerodynamičtější a/nebo bezpečnější kabiny, jak je stanoveno již ve směrnici 2015/719; nemá tedy dopad na intermodální dopravu ani na obecný cíl podporovat alternativy k silniční dopravě.

⁸ Nařízení Komise (EU) č. 1230/2012 ze dne 12. prosince 2012, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009, pokud jde o požadavky pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel týkající se jejich hmotností a rozměrů, a mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, Úř. věst. L 353, 21.12.2012, s. 31.

⁹ Nařízení (EU) č. 661/2009.

¹⁰ SWD(2013) 108 final.

- **Soulad s ostatními politikami Unie**

Návrh přímo přispívá k první politické prioritě Junckerovy Komise – růstu, zaměstnanosti a investicím – tím, že výrobcům nákladních vozidel a dodavatelům zařízení umožňuje inovovat a vyrábět nové modely těžkých nákladních vozidel. Tento návrh má snížením emisí z těžkých nákladních vozidel rovněž přispět k energetické unii a prioritě v oblasti klimatu.

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právní základ**

Právním základem návrhu je čl. 91 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU).

- **Subsidiarita**

Návrh se omezuje na úpravu lhůty stanovené v čl. 9a odst. 3 směrnice 96/53/ES. Tuto úpravu může provést pouze Unie.

Narušení hospodářské soutěže na vnitřním trhu lze zabránit pouze tak, že se nová pravidla stanou použitelnými ke stejnému datu.

- **Proporcionalita**

Návrh politiky je přiměřený zjištěným problémům a nepřesahuje rámec toho, co je k jejich řešení zapotřebí. Konkrétně se toto opatření omezuje na úpravu lhůty pro provedení čl. 9a odst. 1 směrnice 96/53/ES ve vnitrostátním právu a stále členským státům ponechává dostatek času na přijetí nezbytných kroků.

- **Volba nástroje**

Úpravy směrnice by měly mít tutéž podobu, tj. podobu směrnic o změnách.

Tento konkrétní případ však zahrnuje pouze změnu lhůty uložené členským státům. Uvedenou změnu jako takovou však členské státy nejsou povinny provést ve svém vnitrostátním právu. Úprava by proto měla mít podobu rozhodnutí.

3. VÝSLEDKY HODNOCENÍ *EX POST*, KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

Vzhledem k tomu, že není zapotřebí žádné další posouzení dopadu tohoto návrhu, odkazuje se na posouzení dopadu, které již Komise vypracovala (SWD(2013) 108 final).

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Tato navrhovaná změna nemá pro rozpočet Unie žádné důsledky.

5. OSTATNÍ PRVKY

- **Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu**

Hlavní prvky návrhu jsou tyto:

Směrnice 96/53/ES

Článek 9a

Současný čl. 9a odst. 3 zahrnuje tříleté moratorium na zavedení aerodynamických kabin po datu provedení ve vnitrostátním právu nebo datu použitelnosti nezbytných úprav, pokud jde o technické požadavky na schválení typu.

Navrhuje se upravit čl. 9a odst. 3 odstraněním tříletého moratoria a jeho nahrazením kratší, ale přiměřenou lhůtou.

Návrh

ROZHODNUTÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterým se mění směrnice Rady 96/53/ES, pokud jde o lhůtu pro provádění zvláštních pravidel týkajících se maximální délky v případě kabin vykazujících zlepšené aerodynamické vlastnosti, vyšší energetickou účinnost a úroveň bezpečnosti

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 91 odst. 1 této smlouvy, s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹¹,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů¹²,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz¹³, byla změněna směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/719¹⁴ s cílem snížit spotřebu energie a emise skleníkových plynů a přizpůsobit právní předpisy technologickému vývoji a potřebám trhu a usnadnit intermodální dopravu.
- (2) Zdokonalená aerodynamika kabin motorových vozidel by umožnila značné zlepšení energetické účinnosti vozidel. Toto zdokonalení však nebylo možné provést kvůli omezením maximální délky stanoveným směrnicí 96/53/ES, aniž by se snížila nosnost vozidel. Proto byla směrnicí (EU) 2015/719 zavedena výjimka z maximální délky.
- (3) Směrnice (EU) 2015/719 rovněž obsahovala tříleté moratorium na zavedení aerodynamických kabin po datu provedení ve vnitrostátním právu nebo datu použitelnosti nezbytných úprav, pokud jde o technické požadavky na schválení typu.
- (4) Aby se přínosy aerodynamických kabin z hlediska energetické účinnosti těžkých nákladních vozidel, ale také z hlediska lepší viditelnosti pro řidiče zrealizovaly co nejdříve, je nezbytné, aby se tyto aerodynamické kabiny mohly zavádět bez zbytečného prodlení, jakmile budou vytyčeny nutné požadavky na schválení typu.

¹¹ Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

¹² Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

¹³ Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59.

¹⁴ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/719 ze dne 29. dubna 2015, kterou se mění směrnice Rady 96/53/ES, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz (Úř. věst. L 115, 6.5.2015, s. 1).

(5) Směrnice Rady 96/53/ES by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna,
PŘIJALY TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

V článku 9a směrnice Rady 96/53/ES se odstavec 3 nahrazuje tímto:

„3) Odstavec 1 se použije od [XXX] [OP vložte prosím datum: 4 měsíce po vstupu tohoto rozhodnutí v platnost].“

Článek 2

Toto rozhodnutí vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament
předseda*

*Za Radu
předseda/předsedkyně*