



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2018 m. gegužės 23 d.
(OR. en)

9144/18

Tarpinstitucinė byla:
2018/0130 (COD)

TRANS 217
CODEC 810

PASIŪLYMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinio sekretoriaus, kurio vardu pasirašo direktorius Jordi AYET PUIGARNAU
gavimo data:	2018 m. gegužės 17 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui Jeppe TRANHOLMUI- MIKKELSENUI
Komisijos dok. Nr.:	COM(2018) 275 final
Dalykas:	Pasiūlymas dėl EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS SPRENDIMO, kuriuo iš dalies keičiama Tarybos direktyvos 96/53/EB nuostata dėl specialių maksimalaus transporto priemonės ilgio, kai dėl kabinos pagerėja aerodinaminės savybės, energijos vartojimo efektyvumas ir sauga, taisyklių įgyvendinimo termino

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2018) 275 final.

Pridedama: COM(2018) 275 final



Briuselis, 2018 05 17
COM(2018) 275 final

2018/0130 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS SPRENDIMAS

kuriuo iš dalies keičiama Tarybos direktyvos 96/53/EB nuostata dėl specialių maksimalaus transporto priemonės ilgio, kai dėl kabinos pagerėja aerodinaminės savybės, energijos vartojimo efektyvumas ir sauga, taisyklių įgyvendinimo termino

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

• Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai

Naujausi 1996 m. liepos 25 d. Tarybos direktyvos 96/53/EB, nustatančios tam tikrų Bendrijoje nacionaliniam ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausius leistinus matmenis ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausią leistiną masę¹, pakeitimai padaryti 2015 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2015/719, nustatančia tam tikrų Bendrijoje nacionaliniam ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausius leistinus matmenis ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausią leistiną masę².

Vienas iš Direktyvos (ES) 2015/719 tikslų buvo pagerinti variklinių transporto priemonių, kurioms ji taikoma, aerodinamines savybes, leidžiant nukrypti nuo maksimalaus ilgio apribojimų, jei laikomasi tam tikrų sąlygų. Kitas tikslas buvo pritaikyti teisės aktus prie technologijų plėtros ir pasikeitusių rinkos poreikių ir sudaryti geresnes sąlygas įvairiarūšiam vežimui.

Nukrypti nuo maksimalaus ilgio apribojimo leidžiančią nuostatą buvo leista taikyti transporto priemonių gale tvirtinamiems aerodinaminiais įtaisams³ ir transporto priemonių priekinei daliai⁴, kad būtų galima suapvalinti sunkvežimio kabiną ir pagerinti jos aerodinamines savybes.

Šis sprendimas yra susijęs su transporto priemonių priekine dalimi, t. y. su kabina, kaip numatyta Direktyvos 96/53/EB su pakeitimais, padarytais Direktyva (ES) 2015/719, 9a straipsnyje. Šia nuostata nustatomos tam tikros sąlygos, viena iš kurių yra transporto priemonės atitiktis I priedo 1.5 punkte nustatytiems posūkio spindulio reikalavimams.

Poveikio vertinime⁵, pridėtame prie pasiūlymo iš dalies pakeisti Direktyvą 96/53/EB⁶, Komisija nustatė, kad būtų labai naudingos leidžiančios nukrypti nuostatos dėl ilgio, ir dabar šios nuostatos įtrauktos į pakeitimų direktyvą (Direktyva (ES) 2015/719). Be to, kad dėl aerodinaminių galinių įtaisų ir pailgų kabinų labai pagerėja aerodinaminės savybės, tokios kabinos taip pat būtų naudingos užtikrinant vairuotojui geresnį matomumą, geresnę kitų eismo dalyvių saugą, taip pat vairuotojų saugą ir patogumą.

Nors Komisijos poveikio vertinime nebuvo siūlyta, kad reikėtų taikyti nuostatos dėl pailgų kabinų įsigaliojimo moratoriumą, pagal priimtą galutinį teisės aktų leidėjų kompromisinį susitarimą Direktyvos (ES) 2015/719 9a straipsnio 3 dalyje nustatytas 3 metų moratoriumas.

Atsižvelgdama į dabartinę padėtį ir į tai, kad kelių transporto sektoriuje išmetamo CO₂ kiekis sudaro ketvirtadalį viso ES išmetamo CO₂ kiekio ir numatoma, kad 2015–2030 m. jis padidės 6 proc., Komisija mano, kad pailgų kabinų teikiama nauda reikėtų pasinaudoti kuo greičiau. Šio klausimo svarbą patvirtina pasiūlymas dėl sunkiųjų krovininių transporto priemonių CO₂ standartų, kurį Komisija pateikė trečiajame judumo dokumentų rinkinyje ir kuriame ypač pabrėžiama aerodinaminių kabinų svarba⁷. Norint užtikrinti sunkiųjų krovininių transporto priemonių atitiktį būsimiems išmetamo CO₂ kiekio standartams, reikės taikyti įvairias

¹ OL L 235, 1996 9 17, p. 59.

² OL L 115, 2015 5 6, p. 1.

³ 8b straipsnis.

⁴ 9a straipsnis.

⁵ SWD(2013) 108 *final*.

⁶ COM(2013) 195 *final*.

⁷ COM(2018) 284.

energijos vartojimo efektyvumo didinimo technologijas; iš jų aerodinaminės kabinos yra veiksmingiausia oro pasipriešinimo mažinimo priemonė.

Tačiau dabar galiojančiuose teisės aktuose nustatytas moratoriumas neskatina gamintojų gerinti kabinų aerodinamines savybes siekiant užtikrinti atitiktį būsimiems sunkiųjų krovininių transporto priemonių CO₂ standartams. Be to, moratoriumas prieštarauja ir inovacijų principui bei geresnio reglamentavimo principams, nes trukdo kurti naujas technologijas ir koncepcijas.

Todėl Komisija siūlo sutrumpinti Direktyvos 95/53/EB 9a straipsnio 1 dalies perkėlimo į nacionalinę teisę terminą. Pagal siūlomą naują 9a straipsnio 3 dalies tekstą valstybėms narėms vis tiek būtų užtikrinta pakankamai laiko imtis būtinų veiksmų.

Šiame kontekste atsižvelgta į laiką, reikalingą šiam sprendimui priimti.

Be to, visų pirma reikėtų paminėti, kad 9a straipsnio 2 dalyje numatytą tipo patvirtinimo sistemos pakeitimą galima padaryti iš dalies pakeičiant Komisijos reglamentą (ES) Nr. 1230/2012⁸, kaip matyti atidžiau išnagrinėjus šį klausimą. Reglamento (ES) Nr. 1230/2012 pakeitimas, kuris, kaip numatyta, bus užbaigtas iki 2018 m. pabaigos, bus atliekamas įgyvendinimo priemone pagal Bendrąjį saugos reglamentą⁹. Šiame pasiūlyme nustatant naują terminą atsižvelgta į šį faktą ir tai turėtų užtikrinti, kad nacionalinės priemonės, kuriomis į nacionalinę teisę perkeliama Direktyvos 96/53/EB 9a straipsnio 1 dalis, būtų pradėtos taikyti maždaug tuo pačiu metu, kaip ir Komisijos reglamento (ES) Nr. 1230/2012 pakeitimas.

Antra, nebūtina išlaikyti tikslios pakeitimų sekos, kaip šiuo metu numatyta Direktyvos 96/53/EB 9a straipsnio 3 dalyje. Atitinkamų transporto priemonių judėjimui keliuose reikia pakeisti tipo patvirtinimo sistemą ir padaryti pakeitimą, kaip nustatyta Direktyvos 96/53/EB 9a straipsnio 1 dalyje. Pastarojo pakeitimo perkėlimas į nacionalinę teisę savaime nereiškia, kad būtina iš anksto iš dalies pakeisti tipo patvirtinimo sistemą. Pakanka, kad nacionalinėse taisyklėse tipo patvirtinimas būtų numatytas kaip sąlyga, kaip nustatyta Direktyvos 96/53/EB 9a straipsnio 1 dalyje.

Siūlomas pakeitimas visiškai atitinka poveikio vertinimą¹⁰, kurį jau atliko Komisija ir kuriame, kaip minėta, nesvarstomas teisės aktų leidėjų priimtas moratoriumas. Dėl tos pačios priežasties nereikėtų atlikti ir šio pasiūlymo poveikio vertinimo.

• Suderinamumas su toje pačioje politikos srityje galiojančiomis nuostatomis

Šis pasiūlymas atitinka ir remia dabartinę sunkiasvorių krovininių transporto priemonių šiuo metu siūlomų išmetamo CO₂ standartų politiką. Jis taip pat atitinka esamą politiką, kuria siekiama mažinti kelių transporto avarijų ir žūčių skaičių.

Šiuo pasiūlymu tik paankstinama data, nuo kurios gali būti naudojamos geresnių aerodinaminių savybių ir (arba) saugesnės kabinos, kaip jau numatyta Direktyvoje 2015/719, taigi jis neturi poveikio įvairiarūšiam vežimui, nei bendrajam tikslui skatinti naudoti kelių transporto alternatyvas.

⁸ 2012 m. gruodžio 12 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1230/2012, kuriuo įgyvendinamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 661/2009 dėl variklinių transporto priemonių, jų priekabų ir joms skirtų sistemų, sudėtinių dalių bei atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo, atsižvelgiant į jų bendrąją saugą, reikalavimų ir iš dalies keičiama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB (OL L 353, 2012 12 21, p. 31).

⁹ Reglamentas (ES) Nr. 661/2009.

¹⁰ SWD(2013) 108 *final*.

- **Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis**

Pasiūlymu tiesiogiai prisidedama prie J.-C. Junckerio vadovaujamos Komisijos pirmojo politinio prioriteto – darbo vietų kūrimo, ekonomikos augimo ir investicijų, nes sudaromos sąlygos sunkvežimių gamintojams ir įrangos tiekėjams diegti naujoves ir gaminti naujus sunkiasvorių krovinių transporto priemonių modelius. Šiuo pasiūlymu taip pat siekiama prisidėti prie energetikos sąjungos ir klimato politikos prioritetų įgyvendinimo mažinant sunkiųjų krovinių transporto priemonių išmetamų teršalų kiekį.

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

- **Teisinis pagrindas**

Teisinis siūlomo pakeitimo pagrindas yra Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 91 straipsnio 1 dalis.

- **Subsidiarumo principas**

Pasiūlymas yra susijęs tik su Direktyvos 96/53/EB 9a straipsnio 3 dalyje nustatyto termino pakoregavimu. Tokį pakoregavimą gali padaryti tik pati Sąjunga.

Be to, vidaus rinkos iškraipymų galima išvengti tik nustačius vieną naujų taisyklių taikymo datą.

- **Proporcingumo principas**

Politikos pasiūlymas yra proporcingas nustatytoms problemoms ir juo neviršijama to, kas būtina joms išspręsti. Konkrečiai šia priemone siekiama tik patikslinti Direktyvos 96/53/EB 9a straipsnio 1 dalies perkėlimo į nacionalinę teisę terminą ir, be to, valstybėms narėms vis tiek paliekama pakankamai laiko imtis būtinų veiksmų.

- **Priemonės pasirinkimas**

Direktyvų pakeitimai paprastai turėtų būti daromi tokia pačia forma, t. y. pakeitimų direktyvomis.

Tačiau šis konkretus atvejis susijęs tik su valstybėms narėms nustatyto termino pakeitimu. Paties tokio pakeitimo valstybės narės neprivalo perkelti į nacionalinę teisę. Todėl jis turėtų būti priimtas kaip sprendimas.

3. EX POST VERTINIMO, KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI

Atsižvelgiant į tai, kad nereikia jokio papildomo šio pasiūlymo poveikio vertinimo, daroma nuoroda į Komisijos jau atliktą poveikio vertinimą: SWD(2013) 108 *final*

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Siūlomas pakeitimas neturi poveikio Sąjungos biudžetui.

5. KITI ELEMENTAI

- **Išsamus konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas**

Toliau pateikiami pagrindiniai pasiūlymo elementai.

Direktyva 96/53/EB

9a straipsnis

Dabartinėje 9a straipsnio 3 dalyje nustatytas aerodinaminių kabinų diegimo 3 metų moratoriumas, kurio terminas skaičiuojamas nuo tada, kai bus perkelti į nacionalinę teisę arba pradėti taikyti būtini pakeitimai, susiję su techniniais tipo patvirtinimo reikalavimais.

Siūloma pakoreguoti 9a straipsnio 3 dalį, t. y. panaikinti 3 metų moratoriumą ir nustatyti trumpesnę, bet proporcingą terminą.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS SPRENDIMAS

kuriuo iš dalies keičiama Tarybos direktyvos 96/53/EB nuostata dėl specialių maksimalaus transporto priemonės ilgio, kai dėl kabinos pagerėja aerodinaminės savybės, energijos vartojimo efektyvumas ir sauga, taisyklių įgyvendinimo termino

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 91 straipsnio 1 dalį,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę¹¹,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę¹²,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros,

kadangi:

- (1) 1996 m. liepos 25 d. Tarybos direktyva 96/53/EB, nustatanti tam tikrų Bendrijoje nacionaliniam ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausius leistinus matmenis ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausią leistiną masę¹³, buvo iš dalies pakeista Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2015/719¹⁴, siekiant sumažinti energijos suvartojimą ir išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, pritaikyti teisės aktus prie technologijų raidos ir kintančių rinkos poreikių bei sudaryti geresnes sąlygas įvairiarūšiam vežimui;
- (2) pagerinus variklinių transporto priemonių kabinos aerodinamines savybes, būtų galima gerokai padidinti transporto priemonių energijos vartojimo efektyvumą. Tačiau šis patobulinimas, nemažinant transporto priemonės apkrovos gebos, dėl Direktyvoje 96/53/EB nustatytų maksimalaus ilgio apribojimų buvo neįmanomas. Todėl Direktyva (ES) 2015/719 buvo nustatyta nukrypti nuo maksimalaus ilgio apribojimų leidžianti nuostata;
- (3) Direktyvoje (ES) 2015/719 taip pat nustatytas aerodinaminių kabinų diegimo trejų metų moratoriumas, kurio terminas skaičiuojamas nuo tada, kai bus perkelti į nacionalinę teisę arba pradėti taikyti būtini pakeitimai, susiję su techniniais tipo patvirtinimo reikalavimais;

¹¹ OL C [...], [...], p. [...].

¹² OL C [...], [...], p. [...].

¹³ OL L 235, 1996 9 17, p. 59.

¹⁴ 2015 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2015/719, kuria iš dalies keičiama Tarybos direktyva 96/53/EB, nustatanti tam tikrų Bendrijoje nacionaliniam ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausius leistinus matmenis ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausią leistiną masę (OL L 115, 2015 5 6, p. 1).

- (4) siekiant užtikrinti, kad aerodinaminių kabinų nauda dėl sunkiasvorių krovinių transporto priemonių energijos vartojimo efektyvumo, geresnio matomumo vairuotojui, kitų eismo dalyvių saugos, taip pat vairuotojo saugos ir patogumo, būtų galima pasinaudoti kuo greičiau, būtina užtikrinti, kad tokias aerodinamines kabinas būtų galima pradėti diegti nedelsiant, kai tik bus nustatyti būtini tipo patvirtinimo reikalavimai;
- (5) todėl Tarybos direktyva 96/53/EB turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeista,
- PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Tarybos direktyvos 96/53/EB 9a straipsnio 3 dalis pakeičiama taip:

„3. 1 dalis taikoma nuo [XXX] [Leidinių biuro prašome įrašyti datą: 4 mėnesiai nuo šio sprendimo įsigaliojimo dienos].“

2 straipsnis

Šis sprendimas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas

Tarybos vardu
Pirmininkas