

Bruxelles, 23 mai 2018
(OR. en)

9144/18

**Dosar interinstituțional:
2018/0130 (COD)**

**TRANS 217
CODEC 810**

PROPUNERE

Sursă:	Secretar general al Comisiei Europene, sub semnătura dlui Jordi AYET PUIGARNAU, director
Data primirii:	17 mai 2018
Destinatar:	DI Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2018) 275 final
Subiect:	Propunere de DECIZIE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI de modificare a Directivei 96/53/CE a Consiliului în ceea ce privește termenul-limită pentru punerea în aplicare de norme speciale privind lungimea maximă în cazul cabinelor care îmbunătățesc performanțele aerodinamice, eficiența energetică și performanțele în materie de siguranță

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2018) 275 final

Anexă: COM(2018) 275 final

Bruxelles, 17.5.2018
COM(2018) 275 final

2018/0130 (COD)

Propunere de

DECIZIE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

**de modificare a Directivei 96/53/CE a Consiliului în ceea ce privește termenul-limită
pentru punerea în aplicare de norme speciale privind lungimea maximă în cazul
cabinelor care îmbunătățesc performanțele aerodinamice, eficiența energetică și
performanțele în materie de siguranță**

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Motivele și obiectivele propunerii

Directiva 96/53/CE a Consiliului 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 greutateii maxime autorizate în traficul internațional¹ a fost revizuită ultima dată prin Directiva (UE) 2015/719 a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2015 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutateii maxime autorizate în traficul internațional².

Unul dintre obiectivele Directivei (UE) 2015/719 este îmbunătățirea aerodinamicii autovehiculelor care intră în domeniul de aplicare al directivei, permițând, pentru acestea, o derogare de la restricțiile privind lungimile maxime dacă anumite condiții au fost respectate. Scopul era, de asemenea, să se adapteze legislația la evoluția tehnologică și la noile nevoi ale pieței și să se faciliteze transportul intermodal.

Derogarea de la restricțiile privind lungimea maximă a fost acordată pentru partea din spate a vehiculelor, pentru montarea de dispozitive aerodinamice³ și pentru partea din față a vehiculelor⁴, pentru a permite o formă mai rotunjită și mai aerodinamică a cabinei camioanelor.

Prezenta decizie se referă la partea din față a vehiculelor, și anume cabinele, astfel cum sunt prevăzute în articolul 9a din Directiva 96/53/CE, astfel cum a fost modificată prin Directiva (UE) 2015/719. Această dispoziție stabilește o serie de condiții, printre care conformitatea vehiculului cu cerințele privind raza de viraj prevăzute la punctul 1.5 din anexa I.

În evaluarea impactului⁵ care însoțește propunerea de modificare a Directivei 96/53/CE⁶, Comisia a identificat beneficii semnificative ale acordării derogărilor de la restricțiile privind lungimea, avute în prezent în vedere în Directiva de modificare (UE) 2015/719. Pe lângă îmbunătățirile aerodinamice importante aduse de dispozitivele aerodinamice posterioare și de cabinele alungite, astfel de cabine ar oferi, de asemenea, avantaje în ceea ce privește o mai bună vizibilitate pentru conducătorii auto, îmbunătățirea siguranței și pentru alți participanți la trafic, precum și a siguranței și confortului conducătorilor auto.

Întrucât evaluarea de impact a Comisiei nu a sugerat necesitatea unui moratoriu pentru intrarea în vigoare a cabinelor cu formă alungită, compromisul final între legiuitori, astfel cum a fost adoptat în conformitate cu articolul 9a alineatul (3) din Directiva (UE) 2015/719, include un moratoriu pentru o perioadă de trei ani.

Data fiind situația actuală și având în vedere că emisiile de CO₂ generate de transportul rutier reprezintă un sfert din totalul emisiilor de CO₂ din UE și că emisiile provenite din transportul rutier se preconizează că vor crește cu 6 % în perioada 2015-2030, Comisia consideră că beneficiile cabinelor cu formă alungită ar trebui exploatate cât mai repede posibil. Importanța acestui aspect este confirmată de propunerea referitoare la standardele privind emisiile de CO₂ pentru vehicule grele de marfă, prezentată de Comisie ca parte a pachetului III privind

¹ JO L 235, 17.9.1996, p. 59.

² JO L 115, 6.5.2015, p. 1.

³ Articolul 8b.

⁴ Articolul 9a.

⁵ SWD(2013) 108 final.

⁶ COM(2013) 195 final.

mobilitatea, care subliniază în mod specific importanța cabinelor aerodinamice⁷. De fapt, conformitatea cu viitoarele standarde de emisii de CO₂ pentru vehiculele grele de marfă va necesita aplicarea unor diverse tehnologii pentru îmbunătățirea eficienței energetice; printre acestea, introducerea unor cabine aerodinamice este cea mai eficace măsură pentru a reduce frecarea cu aerul.

Cu toate acestea, moratoriul inclus în actuala reglementare descurajează producătorii de la îmbunătățirea aerodinamicii cabinelor, ca o modalitate de a obține conformitatea cu viitoarele standarde în materie de CO₂ pentru vehiculele grele de marfă. În plus, moratoriul este, de asemenea, contrar principiului inovării și principiilor unei mai bune reglementări, întrucât el împiedică dezvoltarea unor noi tehnologii și concepte.

Prin urmare, Comisia propune să se scurteze termenul-limită de transpunere a articolului 9a alineatul (1) din Directiva 95/53/CE. Noul text propus al articolului 9a alineatul (3) ar lăsa, totuși, suficient timp pentru ca statele membre să ia măsurile necesare.

În acest context, s-a ținut seama de timpul necesar pentru adoptarea prezentei decizii.

De asemenea, trebuie menționat, în primul rând, că modificarea cadrului de omologare de tip prevăzută la articolul 9a alineatul (2) poate fi cauzată de o modificare a Regulamentului (UE) nr. 1230/2012 al Comisiei⁸, astfel cum reiese dintr-o examinare atentă a chestiunii. Modificarea la Regulamentul (UE) nr. 1230/2012, care se estimează a fi finalizată până la sfârșitul anului 2018, va fi realizată printr-o măsură de punere în aplicare în temeiul Regulamentului privind siguranța generală⁹. Noul termen prevăzut în prezenta propunere ține cont de acest lucru și ar trebui să asigure ca măsurile naționale de transpunere a articolului 9a alineatul (1) din Directiva 96/53/CE să devină aplicabile la aproximativ același moment ca modificarea la Regulamentul (UE) nr. 1230/2012 al Comisiei.

În al doilea rând, nu este necesar să se mențină ordinea exactă a modificărilor prevăzute în prezent la articolul 9a alineatul (3) din Directiva 96/53/CE. Circulația vehiculelor vizate pe drumuri necesită, în mod cumulativ, modificări ale cadrului privind omologarea de tip și modificarea prevăzută la articolul 9a alineatul (1) din Directiva 96/53/CE. Transpunerea acestei din urmă modificări nu necesită, în sine, o modificare prealabilă a cadrului privind omologarea de tip. Este suficient ca reglementarea națională să prevadă condiția omologării de tip, astfel cum este prevăzut la articolul 9a alineatul (1) din Directiva 96/53/CE.

Modificarea propusă este pe deplin în conformitate cu evaluarea impactului¹⁰ efectuată deja de Comisie, care - astfel cum s-a menționat - nu avea în vedere un moratoriu, astfel cum a fost adoptat de către colegiitori. Pentru același motiv, nu ar fi necesar să se efectueze o evaluare a impactului pentru prezenta propunere.

- **Coerența cu dispozițiile deja existente în domeniul de politică vizat**

Prezenta propunere este conformă cu și sprijină politicile existente în ceea ce privește standardele privind emisiile de CO₂ pentru vehicule grele de marfă, astfel cum sunt propuse în prezent. Ea este, de asemenea, în concordanță cu politicile existente în scopul reducerii numărului accidentelor și al deceselor în transportul rutier.

⁷ COM(2018)284.

⁸ Regulamentul (UE) nr. 1230/2012 al Comisiei din 12 decembrie 2012 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele de omologare de tip pentru masele și dimensiunile autovehiculelor și ale remorcilor acestora și de modificare a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului, JO L 353, 21.12.2012, p. 31.

⁹ Regulamentul (CE) nr. 661/2009.

¹⁰ SWD(2013) 108 final.

Prezenta propunere nu face decât să avanseze data de la care pot fi utilizate cabine mai aerodinamice și/sau mai sigure, astfel cum s-a prevăzut deja de la intrarea în vigoare a Directivei (UE) 2015/719, și, prin urmare, nu are un impact asupra transportului intermodal și asupra obiectivului general de promovare a unor alternative la transportul rutier.

- **Coerența cu alte politici ale Uniunii**

Propunerea contribuie în mod direct la realizarea primei priorități politice a Comisiei Juncker: locuri de muncă, creștere și investiții, permițând constructorilor de camioane și celor care furnizează echipamente pentru acestea să inoveze și să elaboreze noi modele de vehicule grele pentru transportul de mărfuri. Prezenta propunere urmărește, de asemenea, să contribuie la prioritatea privind uniunea energetică și clima, prin reducerea emisiilor provenite de la vehiculele grele de marfă.

2. TEMEIUL JURIDIC, SUBSIDIARITATEA ȘI PROPORȚIONALITATEA

- **Temeiul juridic**

Temeiul juridic al modificării propuse îl constituie articolul 91 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE).

- **Subsidiaritate**

Propunerea se limitează la ajustarea termenului-limită prevăzut în articolul 9a alineatul (3) din Directiva 96/53/CE. O astfel de ajustare poate fi introdusă numai de către Uniune.

În plus, denaturările de pe piața internă nu pot fi evitate decât prin o dată unică de aplicare a noilor norme.

- **Proporționalitate**

Propunerea de politică este proporțională cu problemele identificate și nu depășește ceea ce este necesar pentru a le soluționa. Mai precis, măsura se limitează la adaptarea termenului-limită de transpunere a articolului 9a alineatul (1) din Directiva 96/53/CE și, în plus, lasă totuși statelor membre suficient timp pentru a lua măsurile necesare.

- **Alegerea instrumentului**

Modificări ale directivelor ar trebui în mod normal aibă aceeași formă, și anume directive de modificare.

Cu toate acestea, acest caz particular implică numai modificarea unui termen-limită impus statelor membre. Această modificare nu este, ca atare, de natură să fie transpusă de către statele membre. În consecință, ea ar trebui să ia forma unei decizii.

3. REZULTATELE EVALUĂRIILOR EX POST, ALE CONSULTĂRIILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRII IMPACTULUI

Având în vedere că nu este necesară efectuarea unei evaluări a impactului suplimentare pentru prezenta propunere, se face trimitere la analiza de impact realizată deja de către Comisie: SWD (2013) 108 final.

4. IMPLICAȚIILE BUGETARE

Modificarea propusă nu are implicații pentru bugetul Uniunii.

5. ALTE ELEMENTE

- **Explicația detaliată a dispozițiilor specifice ale propunerii**

Principalele elemente ale propunerii sunt următoarele:

Directiva 96/53/CE

Articolul 9a

Actualul articol 9a alineatul (3) include un moratoriu de trei ani pentru introducerea unor cabine aerodinamice de la data transpunerii sau de la data aplicării modificărilor necesare în ceea ce privește cerințele tehnice de omologare de tip.

Se propune adaptarea articolului 9a alineatul (3) astfel încât să se suprimă moratoriul de trei ani și să se stabilească un termen-limită mai scurt, dar proporțional.

Propunere de

DECIZIE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

de modificare a Directivei 96/53/CE a Consiliului în ceea ce privește termenul-limită pentru punerea în aplicare de norme speciale privind lungimea maximă în cazul cabinelor care îmbunătățesc performanțele aerodinamice, eficiența energetică și performanțele în materie de siguranță

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91 alineatul (1),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹¹,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor¹²,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Directiva 96/53/CE a Consiliului 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 internațional¹³ a fost modificată prin Directiva (UE) 2015/719 a Parlamentului European și a Consiliului¹⁴, pentru a reduce consumul de energie și emisiile de gaze cu efect de seră, a adapta legislația la evoluția tehnologiilor și la noile nevoi ale pieței și a facilita transportul intermodal.
- (2) Îmbunătățirea aerodinamicii cabinelor autovehiculelor ar duce la beneficii apreciabile în ceea ce privește performanțele energetice ale vehiculelor. Cu toate acestea, această îmbunătățire nu era posibilă având în vedere restricțiile privind lungimea maximă stabilite prin Directiva 96/53/CE, fără o reducere a capacității de încărcare a vehiculelor. Prin urmare, o derogare de la restricțiile privind lungimea maximă a fost introdusă prin Directiva (UE) 2015/719.
- (3) Directiva (UE) 2015/719 includea, de asemenea, un moratoriu de trei ani pentru introducerea unor cabine aerodinamice de la data transpunerii sau de la data aplicării modificărilor necesare în ceea ce privește cerințele tehnice de omologare de tip.

¹¹ JO C [...], [...], p. [...].

¹² JO C [...], [...], p. [...].

¹³ JO L 235, 17.9.1996, p. 59.

¹⁴ Directiva (UE) 2015/719 a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2015 de modificare a Directivei 96/53/CE a Consiliului 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 (JO L 115, 6.5.2015, p. 1).

- (4) Pentru ca beneficiile cabinelor aerodinamice, în ceea ce privește performanța energetică a vehiculelor grele de marfă, dar și în ceea ce privește o mai bună vizibilitate pentru conducătorii auto, siguranța altor participanți la trafic, precum și siguranța și confortul conducătorilor auto să se materializeze cât mai curând posibil, este necesar să se vegheze ca aceste cabine aerodinamice să poată fi introduse fără întârzieri inutile, de îndată ce cerințele de omologare de tip sunt în vigoare.
- (5) Prin urmare, Directiva 96/53/CE a Consiliului ar trebui modificată în consecință,
- ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

La articolul 9a din Directiva 96/53/CE a Consiliului, alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„(3) Alineatul (1) se aplică de la [XXX] [OP: a se introduce data: 4 luni de la data intrării în vigoare a prezentei decizii].”

Articolul 2

Prezenta decizie intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Adoptată la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European
Președintele

Pentru Consiliu
Președintele