



Съвет на  
Европейския съюз

Брюксел, 21 октомври 2014 г.  
(OR. en)

---

---

Междуинституционално досие:  
2013/0105 (COD)

---

---

11296/2/14  
REV 2 ADD 1

TRANS 345  
CODEC 1531  
PARLNAT 271

### ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ НА СЪВЕТА

---

Относно:           Позиция на Съвета на първо четене с оглед приемането на  
ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА за  
изменение на Директива 96/53/ЕО на Съвета относно максимално  
допустимите размери в националния и международен трафик на  
някои пътни превозни средства, които се движат на територията на  
Общността, както и максимално допустимите маси в международния  
трафик  
= Изложение на мотивите на Съвета  
– Приета от Съвета на 17 октомври 2014 г.

---

## **I. ВЪВЕДЕНИЕ**

На 15 април 2013 г. Комисията представи на Съвета своето предложение за Директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 96/53/ЕО от 25 юли 1996 година относно максимално допустимите размери в националния и международен трафик на някои пътни превозни средства, които се движат на територията на Общността, както и максимално допустимите маси в международния трафик.

На 15 април 2014 г. Европейският парламент прие становището си на първо четене.

На 5 юни 2014 г. Съветът постигна политическо споразумение по проекта за директива. След редакцията на юрист-лингвистите Съветът прие своята позиция на първо четене на 17 октомври 2014 г. в съответствие с обикновената законодателна процедура, изложена в член 294 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

## **II. АНАЛИЗ НА ПОЗИЦИЯТА НА ПЪРВО ЧЕТЕНЕ**

### **1. Общи бележки**

Целта на тази законодателна инициатива е да се подобрят аеродинамичните характеристики на превозните средства и тяхната енергийна ефективност, като същевременно продължи повишаването на безопасността на движението по пътищата в рамките на ограниченията, наложени от геометрията на пътните инфраструктури.

Освен това е налице намерението да се насърчи използването на превозни средства на алтернативно гориво, да се улесни развитието на интермодалния транспорт, да се потвърди, че трансграничното използване на по-дълги превозни средства е допустимо за маршрути, пресичащи само една граница, както и да се даде възможност на инспекционните органи да подобрят разкриването на нарушения.

Подходът на Съвета се състоеше във въвеждането на някои изменения в първоначалното предложение. Основните разпоредби на директивата бяха значително променени. Следователно позицията на Съвета на първо четене изменя първоначалното предложение на Комисията, като го преработва, добавя и заличава няколко разпоредби в текста. Това означава, че Съветът не може да приеме свързаните с тези разпоредби изменения, въведени със становището на Европейския парламент на първо четене.

## **2. Ключови въпроси на политиката**

### **i) Пояснение относно трансграничния трафик на по-дълги превозни средства (член 1 - точка 2 - букви а) и б) - член 4, параграфи 1 и 4)**

Комисията предлага изменение на Директива 96/53/ЕО с цел да бъде потвърдено, че трансграничното използване на по-дълги превозни средства е допустимо за маршрути, пресичащи само една граница, ако съответните две държави членки са позволили това и ако са изпълнени условията за дерогации съгласно директивата.

Съветът застъпва становището, че Директива 96/53/ЕО предоставя подходящ баланс между правото на държавите членки да проучват и определят транспортни решения, подходящи за съответните им местни условия, и необходимостта от избягване на нарушения на вътрешния пазар и значително въздействие върху международната конкуренция. Съветът и Парламентът имат сходни виждания по този въпрос.

Изменения 21 и 22 бяха приети. Изменение 63 не беше прието от Съвета.

**ii) Алтернативни горива (член 1 - точка 2, буква а); член 1 - точка 8; член 10б; член 1 точки 9, букви д и е))**

В духа на предложението на Комисията Съветът възприе подход за насърчаване на използването на превозни средства на алтернативно гориво. В текста беше включено определение за алтернативни горива. Списъкът на алтернативните горива, които вече могат да се възползват от допълнителната маса, необходима за превозните средства на алтернативно гориво (максимум 1 тон), може да бъде актуализиран от Комисията предвид напредъка на технологиите.

За целите на контрола допълнителната маса, необходима за превозните средства на алтернативно гориво, ще се определя въз основа на документацията, предоставена от производителя. В текста се пояснява, че тази допълнителна тежест не трябва да се отчита за сметка на полезния товар на превозното средство.

Подходът на Европейския парламент е сходен с подхода на Съвета по отношение на технологиите с ниски нива на въглеродните емисии. Изменения 18, 19, 42, 43 и 69 се приемат частично или се запазва техният дух.

**iii) Комбиниран срещу интермодален транспорт (член 1 - точка 1 - член 2 - алинея 1 - тире 16) и (член 1 - точка 10 - член 11)**

Съветът споделя виждането, че използването на интермодален транспорт, предложено във връзка с преразглеждането на Директива 96/53/ЕО, ще благоприятства морския транспорт на къси разстояния, транспорта по вътрешни водни пътища, както и железопътния транспорт, за разлика от използването на комбиниран транспорт съгласно определението в Директива 92/106/ЕО. На практика използването на комбиниран транспорт води до определени ограничения за транспортните вериги, докато при използването на интермодален транспорт са налице потенциални сравнителни предимства.

Ето защо Съветът включи в текста определение за интермодална транспортна операция за целите на настоящата директива. Освен това в член 11 се запазва подходът на Комисията относно предвиждането на дерогация от 15 cm към максималната дължина и максималното разстояние между оста на петото колело и задната част на полуремаркетото за превозни средства, превозващи 45-футови контейнери по време на интермодална транспортна операция.

Европейският парламент реши да запази определението за комбиниран транспорт в целия текст и призова Комисията да представи законодателно предложение за изменение на Директива 92/106/ЕИО. Предвид разликата в подходите, Съветът не прие изменения 20, 44 и 45.

**iv) Аеродинамични елементи в задната част на превозните средства и нова конструкция на кабината (член 1 - точки 6 и 7 - членове 8б и 9а)**

Съветът счете, че членове 8б и 9а са основните елементи на предложението на Комисията с оглед подобряването на енергийната ефективност на превозните средства или на комбинацията от превозни средства. Съветът работи интензивно по структурирането на тези членове.

С оглед подобряването на аеродинамиката на превозните средства и съответно икономията на гориво в текста на Съвета се дава възможност за дерогации във връзка с максималната дължина, разрешена за превозните средства или комбинацията от превозни средства, предвидена в точка 1.1 от приложение I, при условие че:

- превозното средство или комбинацията от превозни средства е оборудвано с аеродинамични елементи в задната част (член 1 - точка 6 - член 8б); и/или ако
- превозното средство или комбинацията от превозни средства е оборудвано с кабина, която осигурява подобрени аеродинамични характеристики, енергийна ефективност и повишена безопасност (член 1 - точка 7 - член 9а).

В член 8б Съветът пояснява, че аеродинамичните елементи трябва да отговарят на определени изисквания, изброени в член 8б, параграф 3, с цел осигуряване на безопасност като цяло и безопасност на интермодалните транспортни операции.

Освен това тези елементи трябва да се използват в съответствие с определени оперативни изисквания, които ще се приемат от Комисията (актове за изпълнение, посочени в член 8б, параграф 4), и трябва да спазват разпоредбите на директивата за одобрение на типа (Директива 2007/46/ЕО). Освен това в текста на Съвета се пояснява, че, преди да бъдат пуснати на пазара, аеродинамичните елементи, които надвишават 50 cm, подлежат на одобрение на типа съгласно Директива 2007/46/ЕО, след необходимите изменения на тази директива.

В член 9а се следва същата логика. Съветът обаче реши да прикани Комисията да разработи необходимите технически изисквания за одобрението на типа превозни средства, оборудвани с нови кабинни, съгласно директивата за одобрение на типа (Директива 2007/46/ЕО). Преди пускането им на пазара тези превозни средства подлежат на одобрение съгласно тази директива. В текста на Съвета Комисията се приканва и да представи, при необходимост, законодателно предложение за изменение на Директива 2007/46/ЕО (обикновена законодателна процедура).

В текста на Съвета изискванията за превозните средства, оборудвани с нови кабинни, не са задължителни. Европейският парламент предвижда въвеждането на задължителни изисквания седем години след влизане в сила на настоящата директива. Следователно изменения 38 и 40 не са приемливи.

Съгласно подхода на Съвета дерогацията за превозни средства, оборудвани с аеродинамични елементи в задната си част, ще се прилага по целесъобразност, считано от:

- датата на транспониране на текста, изменящ директивата за одобрение на типа (Директива 2007/46/ЕО), или
- датата на прилагане на необходимите изменения на техническите изисквания съгласно Директива 2007/46/ЕО,

- и след приемане на актовете за изпълнение, съдържащи подробни оперативни изисквания за използването на тези елементи.

Освен това дерогацията за превозни средства, оборудвани с нови кабинни, ще започне да се прилага по целесъобразност пет години след:

- датата на транспониране на текста, изменящ директивата за одобрение на типа (Директива 2007/46/ЕО), или
- датата на прилагане на актовете за изпълнение съгласно Директива 2007/46/ЕО.

И в двата члена 8б и 9а се посочва, че превозните средства, оборудвани с аеродинамични елементи или с нови кабинни, трябва да бъдат в състояние да опишат кръг с външен радиус 12,50 m и вътрешен радиус 5,30 m (приложение I, точка 1.5). Освен това предоставената възможност за превишаване на максимално допустимите дължини на превозните средства не трябва да води до увеличаване на товароносимостта им. Изменение 28 се приема по отношение на духа му.

Европейският парламент поддържа делегирането на правомощия на Комисията съгласно предвиденото в предложението на Комисията. Тъй като Съветът възприе друг подход, изменения 30, 31 и 41 не бяха взети под внимание.

**v) Прилагане (член 1 - точки 11 и 12 - (членове 12 и 13))**

Съгласно позицията на Съвета относно прилагането държавите членки трябва да вземат конкретни мерки за идентифициране на превозните средства, превишаващи максимално допустимата маса в срок от шест години от датата на влизане в сила на настоящата директива. Освен това текстът на Съвета съдържа разпоредба без количествени показатели за проверка на масата на превозните средства. В текста също се пояснява, че проверките на масата на превозните средства могат да се извършват с помощта на автоматични системи, монтирани в инфраструктурата, или чрез бордово оборудване за претегляне; Съветът остава технически неутрален по този въпрос.

В допълнение в текста на Съвета се посочва ясно, че държавите членки не трябва да налагат инсталирането на бордово оборудване за претегляне на превозни средства, които са регистрирани в друга държава членка. В текста на Съвета се предвиждат актове за изпълнение за разработването на подробни технически спецификации, за да се гарантира прецизността, надеждността и пълната оперативна съвместимост на бордовото оборудване за претегляне. Съветът не прие предложените от Комисията мерки за превозни средства, превишаващи максимално допустимата маса, но запази задължението компетентните органи да обменят информацията относно нарушенията и санкциите.

Съветът не се съгласи с подхода на Комисията във връзка с категоризирането на нарушенията (член 13). Текстът беше заменен с въвеждането на задължение за държавите членки да определят правила за санкции, които да се прилагат за предвидените в директивата нарушения.

Съветът не може да приеме изменение 50, съгласно което в срок от пет години след влизането в сила на настоящата директива всички нови превозни средства от категории N2 и N3 трябва да бъдат оборудвани с бордови системи за претегляне. Изменения 46, 49, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58 и 59 също не бяха приети от Съвета.

**vi) Задължения за докладване (член 1 - точка 14 - член 15)**

Съветът предлага да се опростят задълженията за докладване спрямо първоначалното предложение на Комисията съгласно член 15. Съгласно подхода на Съвета от държавите членки се изисква да изпращат на Комисията информация за броя проверки, извършени през предходните две календарни години, и за броя на откритите претоварени превозни средства. Тези данни могат да се изпратят заедно с информацията, представена на Комисията съгласно Регламент 561/2006/ЕО.



**vii) Срок за транспониране (член 2)**

Съветът предвижда преходен период от 36 месеца, първоначалното предложение на Комисията беше 18 месеца. Освен това членове 8б, параграф 1 и 9а, параграф 1 съдържат конкретни предварителни условия за прилагането си (вж. подточка ii) относно аеродинамичните елементи в задната част на превозното средство и новата конструкция на кабината).

**viii) Структура на правния акт (делегирани актове/актове за изпълнение)**

Съветът смята, че Комисията следва да бъде оправомощена да приема делегирани актове за актуализиране на списъка на алтернативните горива, включен в настоящата директива, с цел отчитане на иновациите в горивната технология.

Съветът обаче реши да измени делегирането на правомощия на Комисията (като замени делегираните актове с актове за изпълнение) по отношение на задните дефлектори, новата конструкция на кабините и определянето на технически спецификации за оперативна съвместимост. Тъй като Съветът предлага различна структура за членове 8б и 9а, делегирането на правомощия на Комисията беше изменено (вж. подточка iv).

**III. ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

При определянето на своята позиция на първо четене Съветът взе изцяло предвид предложението на Комисията и становището на Европейския парламент на първо четене. Що се отнася до измененията, предложени от Европейския парламент, Съветът отбелязва, че определен брой изменения — по дух, частично или изцяло — са вече включени в неговата позиция на първо четене.