



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 12.1.2015 г.
COM(2015) 7 final

2013/0105 (COD)

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

**съгласно член 294, параграф 6 от Договора за функционирането на Европейския
съюз**

относно

**позицията на Съвета по приемането на 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**

(текст от значение за ЕИП)

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

съгласно член 294, параграф 6 от Договора за функционирането на Европейския съюз

относно

позицията на Съвета по приемането на 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

(текст от значение за ЕИП)

1. ИСТОРИЯ НА ДОСИЕТО

Дата на предаване на предложението на Европейския парламент и на Съвета 16 април 2013 г.
(документ COM(2013) 195 final – 2013/0105 (COD):

Дата на становището на Европейския икономически и социален комитет: 11 юли 2013 г.

Дата на позицията на Европейския парламент на първо четене: 15 април 2014 г.

Дата на предаване на измененото предложение: не е приложимо

Дата на приемане на позицията на Съвета: 5 юни 2014 г.

2. ЦЕЛИ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО НА КОМИСИЯТА

С Директива 96/53/ЕО се въвеждат максимално допустими размери на тежкотоварните автомобили и автобусите в международния трафик и тяхната максимално допустима маса в международния трафик (при определени условия държавите членки могат да задават по-големи от тези размери или маса за националния трафик).

Основната цел на изменението е да се повиши екологосъобразността и безопасността на тежкотоварните автомобили и автобусите, като се позволят дерогации за масата и размерите в някои случаи и при определени условия, при които понастоящем не са осъществими подобрения поради ограниченията, наложени с посочената директива. Очаква се повишената екологосъобразност на камионите да доведе до подобряване на горивната ефективност с около 7—10 % и съответно намаляване на емисиите на CO₂ и парникови газове. Благодарение на повишаването на безопасността на тежкотоварните автомобили може да бъде спасен животът на до 500 души годишно — спадащи главно към уязвимите участници в пътното движение като пешеходци и колоездачи в градски райони.

С предложението на Комисията се цели по-конкретно следното:

- Да се улесни подобряването на аеродинамичните характеристики на превозните средства: като се позволи удължаване, даващо възможност за проектиране на по-аеродинамични кабини. Освен това благодарение на тези „интелигентни“ кабини водачите ще имат по-добра видимост и при произшествие енергията ще се поглъща по-добре. Предлага се също така да се разреши използването на аеродинамични елементи, закрепени към задната част на ремаркета, полуремаркета или камиони; има готовност за пускане на пазара на такива елементи, чието използване нараства — например в САЩ. В предложената директива не се предвижда увеличаване на товароносимостта.
- Да се позволи увеличаване на масата за хибридно или електрическо задвижване с до 1 тон.
- Да се въведат разпоредби относно принудителното изпълнение поради тревожно високото равнище на превишенията на максимално допустимата маса. С новите разпоредби се препоръчва използването в камионите на бордови датчици за маса и разполагането по пътищата на станции за измерване на масата в движение, като същевременно държавите членки се задължават да извършват определен брой проверки, пропорционален на трафика.
- Да се въведе солидарна отговорност на товародателя и превозвача в случай на превишаване на максимално допустимата маса по време на автомобилния транспорт (когато товародателят не е предоставил информация или предоставената от него информация е подвеждаща).
- Да се улесни интермодалният транспорт на контейнери, като за този на 45-футови контейнери и сменяеми каросерии се предостави дерогация за увеличаване на максимално допустимата маса на 44 тона и на максимално допустимата дължина с 15 сантиметра.
- Да се позволи увеличаване на масата на автобуси с 1 тон, за да се вземе предвид увеличаването на теглото на пътниците и на техния багаж.

В допълнение към горепосочените основни цели на изменението, предложението на Комисията отразява също така пояснението, предоставено от Комисията на Европейския парламент¹ по въпроса за трансграничното движение на по-дълги превозни средства (т.е. съществуващите правила позволяват пресичане на една граница между две съседни държави членки, които са разрешили използването на по-дълги превозни средства на своята територия).

3. КОМЕНТАРИ ОТНОСНО ПОЗИЦИЯТА НА СЪВЕТА

Политическото споразумение, прието от Съвета по транспорта на 5 юни 2014 г., е в подкрепа на основните цели на предложението на Комисията да се даде възможност за проектирането на камиони с повишена екологосъобразност и безопасност, но се отклонява по някои други аспекти, както е посочено по-долу.

- Предлагат се дълги срокове както за транспонирането на новата директива (3 години), така и за прилагането на разпоредбите на член 9 от нея относно проектирането на нови кабини (5 години след необходимото изменение на

¹ Писмо от 13 юни 2012 г. на заместник-председателя Калас до Брайън Симпсън, председател на комисията по транспорт и туризъм на ЕП.

Директива 2007/46, включително на актовете за нейното изпълнение), с оглед на инвестиционния капацитет на някои производители на превозни средства. Предвиденият в предложението на Комисията срок за транспониране е 18 месеца. Комисията припомня, че нейното предложение по същество е за предоставяне на възможност, т.е. производителите не ще бъдат задължени да произвеждат такива кабини, ако не очакват, че ще има пазар за този продукт. Комисията счита, че предложените дълги срокове са неоправдани, тъй като необходимите технологии вече са на разположение и гражданите на Съюза следва възможно най-скоро да могат да се възползват от по-екологични и по-безопасни камиони.

- Предложението от Комисията стълб за принудително изпълнение чрез санкциониране на нарушенията относно максимално допустимата маса (членове 12 и 13) до голяма степен е отхвърлен от Съвета, който заличи член 13 относно категоризирането на нарушенията и смекчи изискванията на член 12 относно принудителното изпълнение. Например Съветът замени количествения показател за проверки за предварителен подбор, предложен от Комисията (който вече се прилага от някои държави членки), с „подходящо ниво“ на проверки. В действителност това би означавало на практика да се запази сегашното незадоволително състояние. Комисията счита, че в допълнение към ускореното пътно износване, което ще доведе до допълнителни разходи за поддръжка, превишаването на максимално допустимата маса на превозните средства застрашава пътната безопасност и нарушава конкуренцията между операторите, които спазват правилата, и тези, които не ги спазват. Липсата на хармонизиране между различните държави членки на процедурите за принудително изпълнение и на равнището на санкции изпраща объркващи послания за превозвачите и намалява ефективността на принудителното изпълнение. Съветът обаче се съгласи, че държавите членки трябва да докладват на Комисията за броя на проверките и нарушенията.
- В член 10з, параграф 5 от своята позиция на първо четене Съветът се позовава на член 5, параграф 4, втора алинея, буква б) („клауза за липса на становище“) от Регламент (ЕС) № 182/2011. Комисията направи изявление, в което припомня, че до тази разпоредба не трябва да се прибегва системно, а в отговор на специална необходимост да се направи изключение от принципното правило, което гласи, че Комисията може да приеме проект на акт за изпълнение, когато не е дадено становище. Предвид на това, че представлява изключение от общото правило, определено в член 5, параграф 4, прибегването до втора алинея, буква б) не може да се разглежда просто като „дискреционно правомощие“ на законодателя, а трябва да се тълкува ограничително и, следователно, да бъде мотивирано.

От друга страна, Комисията приветства следните точки:

- Предложената от Комисията формулировка на членове 8 и 9 относно аеродинамичните характеристики е запазена по отношение както на целта, така и на съдържанието. Въпреки факта, че Съветът заменя предложените делегирани актове с актове за изпълнение и ги ограничава до член 8, Комисията може да се съгласи с този подход с оглед на работата на експертна група, създадена от Комисията, за да определи техническите подробности за съдържанието на тези актове. Съдържанието на делегираните актове, предвидени в член 9, може да бъде включено в актуализацията на регламентите

относно одобрението на типа на превозните средства съгласно Директива 2007/46/ЕО. В членове 8 и 9 Съветът доизясни ролята на законодателството в областта на одобрението на типа (Директива 2007/46/ЕО, Регламент (ЕО) № 661/2009 и Регламент (ЕС) № 1230/2012).

- Въвеждането на солидарна отговорност на товародателя и превозвача за превоза на контейнери.
- Разширяването на обхвата на предложеното разрешение за допълнителна маса за електрически/хибридни превозни средства, така че да се включат и превозните средства, задвижвани от алтернативни горива, за да се вземе предвид увеличението на масата, необходимо за прилагането на съответните алтернативни технологии.
- Съветът прие ново определение за интермодална транспортна операция, което надлежно отразява особеностите на водния транспорт. Това ново определение би било приложимо за предоставянето за 45-футови контейнери и сменяеми каросерии на дерогация за увеличаване на максимално допустимата маса на 44 тона и на максимално допустимата дължина с 15 сантиметра.
- Съветът увеличи на 19,5 тона максимално допустимата маса, разрешена за двусните автобуси (с 500 kg повече от масата, посочена в предложението на Комисията), за да се вземе предвид и увеличението на масата поради задължителните бордови системи (клас Еуро VI, оборудване за гарантиране на безопасността).

По отношение на трансграничното движение на по-дълги превозни средства, Комисията взема под внимание различията в становищата между държавите членки и решението на Съвета да не се изменя текстът на действащата директива. Комисията може да приеме компромисното решение да се заличат разпоредбите на съответния член, като по този начин се запази съществуващото положение съгласно действащата директива. Комисията публикува изявление, с което потвърди тълкуването си относно трансграничното движение на по-дълги превозни средства, както вече е посочено в посоченото по-горе писмо на заместник-председателя Калас до г-н Симпсън.

4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Комисията счита, че актуализирането на законодателството относно максимално допустимите маси и размери на тежкотоварните превозни средства и автобусите е от решаващо значение за постигането на целите за намаляване на емисиите на парникови газове. Новите кабини не само ще бъдат с подобрени аеродинамични характеристики; уголемените кабини ще позволят също така въвеждането в бъдеще в превозните средства на ново оборудване за подобряване на горивната ефективност. Освен това Комисията счита, че новите конструктивни решения ще позволят въвеждането на по-безопасни камиони, което ще спомогне за спасяването на човешки живот в градските райони при пътнотранспортни произшествия с ниска скорост на движение, в които са замесени тежкотоварни превозни средства. По тези причини Комисията счита, че изчакването в продължение на няколко години на въвеждането от производителите на новите конструктивни решения, които до голяма степен са готови за внедряване, би било в противоречие с интересите на гражданите на Съюза. Комисията е на мнение, че тези въпроси заслужават да бъдат разгледани по време на преговорите между съзаконодателите.