



PARLAMENTUL EUROPEAN

2009 - 2014

---

*Comisia pentru transport și turism*

---

24.7.2013

## **DOCUMENT DE LUCRU**

referitor la propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 96/53/CE 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 internațional (COM(2013)0195)

Comisia pentru transport și turism

Raportor: Jörg Leichtfried

## **Legislația existentă**

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 internațional, stabilește limitele privind greutatea și dimensiunile maxime pentru vehiculele care circulă în Uniunea Europeană și precizează condițiile în care pot fi acordate derogări la limitele respective.

Cu toate acestea, directiva nu ține seama de evoluțiile recente în ceea ce privește piața și tehnologiile.

## **Propunerea Comisiei COM(2013)0195**

Pentru a permite introducerea pe piață a unor vehicule mai aerodinamice și mai eficiente din punct de vedere energetic, fără a le compromite capacitatea comercială de încărcare, Comisia propune modificarea Directivei 96/53/CE a Consiliului prin abordarea următoarelor aspecte:

- creșterea greutății totale a unui vehicul pentru a permite posibilitatea utilizării de motoare hibride și electrice care, în general, sunt mai grele. Această măsură ține seama și de greutatea medie a pasagerilor din autobuzele comerciale, care a crescut după intrarea în vigoare a Directivei 96/53/CE a Consiliului;
- creșterea lungimii totale a unui vehicul pentru a permite posibilitatea montării în spate a mai multor cabine de tractor aerodinamice și/sau eleroane profilate. De asemenea, această măsură va face posibilă transportarea de containere lungi de 45 de picioare (13,72 m) – care devin standard în alte moduri de transport – îmbunătățind astfel integrarea transportului rutier în rețelele intermodale;
- introducerea unor dispoziții privind controlul și sancțiunile, pentru a efectua controale rutiere mai precise și mai eficiente, precum și pentru a institui un regim comun de sancțiuni aplicabil în toate statele membre;
- permisiunea explicită de utilizare transfrontalieră a vehiculelor mai lungi pentru curse care traversează o singură frontieră, cu respectarea anumitor condiții.

## **Aspecte de discutat**

### **1. Circulația transfrontalieră a camioanelor mai lungi [articolul 4 alineatul (4) din Directiva 96/53/CE a Consiliului]**

Se propune elaborarea unei legislații explicite care să permită circulația vehiculelor lungi în transportul transfrontalier în cazul în care cele două state membre în cauză o permit deja și dacă sunt îndeplinite condițiile de derogare enunțate la articolul 4 alineatele (3), (4) și (5) din Directiva 96/53/CE. Comisia susține că măsura respectivă nu afectează în mod semnificativ concurența internațională atât timp cât utilizarea transfrontalieră se limitează la două state membre în care infrastructura existentă și cerințele de siguranță rutieră permit acest lucru. În plus, conform propunerii, dreptul statelor membre, consacrat în temeiul principiului subsidiarității, de a decide asupra soluțiilor de transport adecvate circumstanțelor lor specifice,

este în echilibru cu necesitatea de a împiedica astfel de politici să denatureze piața internă.

*Observațiile raportorului:*

Comisia a declarat inițial că va iniția proceduri împotriva statelor membre pentru încălcarea Directivei 96/53/CE în cazul în care se confirmă utilizarea transfrontalieră a camioanelor mai lungi și mai grele. Cu toate acestea, după ce a fost întimpinată de un număr de părți interesate, Comisia și-a modificat complet interpretarea directivei în legătură cu acest punct. Raportorul dorește să sublinieze în această privință că trebuie urmate proceduri democratice și că orice modificare referitoare la ce este permis în ceea ce privește traficul transfrontalier ar trebui operată de către colegiutor, și nu la cererea părților interesate.

Raportorul dorește să insiste asupra faptului că unele parlamente naționale și organisme legislative (cum ar fi cele două camere ale Parlamentului Austriei și *Bundesrat*-ul german) și-au exprimat îngrijorarea cu privire la permisiunea explicită acordată „gigaliner-elor” de a trece mai multe frontiere ale statelor membre. Mai mult decât atât, raportorul nu este de acord cu argumentul că un asemenea trafic nu ar afecta concurența în cadrul Uniunii. De fapt, acesta consideră că permiterea unui astfel de trafic între unele state membre și interzicerea lui în altele nu doar că ar crea un dezavantaj economic pentru statele membre care îl interzic, ci le-ar supune pe acestea unor presiuni considerabile din partea producătorilor, a transportatorilor și a statelor învecinate de a-și modifica legislația. La rândul său, acest lucru ar putea conduce la compromisuri periculoase între nevoia unui stat membru de a proteja interesele economice ale întreprinderilor naționale, pe de o parte, și nevoia sa de a garanta siguranța și protecția mediului.

Raportorul dorește să sublinieze că Comisia nu a efectuat o evaluare de impact privind circulația transfrontalieră a vehiculelor mai lungi și mai grele (VLG). Cu toate acestea, studii independente arată că transportul feroviar de marfă și transportul combinat ar suferi o scădere semnificativă în ceea ce privește volumul transporturilor dacă li s-ar permite gigaliner-elor să desfășoare activități transfrontaliere<sup>1</sup>. Prin urmare, raportorul consideră că permisiunea acordată camioanelor mai lungi de a circula liber între diferite state membre ar fi contraproductivă în raport cu unul dintre principalele obiective ale Uniunii enumerate în Cartea albă a Comisiei privind politica transporturilor<sup>2</sup>, respectiv favorizarea transferului modal de la transportul rutier la cel feroviar în Uniunea Europeană. Mai mult decât atât, camioanele mai lungi și mai grele ar putea avea un impact negativ asupra siguranței rutiere, provocând mai multe accidente grave din cauza greutateii și a dimensiunii lor.

Pentru a asigura un mediu concurențial echitabil la nivelul Uniunii Europene, pentru a facilita în continuare transferul modal de la transportul rutier la cel feroviar și pentru a menține drepturile statelor membre în ceea ce privește subsidiaritatea, ar trebui să se interzică în mod explicit gigaliner-elor să treacă frontierele statelor membre. Fiecare stat membru ar trebui să aibă dreptul de a decide dacă să permită sau nu circulația lor, în mod nediscriminatoriu, pe

---

<sup>1</sup> TIM Consult (2006): <http://www.uirr.com/en/media-centre/press-releases-and-position-papers/2006/mediacentre/17-study-on-longer-and-heavier-road-vehicles-gigaliner.html>

UIC (2008): <http://www.uirr.com/en/media-centre/leaflet-and-studies/mediacentre/63-the-effects-of-the-introduction-of-mega-trucks-in-europe.html>

Kessel & Partner/Fraunhofer (2012): <http://www.uirr.com/en/media-centre/press-releases-and-position-papers/2012/mediacentre/492-tangible-risks-of-lhvs-in-eu-wide-circulation.html>

<sup>2</sup> COM(2011)0144.

teritoriul său respectiv. Cu toate acestea, întrucât camioanele mai lungi sunt, în același timp, mult mai grele și, prin urmare, cauzează deteriorarea mai rapidă a infrastructurii rutiere, circulația lor ar trebui să se supună unor taxe mai ridicate, după caz.

## **2. Îmbunătățirea performanței aerodinamice și siguranța rutieră a vehiculelor (articolele 8 și 9)**

Comisia propune posibilitatea adăugării în spatele vehiculelor sau a ansamblurilor de vehicule a dispozitivelor care îmbunătățesc performanța aerodinamică (articolul 8). Pentru a garanta că aceste dispozitive suplimentare respectă în același timp normele de siguranță rutieră, acestea ar trebui să fie fixate ferm, să fie prevăzute cu semnalizare diurnă și nocturnă, să nu sporească riscul pentru alte vehicule în cazul unei coliziuni și să nu crească riscul de răsturnare la acțiunea vântului lateral.

În plus, propunerea permite realizarea de modificări la cabinele tractoarelor pentru a le face mai eficiente din punct de vedere aerodinamic, pentru a spori vizibilitatea și a crește siguranța conducătorului auto și siguranța participanților rutieri vulnerabili, prin eliminarea unghiului mort (articolul 9).

### *Observațiile raportorului:*

Raportorul sprijină modificările la aerodinamica vehiculelor, propuse la articolul 8, și este de acord cu principalele sale caracteristici, însă dorește să precizeze că după montarea de eleroane suplimentare sau de alte dispozitive aerodinamice la caroseria vehiculului, ar trebui să existe totuși posibilitatea încărcării și transportării pe calea ferată a vehiculului respectiv, în cadrul unor operațiuni de transport combinat. Legiuitorul ar trebui să garanteze că îmbunătățirile aerodinamice aduse camioanelor nu împiedică și nici nu descurajează transportul combinat.

Raportorul este dezamăgit de faptul că propunerea neglijează total problema înălțimii vehiculelor. De asemenea, acesta consideră rușinos faptul că nu s-a efectuat aproape niciun studiu științific în ceea ce privește impactul ajustărilor aerodinamice propuse. El dorește să evedențieze faptul că transportul combinat are un potențial mult mai mare decât îmbunătățirea aerodinamicii camioanelor sub aspectul reducerii emisiilor de CO<sub>2</sub>.

Nu în ultimul rând, raportorul dorește să atragă atenția asupra faptului că normele care guvernează echipamentele aerodinamice în raport cu dimensiunile vehiculelor sunt stipulate deja în legislația UE privind omologarea de tip. Regulamentul (UE) nr. 1230/2012 al Comisiei prevede excepții cu privire la îmbunătățirile aerodinamice adăugate în spatele vehiculelor [500 mm comparativ cu 2 000 mm, ca măsură tranzitorie, astfel cum se propune în COM(2013)0195] și la dispozitivele fixate în părțile laterale ale vehiculelor. Trebuie să se clarifice dacă o nouă directivă care abordează aceeași chestiune este cu adevărat necesară. Dacă este necesară, trebuie să asigure coerență între cele două acte legislative.

În ceea ce privește siguranța rutieră, raportorul salută faptul că propunerea vizează îmbunătățirea manevrabilității vehiculului și a vizibilității și siguranței conducătorului auto (articolul 9) și dorește consolidarea acestor dispoziții prin impunerea obligativității, și nu prin natura opțională, a efectuării modificărilor privind proiectarea cabinei tractorului. Se

estimează că modificarea concepției cabinelor ar putea salva 300-500 de vieți pe an, adică o reducere cu 10 % (comparativ cu situația actuală) a numărului deceselor survenite în urma accidentelor în care sunt implicate camioane. Siguranța rutieră reprezintă, de mult timp, o prioritate-cheie pentru Parlamentul European, fapt confirmat de Rezoluția sa din 27 septembrie 2011 referitoare la siguranța rutieră în Europa 2011-2020<sup>1</sup>. Raportorul consideră că impunerea obligativității efectuării modificărilor privind proiectarea cabinei este importantă, în conformitate cu prioritățile în materie de siguranță rutieră stabilite de Parlament. Aceste măsuri nu ar necesita o tehnologie revoluționară, întrucât tehnologia necesară este cunoscută și, dacă există voință politică, ea ar putea fi introdusă curând. Poate fi avută în vedere o perioadă de tranziție pentru a acorda constructorilor mai mult timp pentru a se conforma noilor specificații de proiectare.

### **3. Preselecția și controalele focalizate (articolul 12)**

Se propune ca statele membre să instituie un sistem de preselecție și de controale focalizate ale vehiculelor și ansamblurilor de vehicule aflate în circulație pentru a efectua controale rutiere mai precise și mai eficiente. Scopul acestei preselecții este identificarea vehiculelor asupra cărora există suspiciuni de infracțiune și care, prin urmare, ar trebui verificate manual. Se precizează în propunere că acest lucru se poate realiza fie prin instalarea de sisteme automate în infrastructuri [articolul 12 alineatul (2)], fie prin montarea de dispozitive de cântărire la bordul vehiculelor [articolul 12 alineatul (6)].

#### *Observațiile raportorului:*

Raportorul este de acord cu obiectivul introducerii sistemului de preselecție, care ar putea conduce la controale mai precise și mai eficiente, putând reduce sarcina atât asupra transportatorilor conformi, cât și a autorităților de verificare. Pentru a asigura un mediu concurențial echitabil la nivelul Uniunii și a transfera responsabilitatea privind conformitatea cu normele de siguranță de la autoritățile de verificare la transportatori, raportorul dorește să se impună vehiculelor obligativitatea de a fi echipate cu dispozitive de cântărire la bord. Propunerea se axează pe verificări ale greutății (supraîncărcarea), dar este la fel de important să se efectueze verificări ale dimensiunilor (pe lățime, lungime și înălțime). În final, se pune problema dacă ar trebui stabilite în propunere, în scopul identificării încălcărilor, abateri acceptate (adică sub 5 % pentru greutate și sub 2 % pentru lungime și lățime) de la dimensiunile stabilite. Raportorul ar prefera o abordare armonizată care să fie stabilită pentru astfel de limite, în loc să se permită fiecărui stat membru să decidă de unul singur dacă să impună sau nu sancțiuni pentru asemenea infracțiuni.

### **4. Actele delegate (articolul 16)**

Conform propunerii, Comisia este împuternicită să definească cerințele impuse pentru noile dispozitive aerodinamice montate în spatele vehiculelor [articolul 8 alineatul (4)] și pentru proiectarea de noi autovehicule [articolul 9 alineatul (5)], precum și specificațiile tehnice care permit asigurarea interoperabilității complete a dispozitivelor de cântărire la bord și orientările privind procedurile de control al greutății vehiculelor în circulație.

---

<sup>1</sup> JO C 56 E, 26.2.2013, p. 54.

*Observațiile raportorului:*

Deși este nevoie de un anumit grad de flexibilitate pentru asigurarea faptului că legislația poate ține pasul cu dezvoltarea tehnologică, ar trebui totuși analizat cu atenție dacă delegarea de competențe Comisiei, astfel cum a fost aceasta propusă, este necesară în toate domeniile. Legiuitorul este responsabil, în ultimă instanță, cu textele legislative. Domeniul de aplicare al delegării de competențe propuse pare a fi mult prea amplu, iar Parlamentul ar trebui să își rezerve dreptul de a modifica elemente esențiale ale legislației prin intermediul procedurii legislative ordinare.