



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 12.1.2015 r.
COM(2015) 7 final

2013/0105 (COD)

**KOMUNIKAT KOMISJI
DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO**

na podstawie art. 294 ust. 6 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej

dotyczący

**stanowiska Rady w sprawie przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady
zmieniającej dyrektywę 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającą dla niektórych
pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne
dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne
dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

**KOMUNIKAT KOMISJI
DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO**

na podstawie art. 294 ust. 6 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej

dotyczący

stanowiska Rady w sprawie przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającą dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

1. KONTAKST

Data przekazania wniosku Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (dokument COM (2013) 195 final – 2013/0105 (COD): 16 kwietnia 2013 r.

Data wydania opinii przez Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny: 11 lipca 2013 r.

Data uchwalenia stanowiska Parlamentu Europejskiego w pierwszym czytaniu: 15 kwietnia 2014 r.

Data przekazania zmienionego wniosku: n.d.

Data przyjęcia stanowiska Rady: 5 czerwca 2014 r.

2. PRZEDMIOT WNIOSEKU KOMISJI

Dyrektywa 96/53/WE ustanawia maksymalne wymiary samochodów ciężarowych i autobusów w ruchu międzynarodowym oraz ich maksymalną masę w ruchu międzynarodowym (państwa członkowskie mają możliwość wykroczenia poza te wymiary lub masę w ruchu krajowym pod pewnymi warunkami).

Głównym celem zmiany jest zapewnienie bardziej ekologicznych oraz bezpieczniejszych samochodów ciężarowych i autobusów, poprzez pozwolenie na odstępstwa dotyczące masy i wymiarów w niektórych przypadkach i na określonych warunkach, w przypadku gdy usprawnienia są obecnie niewykonalne z uwzględnieniem ograniczeń określonych w dyrektywie. Bardziej ekologiczne samochody ciężarowe mają przynieść poprawę w zakresie zużycia paliwa o około 7-10 % oraz odpowiednie zmniejszenie emisji CO₂ i gazów cieplarnianych. Bezpieczniejsze samochody ciężarowe mogą ocalić życie 500 osób rocznie, głównie wśród użytkowników szczególnie zagrożonych, takich jak pieszy i rowerzyści na obszarach miejskich.

W szczególności wniosek Komisji ma na celu:

- Ułatwienie osiągnięcia lepszej aerodynamiki pojazdów: poprzez zezwolenie na zwiększenie długości w celu zaprojektowania bardziej aerodynamicznej kabiny. Takie inteligentne kabiny zapewnią również kierowcy lepszą widoczność oraz lepsze pochłanianie energii w razie wypadku. Wniosek umożliwia również stosowanie aerodynamicznych skrzydeł z tyłu przyczepy, naczepy lub samochodu ciężarowego. Skrzydła te osiągnęły dojrzałość rynkową i w coraz większym stopniu są wykorzystywane, na przykład w Stanach Zjednoczonych. Proponowana dyrektywa nie przewiduje wzrostu pojemności ładunkowej.
- Umożliwienie zwiększenia masy do celów napędu hybrydowego lub elektrycznego o maksymalnie 1 tonę.
- Wprowadzenie przepisów dotyczących egzekwowania, ze względu na niepokojąco wysoką liczbę pojazdów o zbyt dużej masie. Nowe przepisy zalecają stosowanie pokładowych czujników masy w samochodach ciężarowych oraz wprowadzenie punktów pomiaru masy na drogach, jednocześnie zobowiązując państwa członkowskie do przeprowadzania określonej liczby kontroli proporcjonalnej do ruchu.
- Wprowadzenie wspólnej odpowiedzialności wysyłającego i przewoźnika w przypadku nadmiernej masy w transporcie drogowym (jeżeli informacje dostarczone przez wysyłającego są niedostępne lub wprowadzają w błąd).
- Ułatwianie transportu intermodalnego kontenerów poprzez wprowadzenie odstępstwa w przedziale do 44 ton oraz dodatkowych 15 centymetrów długości w odniesieniu do przewozu kontenerów o długości 45 stóp oraz nadwozi wymiennych w transporcie intermodalnym.
- Zwiększenie maksymalnej masy autobusów o dodatkową jedną tonę, by uwzględnić wzrost masy pasażerów i ich bagażu.

Oprócz głównego celu zmiany określonego powyżej wniosek Komisji uwzględnia również wyjaśnienia przedstawione przez Komisję Parlamentowi Europejskiemu¹ w kwestii transgranicznego ruchu dłuższych pojazdów (obowiązujące przepisy umożliwiają przekroczenie jednej granicy między dwoma sąsiadującymi ze sobą państwami członkowskimi, które zezwalają na korzystanie z dłuższych pojazdów na swoim terytorium).

3. UWAGI DOTYCZĄCE STANOWISKA RADY

Porozumienie polityczne przyjęte przez Radę ds. Transportu w dniu 5 czerwca 2014 r. popiera główny cel wniosku Komisji, jakim jest umożliwienie opracowania bardziej ekologicznych oraz bezpieczniejszych samochodów ciężarowych, ale odbiega od wniosku w odniesieniu do niektórych innych aspektów, w szczególności:

- Zaproponowano długie terminy transpozycji nowej dyrektywy (3 lata) i wykonania przepisów jej art. 9 dotyczących projektowania nowych kabin (5 lat po wprowadzeniu niezbędnych zmian do dyrektywy 2007/46/WE oraz do jej aktów wykonawczych), w celu uwzględnienia zdolności inwestycyjnych niektórych producentów pojazdów. We wniosku Komisji przewidziano okres transpozycji wynoszący 18 miesięcy. Komisja przypomina, że jej wniosek ma charakter ułatwiający, co oznacza, że producenci nie byłoby zobowiązani do produkcji takich

¹ Pismo wiceprzewodniczącego Siima Kallasa do Briana Simpsona – przewodniczącego komisji TRAN Parlamentu Europejskiego z dnia 13 czerwca 2012 r.

kabin. Swoją decyzję mogliby uzależnić od tego, czy ich zdaniem istnieje rynek dla tego produktu. Komisja uważa, że proponowane długie terminy są nieuzasadnione, ponieważ niezbędne technologie są już dostępne, a obywatele Unii powinni mieć możliwość korzystania z bardziej ekologicznych oraz bezpieczniejszych samochodów ciężarowych tak szybko, jak to możliwe.

- Zaproponowany przez Komisję pakiet środków w celu karania naruszeń związanych z nadmierną masą (art. 12 i 13) został zasadniczo odrzucony przez Radę, która skreśliła art. 13 dotyczący kwalifikacji naruszeń i złądziła art. 12 dotyczący egzekwowania przepisów. Przykładowo Rada zastąpiła ilościowy wskaźnik kontroli wyboru wstępnego zaproponowany przez Komisję (stosowany już przez niektóre państwa członkowskie) przez „odpowiedni poziom” kontroli. W rzeczywistości nie oznaczałoby to żadnych znaczących zmian w stosunku do obecnej sytuacji, która nie jest zadowalająca. Oprócz szybszego zużycia dróg, co prowadzi do dodatkowych kosztów utrzymania, Komisja jest zdania, że nadmierna masa pojazdów narusza bezpieczeństwo drogowe i zakłóca konkurencję między operatorami, którzy przestrzegają przepisów, a tymi, którzy tego nie robią. Brak harmonizacji procedur egzekwowania i poziomu kar w poszczególnych państwach członkowskich wprowadza przewoźników w błąd oraz obniża skuteczność egzekwowania przepisów. Rada zgodziła się jednak, że państwa członkowskie muszą przekazywać Komisji dane dotyczące liczby kontroli i naruszeń.
- W art. 10h ust. 5 swojego stanowiska w pierwszym czytaniu Rada powołuje się na art. 5 ust. 4 akapit drugi lit. b) rozporządzenia (UE) nr 182/2011 („klauzula dotycząca braku opinii”). Komisja wydała oświadczenie, przypominając, że powoływanie się na ten przepis nie może być dokonywane regularnie, ale musi być odpowiedzią na konkretną potrzebę odstąpienia od zasady, zgodnie z którą Komisja może przyjąć projekt aktu wykonawczego, w przypadku gdy nie została wydana opinia. Jako że jest to wyjątek od zasady ogólnej ustanowionej w art. 5 ust. 4, nie można postrzegać korzystania z akapitu drugiego lit. b) jedynie jako „dyskrecjonalnego uprawnienia” prawodawcy, lecz przepis ten należy interpretować w sposób zawężający, a w związku z tym korzystanie z niego musi być uzasadnione.

Z drugiej strony Komisja z zadowoleniem przyjmuje następujące punkty:

- W art. 8 i 9 dotyczących właściwości aerodynamicznych zachowano sformułowanie zaproponowane przez Komisję zarówno pod względem celu, jak i treści. Pomimo tego, że Rada zastępuje proponowane akty delegowane aktami wykonawczymi i ogranicza je do art. 8, Komisja może zaakceptować to podejście, biorąc pod uwagę prace grupy ekspertów utworzonej przez Komisję w celu dopracowania i określenia zawartości technicznej tych aktów. Treść aktów delegowanych, o których mowa w art. 9, może zostać włączona do aktualizacji rozporządzeń w sprawie homologacji typu pojazdów na podstawie dyrektywy 2007/46/WE. W art. 8 i 9 Rada wyjaśniła rolę prawodawstwa dotyczącego homologacji typu (dyrektywa 2007/46/WE, rozporządzenia 661/2009 i 1230/2012).
- Wprowadzenie wspólnej odpowiedzialności wysyłającego i przewoźnika w przewozie kontenerów.
- Rozszerzenie zakresu proponowanego dodatkowego limitu wagowego dotyczącego pojazdów elektrycznych/hybrydowych na pojazdy zasilane paliwami alternatywnymi, aby uwzględnić większe wymagania wagowe tych alternatywnych technologii.

- Rada przyjęła nową definicję operacji transportu intermodalnego, która w odpowiedni sposób uwzględnia specyficzny charakter transportu wodnego. Nowa definicja miałaby zastosowanie do odstępstwa dotyczącego dodatkowych 15 centymetrów i 44 ton dla kontenerów o długości 45 stóp i nadwozi wymiennych.
- Rada zwiększyła maksymalną masę 2-osiowych autobusów do 19,5 ton (o 500 kg więcej niż masa ustalona we wniosku Komisji), by uwzględnić wzrost masy wynikający z wprowadzenia obowiązkowych systemów pokładowych (klasa pojazdów Euro VI, urządzenia zapewniające bezpieczeństwo).

W odniesieniu do transgranicznego ruchu dłuższych pojazdów, Komisja przyjmuje do wiadomości różne opinie państw członkowskich oraz decyzję Rady, by nie zmieniać tekstu obowiązującej dyrektywy. Komisja może zaakceptować kompromisową propozycję, aby usunąć przepisy odpowiedniego artykułu, co pozwoliłoby zachować status quo obowiązującej dyrektywy. Komisja wydała oświadczenie, w którym potwierdziła swoją wykładnię w zakresie transgranicznego ruchu dłuższych pojazdów, jak wspomniano już w wyżej wymienionym piśmie wiceprzewodniczącego Siima Kallasa do Briana Simpsona.

4. WNIOSEK

Komisja uważa, że aktualizacja przepisów dotyczących masy i wymiarów samochodów ciężarowych i autobusów ma kluczowe znaczenie dla realizacji celów w zakresie ograniczenia emisji gazów cieplarnianych. Nowe kabiny będą nie tylko bardziej aerodynamiczne, ale ich większy rozmiar umożliwi wprowadzenie w przyszłości pojazdów wyposażonych w nowe urządzenia służące poprawie efektywności paliwowej. Komisja uważa również, że nowe projekty umożliwią wprowadzenie bezpieczniejszych samochodów ciężarowych, a co za tym idzie, zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych na obszarach miejskich w wypadkach z udziałem pojazdów ciężarowych poruszających się z niską prędkością. Dlatego Komisja uważa, że oczekiwanie przez kilka lat na wdrożenie przez producentów nowych projektów, które są w dużej mierze gotowe do wprowadzenia na rynek, byłoby sprzeczne z interesami obywateli Unii. Komisja jest zdania, że kwestie te powinny zostać omówione w trakcie negocjacji między współprawodawcami.