



UNIA EUROPEJSKA

PARLAMENT EUROPEJSKI

RADA

Bruksela, 8 maja 2019 r.
(OR. en)

2018/0130 (COD)

PE-CONS 40/19

TRANS 106
CODEC 392

AKTY USTAWODAWCZE I INNE INSTRUMENTY

Dotyczy: DECYZJA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY zmieniająca dyrektywę Rady 96/53/WE w zakresie terminu wprowadzenia w życie specjalnych przepisów dotyczących maksymalnej długości kabin w celu zapewnienia lepszej charakterystyki aerodynamicznej i efektywności energetycznej oraz wyższego poziomu bezpieczeństwa

DECYZJA
PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2019/...

z dnia ...

**zmieniająca dyrektywę Rady 96/53/WE w zakresie terminu wprowadzenia w życie
specjalnych przepisów dotyczących maksymalnej długości kabin w celu zapewnienia
lepszey charakterystyki aerodynamicznej i efektywności energetycznej
oraz wyższego poziomu bezpieczeństwa**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 ust.1,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,

po konsultacji Komitetu Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą²,

¹ Dz.U. C 62 z 15.2.2019, s. 286.

² Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 26 marca 2019 r. [(Dz.U. ...)/(dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym)] oraz decyzja Rady z dnia

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa Rady 96/53/WE¹ została zmieniona dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/719² w celu ograniczenia zużycia energii i emisji gazów cieplarnianych, w celu dostosowania prawodawstwa do zmian technologicznych i nowych potrzeb rynkowych, a także w celu ułatwienia transportu intermodalnego.
- (2) Poprawa aerodynamiki kabin pojazdów silnikowych pozwoliłaby na znaczną poprawę efektywności energetycznej pojazdów. Jednak ze względu na maksymalną dopuszczalną długość pojazdów określoną w dyrektywie 96/53/WE poprawa ta była niemożliwa do uzyskania bez ograniczenia ładowności pojazdów. W związku z tym w drodze dyrektywy (UE) 2015/719 wprowadzono odstępstwo od maksymalnej dopuszczalnej długości.

¹ Dyrektywa Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiająca dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 59).

² Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/719 z dnia 29 kwietnia 2015 r. zmieniająca dyrektywę Rady 96/53/WE 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 (Dz.U. L 115 z 6.5.2015, s. 1).

- (3) Odstępstwo od maksymalnej dopuszczalnej długości wprowadzone dyrektywą (UE) 2015/719 ma być stosowane po upływie trzech lat, licząc od daty transpozycji lub rozpoczęcia stosowania niezbędnych zmian wymogów technicznych w odniesieniu do homologacji typu.
- (4) Aby jak najszybciej osiągnąć korzyści wynikające z zastosowania kabin aerodynamicznych pod względem efektywności energetycznej pojazdów ciężarowych, jak również pod względem lepszej widoczności dla kierowców, bezpieczeństwa innych użytkowników dróg oraz bezpieczeństwa i poziomu komfortu kierowców, konieczne jest zapewnienie możliwości wprowadzenia takich kabin aerodynamicznych bez zbędnej zwłoki, gdy tylko niezbędne wymogi w zakresie homologacji typu wejdą w życie.

- (5) Sektor transportowy i producenci wyposażenia potrzebują wystarczającej ilości czasu na opracowanie nowych usług i produktów. Aby czerpać korzyści płynące z bardziej elastycznych przepisów projektowych dotyczących kabin, ważne jest, aby Komisja podjęła działania w celu zapewnienia jak najszybszego przyjęcia niezbędnych przepisów technicznych, by umożliwić sprawne i szybkie wejście kabin nowej generacji na rynki. Ponadto Komisja i państwa członkowskie powinny w ramach pełnienia przypisanych im ról na forum Komitetu Technicznego ds. Pojazdów Silnikowych ustanowionego dyrektywą 2007/46/WE¹ podejmować wszelkie starania w celu zapewnienia szybkiego wydania opinii. Jeżeli środki przewidziane przez Komisję nie będą zgodne z opinią tego Komitetu lub jeżeli opinia nie zostanie wydana, Komisja będzie działać bezzwłocznie zgodnie z art. 5a ust. 4 decyzji Rady 1999/468/WE².
- (6) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 96/53/WE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

¹ Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywa ramowa) (Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1).

² Decyzja Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiająca warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji (Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23).

Artykuł 1

W art. 9a dyrektywy 96/53/WE wprowadza się następujące zmiany:

- 1) ust. 2 akapit drugi po lit. d) otrzymuje brzmienie:

„W tym celu Komisja do dnia 1 listopada 2019 r. przyjmie, w ramach dyrektywy 2007/46/WE, środki niezbędne do zapewnienia homologacji typu pojazdów lub zespołów pojazdów, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu.”;

- 2) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Ust. 1 stosuje się od dnia 1 września 2020 r.”.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Sporządzono w ...

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący
