

Bruksela, 23 maja 2018 r.
(OR. en)

9144/18

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2018/0130 (COD)

TRANS 217
CODEC 810

WNIOSEK

Od:	Sekretarz Generalny Komisji Europejskiej, podpisał dyrektor Jordi AYET PUIGARNAU
Data otrzymania:	17 maja 2018 r.
Do:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Sekretarz Generalny Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2018) 275 final
Dotyczy:	Wniosek dotyczący DECYZJI PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY zmieniającej dyrektywę Rady 96/53/WE w zakresie terminu wprowadzenia w życie specjalnych przepisów dotyczących maksymalnej długości kabin zapewniając im lepszą charakterystykę aerodynamiczną oraz efektywność energetyczną oraz wyższy poziom bezpieczeństwa

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2018) 275 final.

Załącznik: COM(2018) 275 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 17.5.2018
COM(2018) 275 final

2018/0130 (COD)

Wniosek

DECYZJA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**zmieniająca dyrektywę Rady 96/53/WE w zakresie terminu wprowadzenia w życie
specjalnych przepisów dotyczących maksymalnej długości kabin zapewniając im lepszą
charakterystykę aerodynamiczną oraz efektywność energetyczną oraz wyższy poziom
bezpieczeństwa**

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

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 międzynarodowym¹ została ostatnio zmieniona dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/719 z dnia 29 kwietnia 2015 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 międzynarodowym².

Jednym z celów dyrektywy (UE) 2015/719 była poprawa aerodynamiki pojazdów silnikowych wchodzących w zakres dyrektywy, dzięki zezwoleniu na odstępstwo od maksymalnej dopuszczalnej długości pojazdów, po spełnieniu określonych warunków. Celem było także dostosowanie prawodawstwa do zmian technologicznych i nowych potrzeb rynkowych, a także ułatwienie transportu intermodalnego.

Odstępstwo od maksymalnej dopuszczalnej długości przyznano w odniesieniu do tylnej części pojazdów w celu zamontowania urządzeń aerodynamicznych³, a także w odniesieniu do przedniej części pojazdów⁴ w celu dopuszczenia bardziej zaokrąglonego i aerodynamicznego kształtu kabiny pojazdów ciężarowych.

Niniejsza decyzja dotyczy przedniej części pojazdów, to znaczy kabiny, jak przewidziano w art. 9a dyrektywy 96/53/WE, zmienionej dyrektywą (UE) 2015/719. Przepis ten ustanawia szereg warunków, w tym zgodność pojazdu z wymogami dotyczącymi promienia skrętu, określonymi w załączniku I pkt 1.5.

W ocenie skutków⁵ załączonej do wniosku w sprawie zmiany dyrektywy 96/53/WE⁶ Komisja wskazała istotne korzyści wynikające z przyznania odstępstwa dotyczącego długości, rozważanego w zmieniającej dyrektywie (UE) 2015/719. Oprócz istotnej poprawy aerodynamiki wynikającej zarówno z zamontowania tylnych urządzeń aerodynamicznych, jak i wydłużonych kabin, tego typu kabiny zapewnią kierowcom lepszą widoczność, poprawią bezpieczeństwo innych użytkowników dróg, a także bezpieczeństwo i poziom komfortu kierowców.

Ponieważ w ocenie skutków Komisja nie wskazała na konieczność wprowadzenia moratorium na wejście w życie przepisów o wydłużonych kabinach, ostateczny kompromis między prawodawcami, w formie przyjętej w art. 9a ust. 3 dyrektywy (UE) 2015/719, obejmował moratorium na okres trzech lat.

Z uwagi na obecną sytuację oraz zważywszy na fakt, że emisja CO₂ w sektorze transportu drogowego stanowi jedną czwartą ogółu emisji CO₂ w UE oraz że emisje pochodzące z transportu drogowego mają wzrosnąć o 6 % w latach 2015 – 2030, Komisja jest zdania, że korzyści płynące z wydłużonych kabin powinny być jak najszybciej wykorzystane. Znaczenie

¹ Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 59.

² Dz.U. L 115 z 6.5.2015, s. 1.

³ Artykuł 8b.

⁴ Artykuł 9a.

⁵ SWD(2013) 108 final.

⁶ COM(2013) 195 final.

tej kwestii zostało potwierdzone we wniosku w sprawie norm emisji CO₂ dla pojazdów ciężarowych, zaproponowanym przez Komisję w ramach trzeciego pakietu dotyczącego mobilności, gdzie wyraźnie podkreślono znaczenie kabin aerodynamicznych⁷. W rzeczywistości przestrzeganie przyszłych norm emisji CO₂ dla pojazdów ciężarowych wymagać będzie stosowania różnych technologii mających na celu poprawę efektywności energetycznej; wśród nich wprowadzenie aerodynamicznych kabin jest najskuteczniejszym środkiem mającym na celu zmniejszenie oporu powietrza.

Jednak moratorium ujęte w obecnym prawodawstwie zniechęca producentów do poprawy aerodynamiki kabin w celu osiągnięcia zgodności z przyszłymi normami emisji CO₂ dla pojazdów ciężarowych. Ponadto, moratorium to stoi również w sprzeczności z zasadą innowacyjności oraz zasadami lepszego stanowienia prawa, gdyż utrudnia rozwój nowych technologii i koncepcji.

W związku z tym Komisja proponuje skrócenie ostatecznego terminu transpozycji art. 9a ust. 1 dyrektywy 96/53/WE. Proponowane nowe brzmienie art. 9a ust. 3 nadal pozostawiałoby państwom członkowskim wystarczająco dużo czasu na podjęcie niezbędnych kroków.

W tym kontekście wzięto pod uwagę czas niezbędny do przyjęcia niniejszej decyzji.

Należy również zaznaczyć, po pierwsze, że zmiana ram prawnych homologacji typu, o których mowa w art. 9a ust. 2, może zostać wprowadzona poprzez zmianę rozporządzenia Komisji (UE) nr 1230/2012⁸, co wynika z bardziej szczegółowej analizy tej kwestii. Szacuje się, że zmiana rozporządzenia (UE) nr 1230/2012 nastąpi do końca 2018 r. i zostanie przeprowadzona w formie środka wykonawczego na podstawie rozporządzenia o bezpieczeństwie ogólnym⁹. Określony w niniejszym wniosku nowy termin, uwzględnia ten fakt i powinien spowodować, że krajowe środki transponujące art. 9a ust. 1 dyrektywy 96/53/WE będą miały zastosowanie mniej więcej w tym samym czasie co zmiany w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1230/2012.

Po drugie, nie jest konieczne zachowanie dokładnej kolejności zmian w trybie obecnie przewidzianym w art. 9a ust. 3 dyrektywy 96/53/WE. Ruch przedmiotowych pojazdów na drogach wymaga, łącznie, zmiany ram prawnych homologacji typu oraz zmiany określonej w art. 9a ust. 1 dyrektywy 96/53/WE. Transpozycja tej ostatniej zmiany, sama w sobie, nie wymaga uprzedniej zmiany ram prawnych homologacji typu. Wystarczy, by przepisy krajowe przewidywały homologację typu jako warunek określony w art. 9a ust. 1 dyrektywy 96/53/WE.

Proponowana zmiana jest w pełni zgodna z oceną skutków¹⁰ już przeprowadzoną przez Komisję, która – jak wspomniano – nie przewidywała wprowadzenia moratorium, przyjętego przez współprawodawców. Z tej samej przyczyny nie byłoby potrzeby przeprowadzenia oceny skutków dla niniejszego wniosku.

- **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

Niniejszy wniosek – w formie w jakiej dziś go przedstawiono – jest zgodny z istniejącymi zasadami dotyczącymi norm emisji CO₂ dla pojazdów ciężarowych i wspiera te zasady. Jest

⁷ COM(2018)284

⁸ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1230/2012 z dnia 12 grudnia 2012 r. w sprawie wykonania rozporządzenia (WE) nr 661/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do wymagań w zakresie homologacji typu dotyczących mas i wymiarów pojazdów silnikowych oraz zmieniające dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 353 z 21.12.2012, s. 31).

⁹ Rozporządzenie (WE) nr 661/2009.

¹⁰ SWD(2013) 108 final.

on również zgodny z obowiązującymi kierunkami polityki mającymi na celu ograniczenie liczby wypadków oraz śmiertelnych ofiar w transporcie drogowym.

Niniejszy wniosek jedynie przyspiesza termin, od kiedy będą mogły być stosowane aerodynamiczne i/lub bezpieczniejsze kabiny, które przewidziano już w dyrektywie (UE) 2015/719, a zatem nie ma on wpływu na transport intermodalny oraz ogólne cele w zakresie promowania alternatywnych form transportu w stosunku do transportu drogowego.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Wniosek bezpośrednio przyczynia się do realizacji pierwszego priorytetu politycznego Komisji Junckera: zatrudnienie, wzrost gospodarczy i inwestycje, umożliwiając producentom ciężarówek oraz dostawcom wyposażenia wprowadzanie innowacyjnych rozwiązań oraz produkcję nowych modeli pojazdów ciężarowych. Wniosek ten ma również przyczynić się do realizacji priorytetu w zakresie unii energetycznej i klimatu, poprzez obniżenie emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

- **Podstawa prawna**

Podstawę prawną wniosku stanowi art. 91 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE).

- **Pomocniczość**

Wniosek ogranicza się do propozycji skrócenia terminu ustanowionego w art. 9a ust. 3 dyrektywy 96/53/WE. Takie dostosowanie może być wprowadzone jedynie przez samą Unię.

Co więcej, zakłóceń na rynku wewnętrznym można uniknąć jedynie poprzez wprowadzenie jednolitej daty rozpoczęcia stosowania nowych przepisów. .

- **Proporcjonalność**

Niniejszy wniosek legislacyjny jest proporcjonalny do stwierdzonych problemów i nie wykracza poza to, co jest konieczne do ich rozwiązania. W szczególności środek ogranicza się do dostosowania terminu transpozycji art. 9a ust. 1 dyrektywy 96/53/WE, a ponadto wciąż pozostawia wystarczająco dużo czasu, by państwa członkowskie podjęły niezbędne kroki w tym zakresie.

- **Wybór instrumentu**

Wprowadzenie zmian do dyrektyw powinno mieć taką samą formę, tj. postać dyrektyw zmieniających.

Jednak w tym konkretnym przypadku zmiana dotyczy tylko terminu nałożonego na państwa członkowskie. Zmiana ta, jako taka, nie może być transponowana przez państwa członkowskie. W związku z tym powinna ona mieć formę decyzji.

3. WYNIKI OCEN *EX POST*, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

Ponieważ w przypadku niniejszego wniosku nie jest konieczne przeprowadzenie dodatkowej oceny skutków, odsyła się do oceny skutków przeprowadzonej już przez Komisję: SWD(2013) 108 final.

4. WPLYW NA BUDŻET

Wnioskowana zmiana nie ma wpływu finansowego na budżet Unii.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

Główne elementy wniosku są następujące:

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 9a

Obecny art. 9a ust. 3 zawiera trzyletnie moratorium dla wprowadzenia kabin aerodynamicznych, licząc od daty transpozycji lub rozpoczęcia stosowania niezbędnych zmian wymogów technicznych w odniesieniu do homologacji typu.

Proponuje się dostosowanie art. 9a ust. 3 poprzez wycofanie trzyletniego moratorium i ustalenie krótszego, acz proporcjonalnego terminu.

Wniosek

DECYZJA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniająca dyrektywę Rady 96/53/WE w zakresie terminu wprowadzenia w życie specjalnych przepisów dotyczących maksymalnej długości kabin zapewniając im lepszą charakterystykę aerodynamiczną oraz efektywność energetyczną oraz wyższy poziom 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-Społecznego¹¹,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów¹²,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (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 międzynarodowym¹³ została zmieniona dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/719¹⁴ w celu ograniczenia zużycia energii i emisji gazów cieplarnianych oraz w celu dostosowania prawodawstwa do zmian technologicznych i nowych potrzeb rynkowych, a także ułatwienia transportu intermodalnego.
- (2) Poprawa aerodynamiki kabin pojazdów silnikowych pozwoliłaby na znaczną poprawę efektywności energetycznej pojazdów. Jednak bez ograniczenia ładowności pojazdów poprawa ta była niemożliwa do uzyskania ze względu na maksymalną dopuszczalną długość pojazdów określoną w dyrektywie 96/53/WE. W związku tym dyrektywą (UE) 2015/719 wprowadzono odstępstwo od maksymalnej dopuszczalnej długości.
- (3) Dyrektywa (UE) 2015/719 również zawiera trzyletnie moratorium na wprowadzenie kabin aerodynamicznych, licząc od daty transpozycji lub rozpoczęcia stosowania niezbędnych zmian wymogów technicznych w odniesieniu do homologacji typu.

¹¹ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

¹² Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

¹³ Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 59.

¹⁴ 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).

- (4) Aby jak najszybciej możliwe było uzyskanie korzyści wynikających z zastosowania kabin aerodynamicznych pod względem efektywności energetycznej pojazdów ciężarowych, ale także 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 nieuzasadnionej zwłoki, jak tylko niezbędne wymagania w zakresie homologacji typu wejdą w życie.
- (5) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę Rady 96/53/WE,
PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Art. 9a ust. 3 dyrektywy Rady 96/53/WE otrzymuje brzmienie:

„3. Ust. 1 stosuje się od dnia [XXX] [OP please insert date: 4 months from the entry into force of the present decision] r.”.

Artykuł 2

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

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący*

*W imieniu Rady
Przewodniczący*