

Bruksela, 23 maja 2025 r.
(OR. en)

9156/25

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2023/0265 (COD)

TRANS 188
CLIMA 157
ENV 371
COMPET 396
CODEC 637

NOTA

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Komitet Stałych Przedstawicieli / Rada
Nr dok. Kom.:	COM(2023) 445 final; COM(2023) 445 annex
Dotyczy:	Dyrektywa zmieniająca dyrektywę Rady 96/53/WE w sprawie maksymalnych obciążeń i wymiarów niektórych pojazdów drogowych – Sprawozdanie z postępu prac

I. WPROWADZENIE

- 13 lipca 2023 r. Komisja przedłożyła wyżej wymieniony wniosek Parlamentowi Europejskiemu i Radzie jako część pakietu w sprawie ekologicznego transportu.
- Wniosek dotyczący zmiany dyrektywy Rady 96/53/WE ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym, dalej zwanej „dyrektywą w sprawie obciążeń i wymiarów niektórych pojazdów drogowych”, ma trzy cele: a) lepsze zapewnienie swobodnego i efektywnego przepływu towarów oraz uczciwej konkurencji, b) zapewnienie sektorowi wystarczających zachęt do inwestowania w technologie bezemisyjne oraz c) zapewnienie skuteczniejszego i spójniejszego egzekwowania nowych i istniejących przepisów.

II. PRACE W INNYCH INSTYTUCJACH

3. Parlament Europejski wyznaczył Komisję Transportu i Turystyki (TRAN) do prac nad tym wnioskiem oraz Rosę SERRANO SIERRE (S&D, ES) jako sprawozdawczynię. Parlament Europejski przyjął swoje sprawozdanie na sesji plenarnej, która odbyła się 12 marca 2024 r.
4. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny przyjął swoją opinię na 582. sesji plenarnej, która odbyła się 26 października 2023 r. Komitet Regionów przyjął swoją opinię na 159. sesji plenarnej, która odbyła się 31 stycznia 2024 r.

III. PRACE W RADZIE I JEJ ORGANACH PRZYGOTOWAWCZYCH

5. 24 lipca 2023 r. Grupa Robocza ds. Transportu Lądowego rozpoczęła prace od ogólnej prezentacji wniosku i analizy oceny skutków. 4 i 19 września, 6, 16 i 23 października oraz 13 listopada przeanalizowała wniosek. 4 grudnia 2023 r. hiszpańska prezydencja przedstawiła Radzie sprawozdanie z postępu prac (dok. 15668/23). Podczas prezydencji belgijskiej grupa robocza kontynuowała analizę tekstów kompromisowych prezydencji 23 kwietnia, 7 i 21 maja oraz 7 czerwca 2024 r. 18 czerwca 2024 r. belgijska prezydencja przedstawiła Radzie drugie sprawozdanie z postępu prac (dok. 10214/24). Wniosek nie był omawiany podczas prezydencji węgierskiej.
6. Podczas polskiej prezydencji grupa robocza kontynuowała analizę tekstów kompromisowych prezydencji na posiedzeniach 13 i 21 maja 2025 r.

IV. PRACE MAJĄCE NA CELU UZGODNIENIE TEKSTU KOMPROMISOWEGO

7. Polska prezydencja wskazała dwa główne wyzwania. Po pierwsze, jak zapewnić ruch masywniejszych pojazdów ciężkich, tj. pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi lub pojazdów bezemisyjnych, zwłaszcza w tych państwach członkowskich, w których konieczne są prace zmierzające do poprawy stanu sieci drogowej. W tym celu prezydencja kontynuowała prace nad koncepcją pozytywnej sieci. Taka sieć umożliwiłaby państwom członkowskim, jeśli wyrażą taką wolę, ograniczenie ruchu najcięższych pojazdów do określonej liczby dróg. Sieć ta z czasem – a konkretnie do 2045 r. – miałaby objąć całą sieć drogową TEN-T. Głównym wyzwaniem było ustanowienie jasnych zasad umożliwiających urzeczywistnienie tej sieci, w szczególności w kontekście przewidywanych kroków dotyczących stopniowego zwiększania jej zasięgu. Konieczne będą dalsze prace, aby umożliwić wprowadzenie systemu, który z jednej strony umożliwiłby łatwiejsze urzeczywistnianie tej koncepcji, przy jednoczesnym rozwiązaniu problemu zbyt dużego obciążania ładunkiem pojazdów i ochrony infrastruktury, a z drugiej strony nie nakładałby zbyt dużych obciążeń na przewoźników drogowych. Drugie wyzwanie dotyczy ruchu pojazdów 44-tonowych wyposażonych w silnik spalinowy napędzany paliwami kopalnymi w operacjach transportu intermodalnego i międzynarodowego. Chociaż wniosek przewiduje stopniowe wycofywanie ruchu tego rodzaju pojazdów, kilka państw członkowskich uznało ten proces za niewystarczający. Prezydencja kontynuowała prace nad koncepcją upoważnienia Komisji do wydawania państwom członkowskim zgody na zawieszanie ruchu tego rodzaju pojazdów, w oparciu o dowody świadczące o jego negatywnych skutkach, przy jednoczesnym zapewnieniu ochrony dotyczącej równego traktowania i równych warunków działania. Warunki stosowania takiej klauzuli ochronnej nadal nie zostały jednak opracowane do poziomu, który mógłby uzyskać wystarczające poparcie w Radzie. Konieczne będzie kontynuowanie prac nad dalszym rozwojem koncepcji klauzuli ochronnej.

V. PODSUMOWANIE

8. W związku z powyższym Coreper i Rada (ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii) są proszone o zapoznanie się z niniejszym sprawozdaniem z postępu prac na swoich posiedzeniach, odpowiednio, 28 maja i 5 czerwca 2025 r.