

Bruksela, 7 czerwca 2024 r.
(OR. en)

10214/24

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2023/0265(COD)

TRANS 245
CLIMA 211
ENV 541
COMPET 583
CODEC 1329

SPRAWOZDANIE

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Komitet Stałych Przedstawicieli/Rada
Nr dok. Kom.:	ST 11722/23 + ADD 1
Dotyczy:	Przygotowania do posiedzenia Rady (ds. <u>Transportu</u>, Telekomunikacji i Energii) w dniu 18 czerwca 2024 r. Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej 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 – Sprawozdanie z postępu prac

I. WPROWADZENIE

- 13 lipca 2023 r. Komisja przedłożyła Parlamentowi Europejskiemu i Radzie 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, zwanej dalej „dyrektywą w sprawie obciążeń i wymiarów niektórych pojazdów drogowych”. Proponowany akt jest częścią pakietu w sprawie ekologicznego transportu.

2. Komisja przedstawiła ten pakiet dwóch częściach. Pierwsza część została zaproponowana 13 lipca 2023 r. i obejmuje przedmiotowy wniosek wraz z wnioskiem dotyczącym rozporządzenia w sprawie zharmonizowanych ram emisji gazów cieplarnianych pochodzących z usług transportu towarowego i przewozu osób (inicjatywa „CountEmissions EU”) oraz wniosek dotyczący rozporządzenia w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej w jednolitym europejskim obszarze kolejowym.

Druga część pakietu została zaproponowana 7 listopada 2023 r. i składa się z wniosku zmieniającego dyrektywę Rady w odniesieniu do ram wsparcia dla intermodalnego transportu towarów oraz rozporządzenia w odniesieniu do obliczania oszczędności związanych z kosztami zewnętrznymi i generowania danych zagregowanych (dyrektywa w sprawie transportu kombinowanego).

3. Wniosek dotyczący zmiany dyrektywy 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

4. Parlament Europejski wyznaczył Komisję Transportu i Turystyki (TRAN) jako komisję zajmującą się pracami nad tym wnioskiem oraz Isabel GARCÍĘ MUÑOZ (S&D, ES) – jako sprawozdawczynię. Parlament Europejski przyjął swoje sprawozdanie na sesji plenarnej 12 marca 2024 r.
5. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny przyjął swoją opinię na 582. sesji plenarnej 26 października 2023 r. Komitet Regionów przyjął swoją opinię na 159. sesji plenarnej 31 stycznia 2024 r.

III. PRACE W RADZIE I JEJ ORGANACH PRZYGOTOWAWCZYCH

6. 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. prezydencja hiszpańska przedstawiła Radzie sprawozdanie z postępu prac (dok. 15668/23).

7. Podczas prezydencji belgijskiej grupa robocza kontynuowała analizę tekstów kompromisowych 23 kwietnia, 7 i 21 maja oraz 7 czerwca 2024 r.

IV. PRACE MAJĄCE NA CELU UZGODNIENIE TEKSTU KOMPROMISOWEGO

8. Podczas prezydencji belgijskiej prace koncentrowały się na znalezieniu rozwiązania umożliwiającego dopuszczenie cięższych pojazdów na europejskie drogi, ponieważ niektóre państwa członkowskie obawiają się, że może to mieć negatywny wpływ na ich infrastrukturę drogową i zagrażać bezpieczeństwu. Dotyczy to w szczególności państw członkowskich o dużym natężeniu ruchu tranzytowego. Aby ograniczyć ten wpływ, prezydencja zaproponowała dodanie w załączniku wzoru łagodzenia skutków dla infrastruktury, aby zapewnić wystarczającą odległość między różnymi osiami, jako dodatkowy warunek dla pojazdów pięcio- i sześćoosiowych, a inne państwa członkowskie zaproponowały również dodanie dodatkowych osi do pojazdu. Ogólnie rzecz biorąc, kilka państw członkowskich uznało proponowany wzór za możliwy sposób rozwiązania tego problemu. Ponadto wiele państw członkowskich z zadowoleniem przyjęło w tym względzie maksymalną masę 46 ton dla wszystkich pojazdów – jak w obecnej dyrektywie.
9. Przedstawiono różne warianty mające na celu znalezienie rozwiązania umożliwiającego skompensowanie dodatkowej masy technologii bezemisyjnej w pojazdach bezemisyjnych. Kilka państw członkowskich kwestionuje dopuszczenie większego obciążenia na oś napędową (powyżej 11,5 ton), co byłoby wymagane w przypadku niektórych konfiguracji pojazdów w celu poradzenia sobie z dodatkową masą wynoszącą cztery tony. Kompromisowa propozycja, zgodnie z którą obciążenie 12 ton na oś napędową jest przyznawane wyłącznie pojazdom elektrycznym o napędzie akumulatorowym, zyskała pewne poparcie, ale większość państw członkowskich nalegała na ograniczenie tej wielkości do 11,5 tony. Niektórym państwom członkowskim bardzo trudno jest również zezwolić na więcej niż dwie dodatkowe tony dla pojazdów bezemisyjnych.

10. Druga główna nierozstrzygnięta kwestia dotyczy państw członkowskich, które zezwalają na ruch zespołów pojazdów o masie większej niż 40 ton w transporcie krajowym oraz sposobu, w jaki te cięższe zespoły pojazdów mogłyby poruszać się w ruchu międzynarodowym. Propozycja dopuszczenia szczególnych wymogów technicznych lub operacyjnych wydaje się obiecująca, ale wymaga dalszych prac. Poszukiwano dalszych rozwiązań poprzez ograniczenie zakresu do pojazdów należących do kategorii EURO VI oraz dopuszczenie dodatkowej masy dla technologii bezemisyjnych, aby zachęcić do upowszechniania pojazdów bezemisyjnych w ruchu międzynarodowym. Ponadto omówiono również rozwiązanie dotyczące klauzuli ochronnej. Wymagałoby to zezwolenia Komisji i opierałoby się na dowodach dostarczonych przez państwo członkowskie. Pomysł ten wprowadzono do tekstu, aby rozwiać obawy kilku delegacji dotyczące ryzyka odwrotnego przesunięcia międzygałęziowego. Niektóre państwa członkowskie zastanawiają się również, dlaczego od 2035 r. dopuszczenie dodatkowej masy powinno mieć zastosowanie wyłącznie do pojazdów bezemisyjnych.
11. Grupa robocza rozpoczęła analizę ujętej w art. 7 kwestii pozytywnej sieci dróg TEN-T, gdzie można by zezwolić na poruszanie się cięższych pojazdów. Sprawdzenie, czy wariant ten może pomóc, wymaga dalszej pracy. Państwa członkowskie musiałyby uzyskać lepszy obraz warunków funkcjonowania takiej sieci.

V. PODSUMOWANIE

12. W związku z powyższym Coreper i Rada są proszone o zapoznanie się z niniejszym sprawozdaniem z postępu prac nad proponowanym przeglądem dyrektywy w sprawie obciążeń i wymiarów niektórych pojazdów drogowych.
-