

Bruksela, 27 listopada 2023 r.
(OR. en)

15668/23

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2023/0265(COD)

TRANS 515
CLIMA 572
ENV 1336
COMPET 1140
CODEC 2198

SPRAWOZDANIE

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Rada
Nr dok. Kom.:	ST 11722/23 + ADD 1
Dotyczy:	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 wyżej wymieniony wniosek Parlamentowi Europejskiemu i Radzie jako część pakietu w sprawie ekologicznego transportu.
- Komisja przedstawiła pakiet w sprawie ekologicznego transportu w 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).

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) jako komisję zajmującą się pracami nad tym wnioskiem oraz Isabel GARCÍĘ MUÑOZ (S&D, ES) – jako sprawozdawczynię.
4. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny przyjął opinię na 582. sesji plenarnej 26 października 2023 r. Komitet Regionów nie wydał jeszcze opinii.

III. PRACE W RADZIE I JEJ ORGANACH PRZYGOTOWAWCZYCH

5. 24 lipca 2023 r. podczas prezydencji hiszpańskiej 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 kontynuowała szczegółową analizę wniosku.

IV. PRACE MAJĄCE NA CELU WYPRACOWANIE TEKSTU KOMPROMISOWEGO

6. Po pierwsze, aby lepiej zapewnić swobodny i skuteczny przepływ towarów oraz uczciwą konkurencję, prace koncentrowały się na uściśleniu obowiązujących przepisów oraz na uzupełnieniu obowiązującej dyrektywy o brakujące przepisy. Prezydencja osiągnęła porozumienie co do większości elementów zaproponowanych w tej kwestii przez Komisję.

7. Jeżeli chodzi o zezwolenia wydawane na przewożenie niepodzielnych ładunków oraz propozycję, aby państwa członkowskie mogły zezwolić na obrót europejskimi systemami modułowymi (EMS), pod warunkiem spełnienia pewnych warunków, istnieje wspólne porozumienie co do dalszych działań. Popiera również wniosek Komisji, zgodnie z którym państwa członkowskie mają ustanowić punkt kompleksowej obsługi, by zapewnić jeden krajowy punkt dostępu do zezwoleń na niepodzielne ładunki, uzyskiwania i posiadania dostępu do informacji w celu uzyskania tych zezwoleń, a także w celu uzyskania i dostępu do wszystkich istotnych informacji dotyczących funkcjonowania EMS w danym państwie członkowskim. Państwa członkowskie zwracają się jednak o więcej czasu na jego wdrożenie.
8. Komisja zaproponowała harmonizację przepisów dotyczących pojazdów do przewozu pojazdów oraz wyjaśnienie przepisów dotyczących stosowania podpór ładunkowych i zwisów zarówno z przodu, jak i z tyłu. Państwa członkowskie mogą również poprzeć tę harmonizację, jeżeli otrzymają niewielkie wyjaśnienia. Kilka państw członkowskich nie może jednak zgodzić się na zwiększenie maksymalnej wysokości pojazdów przewożących kontenery podwyższonych.
9. Wniosek Komisji dotyczący zmiany dyrektywy Rady w odniesieniu do ram wsparcia dla intermodalnego transportu towarów został przedstawiony dopiero 7 listopada i jest powiązany z wnioskiem dotyczącym dyrektywy w sprawie obciążeń i wymiarów, w szczególności w odniesieniu do koncepcji operacji transportu intermodalnego. Z tego powodu znaczna liczba państw członkowskich opowiada się za tym, by oba wnioski były negocjowane i rozpatrywane równolegle. Będzie to wymagało dalszych prac w celu ustalenia, w jaki sposób zapewnić ujednolicenie tych dwóch wniosków.
10. Po drugie konieczne będą dalsze prace, by zapewnić sektorowi wystarczające zachęty do inwestowania w technologie bezemisyjne, w szczególności w celu lepszego zrozumienia potencjalnego wpływu dopuszczenia cięższych pojazdów do poruszania się po istniejącej infrastrukturze oraz jego konsekwencji dla utrzymania i budowy nowych dróg.
11. Komisja zaproponowała pewne zmiany w celu internalizacji zmian w przepisach dotyczących homologacji typu, w których uwzględniono przepisy dotyczące aerodynamicznych kabin, a także w celu umożliwienia wykorzystania zwiększenia dopuszczalnej długości na potrzeby instalowania technologii bezemisyjnych. Państwa członkowskie mogą to poprzeć.

12. Jeśli chodzi o wniosek Komisji dotyczący zwiększenia dopuszczalnej masy pojazdów bezemisyjnych, konieczne będą dalsze prace w celu ustalenia, w jakim stopniu może to mieć wpływ na istniejącą infrastrukturę i jak najlepiej rozłożyć zwiększoną masę na poszczególne osie pojazdów. Trwają dyskusje na temat tego, w jaki sposób najlepiej ułatwić przejście na powszechne wykorzystanie pojazdów opartych na technologii bezemisyjnej w porównaniu z dominującymi obecnie pojazdami napędzanymi paliwami kopalnymi. Dokładne warunki tego przejścia będą wymagały dalszych analiz.
13. Ponadto, aby zapewnić skuteczniejsze i spójniejsze egzekwowanie nowych i istniejących przepisów, państwa członkowskie rozumieją propozycję Komisji zawartą w art. 6 dotyczącą dowodów, które mają być przewożone w pojazdach, chociaż państwa członkowskie nie popierają zmiany przepisów w zakresie niedawno przyjętej platformy eFTI i stosują platformę eFTI do przedstawiania dokumentacji dotyczącej operacji transportu intermodalnego. Jeżeli chodzi o kontrolę przeciążonych pojazdów, państwa członkowskie mogłyby zgodzić się na stosowanie automatycznych systemów zainstalowanych na drogach i dostosować je do wymogów i liczby systemów, które mają zostać wdrożone, zgodnie z regulacjami przewidzianymi w rozporządzeniu w sprawie TEN-T. Państwa członkowskie zgadzają się również na wprowadzenie nowego art. 10da w odniesieniu do wdrażania systemów strategii inteligentnego dostępu, by regulować, monitorować i ułatwiać dostęp pojazdów ciężkich do określonych dróg lub obszarów.

V. PODSUMOWANIE

14. W związku z powyższym Rada jest proszona o zapoznanie się z niniejszym sprawozdaniem z postępu prac nad proponowanym przeglądem dyrektywy w sprawie obciążeń i wymiarów niektórych pojazdów drogowych.
-