

Uzasadnienie Rady: Stanowisko Rady (UE) nr 1/2015 w pierwszym czytaniu z myślą o przyjęciu 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

(2015/C 40/02)

I. WPROWADZENIE

W dniu 15 kwietnia 2013 r. Komisja przedstawiła Radzie wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 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 międzynarodowym.

W dniu 15 kwietnia 2014 r. Parlament Europejski przyjął opinię w pierwszym czytaniu.

W dniu 5 czerwca 2014 r. Rada osiągnęła porozumienie polityczne w sprawie projektu dyrektywy. Po zweryfikowaniu przez prawników lingwistów Rada w dniu 16 października 2014 r. przyjęła stanowisko w pierwszym czytaniu zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą określoną w art. 294 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

II. ANALIZA STANOWISKA W PIERWSZYM CZYTANIU

1. Uwagi ogólne

Celem przedmiotowej inicjatywy ustawodawczej jest poprawa aerodynamiki pojazdów i ich efektywności energetycznej przy dalszym zwiększaniu bezpieczeństwa na drodze w granicach narzuconych przez geometrię infrastruktur drogowych.

Ponadto celem jest propagowanie używania pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi, ułatwienie rozwoju transportu intermodalnego, potwierdzenie, że transgraniczne używanie dłuższych pojazdów na trasach przewidujących przekroczenie tylko jednej granicy jest zgodne z prawem, oraz umożliwienie organom kontrolnym lepszego wykrywania naruszeń.

Podejście Rady polegało na wprowadzeniu kilku zmian do pierwotnego wniosku. Główne przepisy dyrektywy zostały w znacznym stopniu zmienione. Stanowisko Rady w pierwszym czytaniu zmienia zatem pierwotny wniosek Komisji przez przerehabilitowanie go oraz dodanie i skreślenie pewnych przepisów w tekście. Oznacza to, że Rada nie może zaakceptować poprawek wprowadzonych w opinii Parlamentu Europejskiego w pierwszym czytaniu w odniesieniu do tych przepisów.

2. Podstawowe zagadnienia dotyczące polityki

(i) Wyjaśnienie w kwestii transgranicznego ruchu dłuższych pojazdów (art. 1 – pkt 2 – lit. a) i b) – art. 4 ust. 1 i 4)

Komisja proponuje, aby zmienić dyrektywę 96/53/WE, tak aby potwierdzić, że transgraniczne używanie dłuższych pojazdów na trasach przewidujących przekroczenie tylko jednej granicy jest zgodne z prawem, o ile oba zainteresowane państwa członkowskie zezwalają już na to na swoim terytorium oraz o ile warunki odstępstw na mocy dyrektywy zostały spełnione.

Rada uważa, że dyrektywa 96/53/WE zapewnia odpowiednią równowagę między prawem państw członkowskich do analizowania i określania rozwiązań transportowych dostosowanych do ich miejscowych warunków a potrzebą unikania zarówno zakłóceń rynku wewnętrznego, jak i znacznego wpływu na konkurencję międzynarodową. Rada i Parlament mają w tej kwestii podobne poglądy.

Poprawki 21 i 22 zostały przyjęte. Poprawka 63 nie została przyjęta przez Radę.

(ii) Paliwa alternatywne (art. 1 – pkt 2 lit. a); art. 1 – pkt 8; art. 10b; art. 1 pkt 9 lit. e) i f))

W duchu wniosku Komisji Rada zdecydowała się na podejście propagujące korzystanie z pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi. W tekście wprowadzono definicję paliw alternatywnych. Wykaz paliw alternatywnych, które mogą już korzystać z dodatkowej masy wymaganej do używania paliw alternatywnych (maksymalnie 1 tona), może być aktualizowany przez Komisję z uwzględnieniem postępu technologicznego.

Do celów kontroli dodatkową masę wymaganą przez technologię paliw alternatywnych określa się na podstawie dokumentacji dostarczanej przez producenta. W tekście wyjaśniono, że taka dodatkowa masa nie może być wliczana do ładowności pojazdu.

Podejście Parlamentu Europejskiego jest podobne do podejścia Rady w zakresie technologii niskoemisyjnych. Poprawki 18, 19, 42, 43 i 69 zostały uwzględnione częściowo lub co do istoty.

(iii) *Transport kombinowany a transport intermodalny (art. 1 – pkt 1 – art. 2 – akapit pierwszy – tiret 16 i art. 1 – pkt 10 – art. 11)*

Rada podziela pogląd, że korzystanie z transportu intermodalnego, jak zaproponowano w kontekście przeglądu dyrektywy 96/53/WE, będzie sprzyjało transportowi wykorzystującemu żeglugę morską bliskiego zasięgu, transportowi wodami śródlądowymi, a także transportowi koleją, w porównaniu do korzystania z transportu kombinowanego zgodnie z definicją zawartą w dyrektywie 92/106/WE. W istocie korzystanie z transportu kombinowanego prowadzi do pewnych ograniczeń dla łańcuchów transportowych, natomiast w porównaniu z nim korzystanie z transportu intermodalnego ma potencjalne zalety.

W związku z tym Rada wprowadziła w tekście definicję operacji transportu intermodalnego do celów przedmiotowej dyrektywy. Ponadto w art. 11 utrzymano podejście Komisji przewidujące odstępstwo wynoszące 15 cm w odniesieniu do maksymalnej długości oraz maksymalnej odległości pomiędzy osią sworzni siodłowego a tyłem naczepy w przypadku pojazdów przewożących kontenery o długości 45 stóp w kontekście operacji transportu intermodalnego.

Parlament Europejski postanowił zachować definicję transportu kombinowanego w całym tekście i wezwał Komisję do przedstawienia wniosku ustawodawczego w sprawie zmiany dyrektywy 92/106/EWG. Ze względu na odmienne podejścia Rada nie utrzymała poprawek 20, 44 i 45.

(iv) *Urządzenia aerodynamiczne w tylnej części pojazdu i nowy projekt kabiny (art. 1 – pkt 6 i 7 – art. 8b i 9a)*

Rada uznała, że art. 8b i 9a stanowią główne elementy wniosku Komisji zmierzające do poprawy efektywności energetycznej pojazdów lub zespołów pojazdów. Rada pracowała intensywnie nad ustrukturyzowaniem tych artykułów.

Aby udoskonalić aerodynamikę pojazdów i, w związku z tym, umożliwić oszczędności paliwa, tekst Rady przewiduje odstępstwa w odniesieniu do maksymalnej dopuszczalnej długości dla pojazdów lub zespołów pojazdów, o których mowa w załączniku I pkt 1.1, jeżeli:

- pojazd lub zespół pojazdów jest wyposażony w urządzenia aerodynamiczne z tyłu (art. 1 – pkt 6 – art. 8b), lub jeżeli
- pojazd lub zespół pojazdów jest wyposażony w kabinę, która zapewnia poprawę własności aerodynamicznych, efektywność energetyczną i poprawę bezpieczeństwa (art. 1 – pkt 7 – art. 9a).

W art. 8b Rada wyjaśnia, że urządzenia aerodynamiczne muszą spełniać określone wymogi, wymienione w art. 8b ust. 3, w celu zapewnienia ogólnego bezpieczeństwa i bezpieczeństwa operacji transportu intermodalnego.

Ponadto urządzenia te muszą być używane zgodnie z pewnymi wymogami operacyjnymi, które zostaną przyjęte przez Komisję (akty wykonawcze, o których mowa w art. 8b ust. 4), a także muszą być zgodne z przepisami dyrektywy w sprawie homologacji typu (dyrektywa 2007/46/WE). W tekście Rady wyjaśniono również, że urządzenia aerodynamiczne przekraczające 50 cm muszą uzyskać homologację typu zgodnie z dyrektywą 2007/46/WE przed ich wprowadzeniem do obrotu, po wprowadzeniu niezbędnych zmian do tej dyrektywy.

W art. 9a zastosowano to samo rozumowanie. Niemniej jednak Rada postanowiła zwrócić się do Komisji o opracowanie niezbędnych wymogów technicznych w odniesieniu do homologacji typu pojazdów wyposażonych w nowe kabiny, na mocy dyrektywy dotyczącej homologacji typu (2007/46/WE). Przed wprowadzeniem do obrotu pojazdy te muszą zostać zatwierdzone zgodnie z tą dyrektywą. W tekście Rady Komisja proszona jest także o przedstawienie, w razie potrzeby, wniosku ustawodawczego zmieniającego dyrektywę 2007/46/WE (zwykła procedura ustawodawcza).

W tekście Rady wymogi dotyczące pojazdów wyposażonych w nowe kabiny nie są obowiązkowe. Parlament Europejski przewiduje, że wymogi staną się obowiązkowe siedem lat po wejściu w życie przedmiotowej dyrektywy. W związku z tym poprawki 38 i 40 nie mogą zostać zaakceptowane.

W podejściu Rady odstępstwo w odniesieniu do pojazdów wyposażonych w urządzenia aerodynamiczne z tyłu pojazdu będzie stosowane, w odpowiednich przypadkach:

- od daty transpozycji tekstu zmieniającego dyrektywę w sprawie homologacji typu (dyrektywę 2007/46/WE), lub
- od daty rozpoczęcia stosowania niezbędnych zmian wymogów technicznych, zgodnie z dyrektywą 2007/46/WE,
- oraz po przyjęciu aktów wykonawczych zawierających szczegółowe wymogi operacyjne dotyczące używania tych urządzeń.

Ponadto odstępstwo dotyczące pojazdów wyposażonych w nowe kabiny będzie stosowane po pięciu latach od, w odpowiednich przypadkach:

- daty transpozycji tekstu zmieniającego dyrektywę w sprawie homologacji typu (dyrektywę 2007/46/WE), lub
- daty rozpoczęcia stosowania aktów wykonawczych, zgodnie z dyrektywą 2007/46/WE.

Zarówno w art. 8b, jak i 9a stwierdza się, że pojazdy wyposażone w urządzenia aerodynamiczne lub w nowe kabiny muszą być w stanie wykonać skręt, mieszcząc się w obrębie okręgów o promieniu zewnętrznym wynoszącym 12,50 m oraz wewnętrznym wynoszącym 5,30 m (załącznik I pkt 1.5). Ponadto przyznana możliwość przekroczenia maksymalnej długości dla pojazdów nie może prowadzić do wzrostu pojemności ładunkowej tych pojazdów. Poprawka 28 została uwzględniona co do istoty.

Parlament Europejski zachowuje przekazanie uprawnień Komisji, jak przewidziano we wniosku Komisji. Ponieważ Rada postanowiła przyjąć inne podejście, poprawki 30, 31 i 41 nie zostały uwzględnione.

(v) *Egzekwowanie (art. 1 – pkt 11 i 12 – art. 12 i 13)*

Zgodnie ze stanowiskiem Rady w sprawie egzekwowania prawa, państwa członkowskie muszą w ciągu sześciu lat od daty wejścia w życie przedmiotowej dyrektywy podjąć szczególne środki w celu identyfikacji pojazdów przekraczających maksymalne dopuszczalne obciążenia. Ponadto tekst Rady zawiera przepis o charakterze nieilościowym dotyczący sprawdzania masy pojazdów. W tekście wyjaśniono również, że kontrole masy pojazdu mogą być realizowane za pomocą automatycznych systemów rozmieszczonych w infrastrukturze lub za pomocą pokładowych urządzeń ważących: Rada przyjmuje stanowisko neutralności technologicznej.

Ponadto w tekście Rady wyraźnie określono, że państwa członkowskie nie mogą żądać instalowania pokładowych urządzeń ważących w pojazdach zarejestrowanych w innym państwie członkowskim. W tekście Rady przewiduje się przyjmowanie aktów wykonawczych służących opracowaniu szczegółowych specyfikacji technicznych w celu zapewnienia, aby pokładowe systemy ważące były precyzyjne, niezawodne i w pełni interoperacyjne. Rada nie utrzymała wykazu środków zaproponowanych przez Komisję w zakresie pojazdów przeciążonych, ale zachowała obowiązek wymiany przez właściwe organy informacji na temat naruszeń i sankcji.

Rada nie mogła się zgodzić z podejściem Komisji w odniesieniu do kategoryzacji naruszeń (art. 13). Tekst ten został zastąpiony obowiązkiem, zgodnie z którym państwa członkowskie mają ustanowić przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie do naruszeń przepisów przewidzianych w dyrektywie.

Rada nie jest w stanie zaakceptować poprawki 50, w myśl której wszystkie nowe pojazdy N2 i N3 muszą w terminie pięciu lat od wejścia w życie przedmiotowej dyrektywy być wyposażone w pokładowe urządzenia ważące. Ponadto poprawki 46, 49, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58 i 59 nie zostały zaakceptowane przez Radę.

(vi) *Obowiązki w zakresie sprawozdawczości (art. 1 – pkt 14 – art. 15)*

Rada proponuje pewne usprawnienia dotyczące obowiązków w zakresie sprawozdawczości zaproponowanych przez Komisję w art. 15. W podejściu Rady wezwano państwa członkowskie do przesyłania Komisji informacji na temat liczby kontroli przeprowadzonych w dwóch poprzednich latach kalendarzowych oraz liczby pojazdów, w przypadku których wykryto przeciążenie. Informacje te mogą być przekazywane wraz z informacjami przedkładanymi Komisji zgodnie z rozporządzeniem 561/2006/WE.

(vii) *Data transpozycji (art. 2)*

Rada przewiduje system przejściowy przez 36 miesięcy, natomiast pierwotnie Komisja przewidziała okres 18 miesięcy. Ponadto stosowanie art. 8b ust. 1 i art. 9a ust. 1 objęte jest szczególnymi warunkami wstępnymi (zob. ppkt (ii) na temat urządzeń aerodynamicznych w tylnej części pojazdu i nowego projektu kabiny).

(viii) *Struktura aktu prawnego (akty delegowane/akty wykonawcze)*

Rada jest zdania, że Komisja powinna być uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych w celu aktualizowania wykazu paliw alternatywnych zawartego w przedmiotowej dyrektywie, aby dostosowywać się do innowacji w zakresie technologii paliw.

Niemniej jednak Rada postanowiła zmienić delegowanie uprawnień Komisji (przez zastąpienie aktów delegowanych aktami wykonawczymi) w odniesieniu do tylnych klap, nowego projektu kabiny i ustanowienia technicznych specyfikacji interoperacyjności. Ponieważ Rada proponuje inną strukturę art. 8b i 9a, przekazanie uprawnień Komisji zostało zmodyfikowane (zob. ppkt (iv)).

III. **PODSUMOWANIE**

Wypracowując stanowisko w pierwszym czytaniu, Rada w pełni uwzględniła wniosek Komisji oraz opinię Parlamentu Europejskiego w pierwszym czytaniu. W odniesieniu do poprawek zaproponowanych przez Parlament Europejski Rada zauważa, że niektóre z nich zostały już odzwierciedlone w jej stanowisku w pierwszym czytaniu – co do istoty, częściowo lub w pełni.
