



PARLAMENT EUROPEJSKI

2009 - 2014

Komisja Transportu i Turystyki

24.7.2013

DOKUMENT ROBOCZY

w sprawie wniosku dotyczącego 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 (COM(2013)0195)

Komisja Transportu i Turystyki

Sprawozdawca: Jörg Leichtfried

DT\944682PL.doc

PE516.725v02-00

PL

Zjednoczona w różnorodności

PL

Obowiązujące prawodawstwo

W dyrektywie Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. 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 ustanawia się granice maksymalnych wymiarów i obciążenia dla pojazdów poruszających się na terytorium Unii Europejskiej i określa, na jakich warunkach można zezwolić na odstępstwa od tych wartości maksymalnych.

Jednak nie uwzględnia ona ostatnich zmian, jeżeli chodzi o rynek i technologię.

Wniosek Komisji (COM(2013)0195)

W celu stworzenia możliwości wprowadzenia na rynek bardziej efektywnych energetycznie, aerodynamicznych pojazdów, lecz bez zmniejszania ich ładowności Komisja wnioskuje o zmianę dyrektywy Rady 96/53/WE poprzez uwzględnienie następujących kwestii:

- zwiększenie masy całkowitej pojazdu, aby umożliwić używanie zazwyczaj cięższych silników hybrydowych i elektrycznych. Środek ten uwzględnia również średnią masę pasażerów w autobusach, która zwiększyła się od dnia wejścia w życie dyrektywy Rady 96/53/WE;
- zwiększenie łącznej długości pojazdu, aby umożliwić zamontowanie bardziej aerodynamicznych kabin ciągników i/lub skrzydeł profilowanych w tylnej części pojazdu. Środek ten umożliwi również przewożenie kontenerów o długości 45 stóp – co staje się normą w innych rodzajach transportu – ułatwiając tym samym zintegrowanie transport drogowego w sieciach intermodalnych;
- wprowadzenie przepisów dotyczących kontroli i kar w celu dokładniejszego ukierunkowania kontroli drogowych i zwiększenia ich efektywności oraz w celu ustanowienia wspólnych ram dla kar stosowanych we wszystkich państwach członkowskich;
- wyraźne dopuszczenie transgranicznego użytkowania dłuższych pojazdów na trasach przewidujących przekroczenie tylko jednej granicy z zastrzeżeniem, że zostaną spełnione określone warunki.

Kwestie do omówienia

1. Ruch transgraniczny dłuższych pojazdów ciężarowych (art. 4 ust. 4 dyrektywy Rady 96/53/WE)

Proponuje się wyraźne dopuszczenie do ruchu dłuższych pojazdów w transporcie transgranicznym, o ile oba zainteresowane państwa członkowskie zezwalają na to na swoim terytorium oraz o ile warunki odstępstwa na mocy art. 4 ust. 3, 4 lub 5 dyrektywy 96/53/WE zostały spełnione. Komisja twierdzi, że środek ten nie wpływa w znaczący sposób na konkurencję międzynarodową, o ile używanie transgraniczne ogranicza się do dwóch państw członkowskich, na terytorium których pozwala na to istniejąca infrastruktura i wymogi w

zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ponadto, zgodnie z wnioskiem, w ten sposób zachowana jest równowaga pomiędzy, z jednej strony, prawem państw członkowskich, zgodnie z zasadą pomocniczości, do przyjmowania rozwiązań w zakresie transportu odpowiednich do ich konkretnych uwarunkowań, a z drugiej – potrzebą, aby taka polityka nie zakłócała rynku wewnętrznego.

Uwagi sprawozdawcy:

Komisja początkowo stwierdziła, że wszczęłyby postępowanie przeciwko państwom członkowskim z powodu naruszenia dyrektywy 96/53/WE, jeśli potwierdzone zostałyby transgraniczne używanie dłuższych i cięższych pojazdów ciężarowych. Jednak Komisja całkowicie zmieniła swoją interpretację dyrektywy w odniesieniu do tej kwestii po tym, jak zwróciły się do niej liczne zainteresowane strony. W związku z tym sprawozdawca pragnie zwrócić uwagę, że należy przestrzegać demokratycznych procedur i że wszelkie zmiany dotyczące tego, co jest dopuszczone w ruchu transgranicznym, powinny być dokonywane przez współprawodawców, a nie na życzenie zainteresowanych stron.

Sprawozdawca pragnie zwrócić uwagę, że niektóre parlamenty narodowe i organy ustawodawcze (jak na przykład obie izby parlamentu austriackiego oraz niemiecki *Bundesrat*) wyraziły swoje obawy dotyczące wyraźnego zezwolenia na przekraczanie granicy pomiędzy państwami członkowskimi przez pojazdy ciężarowe typu „gigaliner”. Ponadto sprawozdawca nie zgadza się z argumentem, że taki ruch nie miałby wpływu na konkurencję w Unii. W rzeczy samej uważa on, że dopuszczenie takiego ruchu transgranicznego pomiędzy niektórymi państwami członkowskimi i zakazanie takiego ruchu pomiędzy innymi nie tylko postawiłoby te państwa członkowskie, które go zakazują, w niekorzystnej sytuacji gospodarczej, lecz również poddałoby je znacznej presji ze strony producentów, przewoźników i państw sąsiednich, aby zmieniły swoje ustawodawstwo. To z kolei doprowadziłoby do niebezpiecznych kompromisów pomiędzy, z jednej strony, potrzebą zabezpieczenia przez państwo członkowskie interesów gospodarczych jego przedsiębiorstw krajowych, a z drugiej – koniecznością zapewnienia przez nie bezpieczeństwa i ochrony środowiska.

Sprawozdawca pragnie zwrócić uwagę, że Komisja nie przeprowadziła oceny skutków transgranicznego ruchu dłuższych i cięższych pojazdów (LHV). Jednak niezależne badania wskazują, że towarowy transport kolejowy i transport kombinowany odczułyby znaczny spadek ilości przewożonych towarów, gdyby pojazdy ciężarowe typu „gigaliner” zostały dopuszczone do ruchu transgranicznego¹. Dlatego też sprawozdawca uważa, że dopuszczenie dłuższych pojazdów ciężarowych do swobodnego ruchu pomiędzy różnych państwami członkowskimi przyniosłoby efekty odwrotne do zamierzonych w odniesieniu do jednego z głównych celów Unii wymienionych w białej księdze Komisji w sprawie transportu², a mianowicie dotyczącego przechodzenia z transportu drogowego na kolejowy w całej Unii

¹ TIM Consult (2006): <http://www.uirr.com/en/media-centre/press-releases-and-position-papers/2006/mediacentre/17-study-on-longer-and-heavier-road-vehicles-gigaliner.html>

UIC (2008): <http://www.uirr.com/en/media-centre/leaflet-and-studies/mediacentre/63-the-effects-of-the-introduction-of-mega-trucks-in-europe.html>

Kessel & Partner/Fraunhofer (2012): <http://www.uirr.com/en/media-centre/press-releases-and-position-papers/2012/mediacentre/492-study-on-longer-and-heavier-road-vehicles-gigaliner.html>

² COM(2011)0144.

Europejskiej. Ponadto dłuższe i cięższe pojazdy ciężarowe mogłyby mieć negatywny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, powodując więcej poważnych wypadków ze względu na swoją masę i wymiary.

W celu zapewnienia równych warunków działania w całej Unii Europejskiej, dalszego ułatwienia przejścia z transportu drogowego na kolejowy oraz zabezpieczenia praw państw członkowskich w zakresie pomocniczości należy wyraźnie zakazać przekraczania granic pomiędzy państwami członkowskimi przez pojazdy ciężarowe typu „gigaliner”. Decyzja o dopuszczeniu ich do ruchu, w sposób niedyskryminujący, na własnym terytorium, powinna należeć do poszczególnych państw członkowskich. Ponieważ jednak dłuższe pojazdy ciężarowe są jednocześnie znacznie cięższe i mogą z tego powodu przyczyniać się do szybszego pogarszania się stanu infrastruktury drogowej, ich ruch powinien podlegać w stosownych przypadkach wyższym opłatom.

2. Poprawa charakterystyki aerodynamicznej i bezpieczeństwa ruchu drogowego pojazdów (art. 8 i 9)

Komisja proponuje dopuszczenie dodawania w tylnej części pojazdów lub zespołów pojazdów urządzeń poprawiających ich charakterystykę aerodynamiczną (art. 8). W celu dopilnowania, by te dodatkowe urządzenia były zgodne także z zasadami bezpieczeństwa ruchu drogowego, powinny one być solidnie zamocowane, powinny mieć sygnalizację dzienną i nocną, nie powinny zwiększać ryzyka ponoszonego przez inne pojazdy w razie zderzenia i nie powinny zwiększać ryzyka przewrócenia przez wiatry boczne.

Ponadto wniosek umożliwi dokonywanie zmian w kabinach ciągników tak, aby zwiększyć ich sprawność aerodynamiczną, zwiększyć widoczność, a także poprawić bezpieczeństwo kierowcy i bezpieczeństwo niechronionych użytkowników drogi poprzez wyeliminowanie martwego pola widzenia (art. 9).

Uwagi sprawozdawcy:

Chociaż sprawozdawca popiera zmiany dotyczące aerodynamiki pojazdów zaproponowane w art. 8 i zgadza się z ich główną charakterystyką, pragnie on zwrócić uwagę, że po zamocowaniu dodatkowych skrzydeł lub innych urządzeń aerodynamicznych do nadwozia pojazdu powinna nadal istnieć możliwość załadowania i transportowania tego pojazdu kolejną w ramach przewozów w transporcie kombinowanym. Prawodawca powinien dopilnować, aby ulepszenia w zakresie aerodynamiki pojazdów ciężarowych nie uniemożliwiały ani nie zniechęcały do transportu kombinowanego.

Sprawozdawca wyraża rozczarowanie faktem, że we wniosku całkowicie pomija się kwestię wysokości pojazdów. Jest również zdania, że to niedopuszczalne, iż nie przeprowadzono prawie żadnych badań naukowych dotyczących wpływu proponowanych dostosowań aerodynamicznych. Sprawozdawca pragnie podkreślić, że w zakresie ograniczania emisji CO₂ transport kombinowany ma znacznie większy potencjał niż zwiększanie aerodynamiki pojazdów ciężarowych.

I wreszcie sprawozdawca pragnie zwrócić uwagę na fakt, że zasady dotyczące urządzeń

aerodynamicznych w odniesieniu do wymiarów pojazdów zostały już określone w prawodawstwie dotyczącym homologacji typu UE. W rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1230/2012 przewiduje się zwolnienia dotyczące poprawiających aerodynamikę urządzeń montowanych z tyłu pojazdów (500 mm w porównaniu do, przejściowo, 2 000 mm proponowanych w COM(2013)0195) oraz urządzeń montowanych po bokach pojazdów. Należy wyjaśnić, czy naprawdę potrzebna jest nowa dyrektywa omawiająca tę samą kwestię. Jeśli istnieje taka potrzeba, należy zapewnić spójność pomiędzy obydwoma aktami prawnymi.

W odniesieniu do bezpieczeństwa ruchu drogowego sprawozdawca z zadowoleniem przyjmuje fakt, że wniosek ma na celu zwiększenie zwrotności pojazdów oraz widoczności i bezpieczeństwa kierowców (art. 9) i pragnie wzmocnić te postanowienia poprzez nadanie zmianom w zakresie projektowania kabin ciągników charakteru obowiązkowego, a nie opcjonalnego. Szacuje się, że zmiany w projektowaniu kabin ciągników mogłyby przyczynić się do uratowania od 300 do 500 istnień w ciągu roku, co stanowiłoby spadek o 10 % (w porównaniu do sytuacji obecnej) liczby śmiertelnych ofiar wypadków z udziałem pojazdów ciężarowych. Bezpieczeństwo ruchu drogowego od dawna jest kluczowym priorytetem dla Parlamentu Europejskiego, co znajduje potwierdzenie w jego rezolucji z dnia 27 września 2011 r. w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Europie w latach 2011–2020¹. Sprawozdawca uważa za ważne, aby nadać zmianom w zakresie projektowania kabin ciągników charakter obowiązkowy, zgodnie z priorytetami bezpieczeństwa ruchu drogowego określonymi przez Parlament. Środki te nie wymagałyby żadnej przełomowej technologii, jako że niezbędna technologia jest znana i mogłaby zostać wkrótce wprowadzona, o ile jest ku temu wola polityczna. Można by przewidzieć okres przejściowy, tak aby producenci mieli więcej czasu na dostosowanie się do nowych specyfikacji projektowych.

3. Wybór wstępny i ukierunkowane kontrole (art. 12)

Proponuje się, aby państwa członkowskie wprowadzały do użytku urządzenia wyboru wstępnego i ukierunkowanej kontroli pojazdów lub zespołów pojazdów znajdujących się w ruchu w celu zapewnienia dokładniejszego ukierunkowania i skuteczności kontroli. Wybór wstępny ma na celu identyfikację pojazdów, które mogły naruszyć przepisy, i które należy w związku z tym skontrolować bezpośrednio. We wniosku stwierdza się, że można tego dokonać poprzez umieszczanie automatycznych systemów na infrastrukturze (art. 12 ust. 2) lub instalowanie pokładowych urządzeń ważących (art. 12 ust. 6).

Uwagi sprawozdawcy:

Sprawozdawca zgadza się z celem ustanowienia systemu wyboru wstępnego, który mógłby przyczynić się do dokładniejszego ukierunkowania i zwiększenia skuteczności kontroli oraz do zmniejszenia obciążenia w przypadku zarówno przewoźników stosujących się do przepisów, jak i organów kontroli. W celu zapewnienia równych warunków działania w całej Unii Europejskiej oraz przesunięcia odpowiedzialności za przestrzeganie przepisów bezpieczeństwa z organów kontroli na przewoźników i załadowców, sprawozdawca pragnie, aby wyposażenie pojazdów w pokładowe urządzenia ważące było obowiązkowe. Wniosek koncentruje się na kontrolach masy (przeciążenie), lecz ważne jest również przeprowadzanie

¹ Dz.U. C 56 E z 26.2.2013, s. 54.

kontroli wymiarów (szerokości, długości i wysokości). Wreszcie wątpliwości budzi to, czy należy ustanawiać we wniosku dopuszczalne odchylenia (tj. mniej niż 5% w przypadku masy i mniej niż 2% w przypadku długości i szerokości) od ustalonych wymiarów dla potrzeb identyfikowania przypadków naruszeń. Sprawozdawca wołałby ustanowienie zharmonizowanego podejścia do takich limitów od możliwości samodzielnego decydowania przez państwa członkowskie o nakładaniu kar z tytułu takich naruszeń.

4. Akty delegowane (art. 16)

We wniosku przewiduje się uprawnienie Komisji do definiowania wymogów związanych z nowymi urządzeniami aerodynamicznymi montowanymi w tylnej części pojazdu (art. 8 ust. 4), projektami nowych pojazdów silnikowych (art. 9 ust. 5), specyfikacjami technicznymi zapewniającymi pełną interoperacyjność pokładowych urządzeń ważących oraz wytycznymi do procedur kontrolowania masy pojazdów na drogach (art. 12 ust. 7).

Uwagi sprawozdawcy:

Aby zapewnić możliwość dostosowania przepisów prawnych do rozwoju technologii, konieczny jest pewien stopień elastyczności. Należy jednak dokładnie rozważyć, czy proponowane przekazanie Komisji uprawnień jest niezbędne we wszystkich obszarach. Ostatecznie za teksty prawne odpowiedzialny jest prawodawca. Proponowany zakres uprawnień przyznanych Komisji wydaje się zbyt szeroki i Parlament powinien zastrzec sobie prawo do zmiany kluczowych elementów prawodawstwa w ramach zwykłej procedury ustawodawczej.