



Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „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”

[COM(2023) 445 final – 2023/0265 (COD)]

(C/2024/895)

Sprawozdawca: **Dumitru FORNEA**

Wniosek o konsultację	Parlament Europejski, 14.9.2023 Rada Unii Europejskiej, 21.9.2023
Podstawa prawna	Art. 91, art. 100 ust. 2 i art. 304 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
Sekcja odpowiedzialna	Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego
Data przyjęcia przez sekcję	6.10.2023
Data przyjęcia na sesji plenarnej	26.10.2023
Sesja plenarna nr	582
Wynik głosowania (za/przeciw/wstrzymało się)	165/2/7

1. Wnioski i zalecenia

1.1. Poprzednia zmiana dyrektywy miała ograniczony wpływ, ponieważ nie zawierała odpowiednich zachęt do korzystania z pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi i z urządzeń aerodynamicznych, a także doprowadziła do niejednorodnego egzekwowania dyrektywy w państwach członkowskich, w szczególności w zakresie wykorzystania pojazdów ciężkich i europejskich systemów modułowych (EMS).

1.2. Komitet docenia to, że Komisja Europejska przeprowadziła konsultacje przed opublikowaniem obecnego wniosku dotyczącego dyrektywy, a także zrealizowała kompleksową ocenę skutków i ocenę obejmującą lata 1997–2021.

1.3. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny (EKES) popiera cele dotyczące ekologizacji środków transportu dzięki wykorzystaniu bardziej ekologicznych pojazdów transportu drogowego. Odnotowuje jednak obawy wyrażone przez społeczność kolejową, pracowników i niektóre organizacje pozarządowe, że przyjęcie dyrektywy może prowadzić do odwrotnego przesunięcia międzygałęziowego.

1.4. EKES proponuje rozszerzenie zakresu dyrektywy na dodatkowe elementy krytyczne, takie jak zwiększenie komfortu kierowcy poprzez umożliwienie dłuższych kabin oraz odpowiednie szkolenia, a także odpowiednie wyposażenie organów przeprowadzających kontrole. Mogłoby to pomóc w rozwiązaniu problemu niedoboru kierowców w UE.

1.5. Komitet popiera propozycję dopuszczenia maksymalnego dodatkowego obciążenia w wysokości 4 ton wyłącznie dla bezemisyjnych samochodów ciężarowych, ale wzywa do prowadzenia rygorystycznej polityki monitorowania po przyjęciu, w tym do natychmiastowej zmiany strategii w przypadku nieosiągnięcia pożądanego wpływu.

1.6. Aby zwiększenie natężenia ruchu przy jednoczesnym utrzymaniu obecnych norm bezpieczeństwa i zainstalowaniu podstawowej infrastruktury ładowania pojazdów bezemisyjnych było możliwe, konieczne będą znaczne inwestycje i szeroko zakrojone modyfikacje infrastruktury.

1.7. EKES stwierdza, że do skutecznego wdrożenia bezemisyjnych EMS potrzebne jest silne wsparcie zarówno ze strony polityki unijnej, jak i krajowej, które pozwoli zapewnić dostępne i opłacalne specjalistyczne szkolenia dla kierowców.

1.8. EKES z zadowoleniem przyjmuje propozycję, by państwa członkowskie ustanowiły obowiązkowy minimalny poziom kontroli, w tym przeprowadzały odpowiednie kontrole w porze nocnej. Oczekiwał jednak bardziej precyzyjnego, standardowego i jednolitego podejścia do liczby kontroli przeprowadzanych w porze nocnej we wszystkich państwach członkowskich.

1.9. Komitet podkreśla trudności, jakie stwarzają skrzyżowania dróg głównych i drugorzędnych, w tym połączenia dróg i ronda, ponieważ obowiązujące przepisy i kryteria dotyczące budowy dróg opierają się na wymiarach obecnie używanych „pojazdów standardowych”.

1.10. Kluczowe znaczenie ma pobudzanie i promowanie produkcji przyczep elektrycznych, ze szczególnym naciskiem na przestrzeganie maksymalnej dopuszczalnej masy brutto. EKES zwraca uwagę na konieczność uniknięcia sytuacji, w której jakiegokolwiek specyfikacje techniczne, takie jak dodatkowe wzmocnienia metalowe, prowadzą do zwiększenia maksymalnej dopuszczalnej masy brutto.

1.11. Podniesienie opłat drogowych dla pojazdów bezemisyjnych mogłoby oznaczać dodatkowe obciążenie finansowe dla operatorów, w tym dla licznych MŚP w tym sektorze.

1.12. EKES rozumie argumenty Komisji przemawiające za ułatwieniem korzystania z zestawów EMS w operacjach międzynarodowych między sąsiadującymi państwami członkowskimi, które zezwalają na poruszanie się takich zespołów pojazdów na swoich terytoriach. Podejście to umożliwi uwzględnienie zróżnicowanych norm infrastrukturalnych i warunków operacyjnych w poszczególnych państwach członkowskich, na przykład praktyk stosowanych przez Finlandię i Szwecję w zakresie transportu między tymi dwoma krajami od czasu ich przystąpienia do UE. Komitet nie uważa jednak za stosowne ułatwienia transgranicznej eksploatacji cięższych i dłuższych zestawów EMS napędzanych paliwami kopalnymi, ponieważ podważa to cele klimatyczne inicjatywy.

1.13. EKES podkreśla potrzebę wdrożenia odrębnych środków w celu zapewnienia, aby wszystkie EMS w ruchu transgranicznym docelowo stały się bezemisyjne oraz, gdy tylko to możliwe, unikały tras, gdzie stwarzają zagrożenie dla rowerzystów i pieszych. Ponadto Komitet obawia się, że dodatkowe EMS na drogach UE mogą stanowić dalsze niepotrzebne obciążenie dla infrastruktury parkingowej.

1.14. Aby stworzyć sprawiedliwe warunki, trzeba ustandaryzować maksymalne obciążenia i wymiary we wszystkich państwach członkowskich, uwzględnić cyfrowe protokoły przekraczania granic oraz przeznaczyć zasoby na dostosowanie krajowej infrastruktury drogowej do cięższych i dłuższych pojazdów bezemisyjnych, w szczególności wzdłuż kompleksowej sieci TEN-T. Komitet sugeruje włączenie do rozwiązań urządzeń pokładowych, takich jak czujniki masy podłączone do tachografów, które zapewniłyby stałe monitorowanie w trakcie całej podróży i w całej sieci drogowej.

1.15. Komitet uważa, że trudno jest dokładnie ustalić, w jaki sposób państwa członkowskie powinny wprowadzić szczególne środki w celu wykrywania pojazdów lub zespołów pojazdów, które są w użyciu i prawdopodobnie przekroczyły dopuszczalną masę maksymalną. Oczekiwałby ustanowienia standardowej procedury.

1.16. Zawarta w różnych sekcjach dyrektywy propozycja przyznania Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych jest kwestią bardzo delikatną, ponieważ może potencjalnie oznaczać naruszenie zasady pomocniczości. EKES spodziewał się, że Komisja rozwieje większość tych obaw we wniosku ustawodawczym po rozważeniu sprawy z Parlamentem Europejskim i Radą.

1.17. Wreszcie, biorąc pod uwagę wpływ tej dyrektywy na ramy multimodalne, EKES uważa, że dyskusje na jej temat powinny przebiegać równoległe z dyskusjami nad przyszłym wnioskiem dotyczącym dyrektywy w sprawie transportu kombinowanego.

2. Kontekst i uwagi ogólne

2.1. W takich sytuacjach nadzwyczajnych, jak pandemia COVID-19 czy też wojna napastnicza Rosji przeciwko Ukrainie, sektor transportu dowiódł, że odgrywa zasadniczą rolę w dystrybucji podstawowych dóbr, dostarczaniu pomocy humanitarnej i ułatwianiu mobilności osobistej.

Niemniej transport drogowy niesie ze sobą różnorakie konsekwencje społeczno-gospodarcze i środowiskowe, do których należą emisje gazów cieplarnianych, zanieczyszczenie powietrza i zanieczyszczenie hałasem, zagęszczenie ruchu, ryzyko dla bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zużycie infrastruktury drogowej.

2.2. Poprzednia zmiana dyrektywy⁽¹⁾ wywarła stosunkowo niewielki wpływ na zrównoważony rozwój, ponieważ zachęty do wykorzystywania pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi i urządzeń aerodynamicznych uznano za niewystarczające, a egzekwowanie przepisów w państwach członkowskich jest wciąż rozdrobnione. Ponadto dyrektywa tylko częściowo przyczyniła się do rozpowszechnienia skutecznych operacji intermodalnych. Wynikało to głównie z wewnętrznej i zewnętrznej niespójności dyrektywy, w tym ze sprzeczności z dyrektywą w sprawie transportu kombinowanego⁽²⁾, co ograniczyło możliwości pełnego wsparcia płynnej realizacji praktyk w zakresie transportu intermodalnego.

2.3. Obniżenie emisyjności segmentu pojazdów ciężkich wymaga wzmożonych wysiłków. W 2022 r. zaledwie 0,6 % nowych rejestracji samochodów ciężarowych w Europie dotyczyło ciężkich pojazdów z elektrycznym napędem akumulatorowym, podczas gdy pojazdy z silnikami Diesla stanowiły 96,6 % tego przedziału⁽³⁾. Aby skutecznie obniżyć emisyjność segmentu pojazdów ciężkich, Komisja proponuje, by zwiększyć dopuszczalne obciążenie, gdyż z powodu takich czynników jak ciężar akumulatora, bezemisyjne samochody ciężarowe – do których należą pojazdy elektryczne – są cięższe od ich odpowiedników napędzanych silnikiem Diesla.

2.4. By stawić czoła problemom i wyzwaniom wykrytym podczas ewaluacji i oceny skutków, sformułowano trzy warianty strategiczne (A, B i C). Za najbardziej wyważony uznaje się wariant strategiczny B, gdyż przewiduje się w nim dodatkowe zachęty ekonomiczne, wyznacza termin docelowy, po którego upływie cięższe pojazdy ciężkie (44 tony) muszą być bezemisyjne, a także ujednolici wymogi dotyczące zezwoleń i procedur administracyjnych odnośnie do transportu transgranicznego z udziałem niektórych dłuższych/cięższych pojazdów.

Wprowadza się w nim również obowiązek instalowania w infrastrukturze drogowej urządzeń do kontroli masy, takich jak systemy ważenia pojazdów w ruchu, by ułatwić skuteczniejsze egzekwowanie przepisów. Nie bierze jednak pod uwagę instalacji urządzeń pokładowych, takich jak czujniki masy połączone z tachografami, które zapewniłyby stałe monitorowanie w trakcie całej podróży i w całej sieci drogowej.

2.5. EKES odnotowuje obawy, że obniżenie kosztów transportu drogowego towarów może spowodować wzrost popytu, zwłaszcza na towary przewożone na dłuższych dystansach, co przyczyni się do odwrotnego przesunięcia międzygałęziowego. Obniżenie kosztów transportu może również pozytywnie wpłynąć na ogólną konkurencyjność europejskich przedsiębiorstw. Przyrost wydajności nie powinien jednak następować kosztem realizacji celów środowiskowych.

3. Uwagi ogólne

3.1. Komitet docenia konsultacje przeprowadzone przez Komisję Europejską przed opublikowaniem obecnego wniosku dotyczącego dyrektywy, szczegółową ocenę skutków⁽⁴⁾ oraz dołączoną do dyrektywy ewaluację dotyczącą lat 1997–2021⁽⁵⁾. Chociaż dyrektywa ułatwiła transport transgraniczny i umożliwiła pokonanie pewnych przeszkód technicznych, to krajowe odstępstwa i niejasność niektórych przepisów spowodowały różnice w przepisach i praktykach krajowych.

To rozdrobnienie rynku wewnętrznego było szczególnie widoczne w przypadku korzystania z pojazdów ciężkich oraz europejskich systemów modułowych (EMS).

3.2. EKES przyjmuje do wiadomości obawy wyrażone przez społeczność kolejową, pracowników i niektóre organizacje pozarządowe, że przyjęcie dyrektywy może prowadzić do odwrotnego przesunięcia międzygałęziowego. Jedynie dzięki stworzeniu sprawiedliwych ram dla wszystkich rodzajów transportu można zagwarantować wystarczającą zdolność przewoźową. Można jednak dalej zachęcać do realizacji długoterminowego celu, jakim jest ekologizacja komercyjnego transportu drogowego. EKES przypomina również, że należy podejmować nieustanne wysiłki na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków pracy kierowców.

⁽¹⁾ Tekst skonsolidowany: Dyrektywa Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiająca dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym, 14.8.2019.

⁽²⁾ Council Directive 92/106/EEC of 7 December 1992 on the establishment of common rules for certain types of combined transport of goods between Member States (Dz.U. L 368 z 17.12.1992, s. 38).

⁽³⁾ ACEA, „Fuel types of new trucks”.

⁽⁴⁾ SWD(2023) 445.

⁽⁵⁾ SWD(2023) 447.

3.3. Ponadto wzrost zużycia paliwa na pojazdokilometr niwelowałby korzyści wynikające ze zmniejszenia ilości paliwa zużywanego w przeliczeniu na jednostkę towarów⁽⁶⁾. Wniosek Komisji przewiduje ułatwienie operacji transgranicznych w przypadku zestawów EMS. EKES rozumie argumenty Komisji przemawiające za ułatwieniem korzystania z takich pojazdów w operacjach międzynarodowych między sąsiadującymi państwami członkowskimi, które zezwalają na poruszanie się takich zespołów pojazdów na swoich terytoriach. Pozwala to na uwzględnienie zróżnicowanych norm infrastrukturalnych i warunków operacyjnych w poszczególnych państwach członkowskich. Komitet uważa jednak, że nie należy ułatwiać transgranicznych operacji cięższych i dłuższych zestawów EMS napędzanych paliwami kopalnymi, ponieważ podważa to cele klimatyczne inicjatywy.

3.4. EKES wzywa do poprawy i natychmiastowej harmonizacji przepisów wykonawczych, gdyż między państwami członkowskimi występują znaczne różnice pod względem liczby kontroli, skuteczności wykrywania naruszeń, narzędzi i praktyk kontrolnych. Docenia propozycję, by państwa członkowskie wprowadziły obowiązkowy minimalny poziom kontroli na podstawie natężenia ruchu pojazdów objętych dyrektywą, w tym odpowiednią liczbę kontroli w porze nocnej. Oczekiwał jednak, że liczba kontroli nocnych zostanie określona, zharmonizowana i wdrożona w spójny sposób we wszystkich państwach członkowskich.

3.5. Priorytetem powinno być zapewnienie bezpieczniejszych i czystszych pojazdów, a także wprowadzenie dodatkowych przepisów wykonawczych, takich jak przepisy dotyczące przeciążania pojazdów. EKES uważa, że zakres dyrektywy powinien zostać rozszerzony na inne ważne aspekty, takie jak zwiększenie komfortu kierowcy poprzez umożliwienie dłuższych kabin oraz odpowiednie szkolenia, a także odpowiednie wyposażenie organów przeprowadzających kontrole. Mogłoby to pomóc w rozwiązaniu problemu niedoboru kierowców w UE.

3.6. Wprowadzenie pojazdów bezemisyjnych wyposażonych w zaawansowane zabezpieczenia i zapewniających większy komfort kabin może przyczynić się do poprawy wizerunku zawodu i do przyciągnięcia młodych ludzi do pracy w tym sektorze. EKES uważa, że fundusze na badania i rozwój należy jak najszybciej przeznaczyć na rozwój lepszych i mniejszych technologii bezemisyjnych.

3.7. EKES sądzi, że aby wdrożenie bezemisyjnych EMS było skuteczne, polityka unijna i krajowa musi w dużym stopniu wspierać dostępność i przystępność cenową specjalistycznego szkolenia dla kierowców.

Niektóre państwa członkowskie zezwalają obecnie EMS na przekraczanie granic. Komisja zamierza ułatwić zawieranie takich umów w taki sposób, by nie rozszerzyć wykorzystania EMS na państwa członkowskie, które nań nie zezwalają. EKES podkreśla potrzebę wprowadzenia specjalnych zabezpieczeń w celu dopilnowania, aby EMS unikały, na ile to możliwe, dróg, na których stanowią zagrożenie dla rowerzystów i pieszych, zwłaszcza że istnieją obawy o bezpieczeństwo w sytuacji, gdy zjeżdżają one z autostrady do centrów logistycznych. Jednocześnie Komisja musi zadbać o to, by środki przyjęte w celu ułatwienia międzynarodowych operacji transportowych z wykorzystaniem EMS nie osłabiały wysiłków podejmowanych na szczeblu UE w celu promowania bardziej ekologicznych środków transportu.

3.8. Zapowiedziany koszt ustanowienia przez Komisję Europejską standardów technicznych i operacyjnych w zakresie wymiany informacji dotyczących transportu ładunków niepodzielnych wynosi poniżej 900 tys. EUR, co obejmuje wstępne badanie i dwudniowe warsztaty. Mniej więcej taką samą kwotę przewiduje się w przypadku opracowania standardów strategii inteligentnego dostępu (ang. IAP). EKES uważa, że jest to możliwe do przyjęcia.

3.9. Przedstawiona w kilku ustępach dyrektywy propozycja uprawnienia Komisji do przyjęcia aktów delegowanych jest bardzo delikatną kwestią, gdyż może naruszać aspekty związane z pomocniczością. Komitet oczekiwał, że większość tych kwestii zostanie wyjaśniona we wniosku ustawodawczym oraz omówiona z Parlamentem Europejskim i Radą.

4. Uwagi szczegółowe

4.1. Nowe wnioski zagwarantują, że w przypadku samochodów ciężarowych nie trzeba będzie iść na kompromis w sprawie masy ładunku podczas przewozów dalekobieżnych, które wymagają większych akumulatorów. Komitet z zadowoleniem przyjmuje decyzję o promowaniu ekologicznych samochodów ciężarowych w oparciu o podniesienie

⁽⁶⁾ ETSC position on Longer and Heavier Goods Vehicles on the roads of the European Union.

limitów wagowych na mocy dyrektywy UE w sprawie obciążeń i wymiarów. Komitet popiera propozycję dopuszczenia maksymalnego dodatkowego obciążenia w wysokości 4 ton wyłącznie dla bezemisyjnych samochodów ciężarowych (niezależnie od masy stosowanej technologii bezemisyjnej), ale wzywa do prowadzenia rygorystycznej polityki monitorowania po przyjęciu, w tym do natychmiastowej zmiany strategii w przypadku nieosiągnięcia pożądanego wpływu.

4.2. EKES uważa, że stworzenie równych warunków działania wymaga ujednoczenia maksymalnych obciążeń i wymiarów między państwami członkowskimi, w tym poprzez przyjęcie cyfrowych procedur przekraczania granic. Państwa członkowskie muszą inwestować w infrastrukturę drogową, tak by dostosować ją do cięższych i dłuższych pojazdów bezemisyjnych, zwłaszcza wzdłuż sieci kompleksowej TEN-T. EKES odnotowuje również wzrost ruchu w niektórych państwach członkowskich ze względu na inwazję Rosji na Ukrainę, co nie zostało uwzględnione w dokumentach Komisji i powoduje dodatkową presję na infrastrukturę w państwach członkowskich graniczących z Ukrainą.

4.3. EKES jest zdania, że nie ma istotnych barier technicznych w obsłudze cięższych kontenerów o masie do 34–36 ton w operacjach transportu kombinowanego. Wzywa jednak do przeprowadzenia dalszych badań i analiz, by stwierdzić, czy infrastruktura i podnoszenie kontenerów w terminalach wiąże się z nowymi wyzwaniami technicznymi.

4.4. Konieczna jest również dalsza analiza w celu uwzględnienia aspektów infrastrukturalnych, zwłaszcza że obecne drogi w Europie zostały zaprojektowane z myślą o dominujących standardach obciążenia i wymiarów w perspektywie długoterminowej wynoszącej ponad 45 lat. Drogi w UE nie nadają się do tego, by pomieścić dłuższe i cięższe pojazdy bezemisyjne, które Komisja zamierza wprowadzić. Brakuje mostów i struktur nośnych. W związku z tym niezbędne będą znaczne inwestycje i duże dostosowania infrastrukturalne, aby móc przyjąć dodatkowy ruch i utrzymać obecne normy bezpieczeństwa, a także zbudować niezbędną infrastrukturę ładowania.

4.5. Zasadnicze znaczenie ma również uwzględnienie ograniczeń dostępu i przepustowości w miejscach obsługi podróżnych i na parkingach samochodowych, ponieważ obowiązkiem jest przestrzeganie okresów prowadzenia pojazdu i odpoczynku. Proponowana dyrektywa może zwiększyć liczbę EMS wykorzystywanych w transporcie drogowym, co z kolei może prowadzić do poważnych wyzwań związanych z zapewnieniem wystarczającej liczby bezpiecznych miejsc parkingowych w całej UE. W UE jest obecnie 300 tys. miejsc parkingowych dla samochodów ciężarowych, przy czym by zaspokoić całkowite zapotrzebowanie, potrzebnych jest dodatkowo 100 tys. Co ważniejsze, jedynie 3 % miejsc parkingowych posiada niezbędną certyfikację w zakresie bezpieczeństwa i ochrony (⁷). Dodatkowe EMS na drogach UE mogą stanowić dalsze niepotrzebne obciążenie dla infrastruktury parkingowej.

4.6. Komitet podkreśla potrzebę dalszego inwestowania w badania i rozwój, by zapewnić bezpieczną i aerodynamiczną konstrukcję kabin w samochodach ciężarowych w celu podniesienia poziomu bezpieczeństwa i efektywności paliwowej oraz obniżenia emisji CO₂. Oczywiście jest, że w perspektywie długoterminowej eliminacja martwego pola i elektryfikacja samochodów ciężarowych skutecznie się uzupełniają. EKES uważa, że ważne jest wykorzystanie zalet innowacyjnej konstrukcji samochodów ciężarowych o napędzie elektrycznym, co zapewni trwałe wyeliminowanie wszystkich martwych pól w nowych samochodach ciężarowych. W samochodach ciężarowych należy stopniowo przechodzić od tradycyjnego położenia kabiny nad silnikiem, gdzie kierowcy usadowieni są wysoko, do nowoczesnej konstrukcji, w której akumulatory znajdują się między osiami a kierowcy siedzą na wysokości wzroku pieszych i rowerzystów. Dzięki temu uda się wyeliminować przyczyny większości wypadków.

4.7. Komitet uważa, że aby pomyślnie przestawić się na mobilność bezemisyjną, trzeba stopniowo wycofać cięższe samochody ciężarowe napędzane paliwami kopalnymi oraz zadbać o to, by na rynek trafiały bardziej wydajne pod względem operacyjnym i przystępne cenowo technologie bezemisyjne, które można wykorzystać w przypadku wszystkich profili zadań cięższych samochodów ciężarowych.

4.8. Komitet zwraca również uwagę na wyzwania wynikające z połączeń między drogami głównymi i drugorzędnymi, takich jak skrzyżowania i ronda. Obecne przepisy i parametry dotyczące budowy dróg opierają się na typowych, użytkowanych obecnie pojazdach. Wszelkie zmiany wymiarów mogą mieć poważne konsekwencje dla bezpieczeństwa w całej UE.

(⁷) „Promoting safe parking areas with the European Truck Parking Award”.

4.9. Należy usprawnić produkcję przyczep elektrycznych i zachęcać do niej ze względu na to, że mogą przyczynić się one do oszczędności energii. Trzeba zwrócić szczególną uwagę na przestrzeganie maksymalnego dopuszczalnego obciążenia, zwłaszcza że przyczepy elektryczne mogą wymagać użycia cięższego sprzętu. Komitet sądzi, że aby zwiększyć wydajność transportu kombinowanego, nowe przyczepy muszą być przystosowane do ładunku pionowego. Ponadto zasadnicze znaczenie ma dopilnowanie, aby wszelkie specyfikacje techniczne dotyczące tych przyczep, takie jak dodatkowe wzmocnienia metalowe, nie prowadziły do zwiększenia maksymalnej dopuszczalnej masy brutto.

4.10. Co więcej, istotnym krokiem naprzód są przedstawione w wariantach strategicznych B harmonizacja i uproszczenie procedur administracyjnych dotyczących uzyskiwania zezwoleń na przewóz niestandardowych lub niepodzielnych ładunków. EKES docenia proponowane uproszczenie oraz oszczędności kosztów administracyjnych dla przewoźników drogowych, które to koszty w latach 2025–2050 szacuje się według wartości bieżącej w porównaniu z poziomem bazowym na 1,2 mld EUR.

4.11. EKES opowiada się za ustanowieniem jasno określonych terminów w celu przyspieszenia procesu wdrażania przejścia na pojazdy bezemisyjne. Ułatwi to producentom osiągnięcie zaproponowanych niedawno celów w zakresie ograniczenia emisji CO₂ z pojazdów ciężkich. Zważywszy, że rentowność pojazdów bezemisyjnych służących do przewozów długodystansowych jest w dużej mierze zależna od przewidywalności, pewności prawa i ujednoczenia warunków w całej UE, kluczowe znaczenie ma wyznaczenie dokładnych terminów zarówno transpozycji krajowej, jak i uwzględnienia jakichkolwiek nowych limitów masy w przepisach dotyczących homologacji typu.

4.12. Nałożenie wyższych opłat drogowych na pojazdy bezemisyjne byłoby dodatkowym obciążeniem finansowym dla przewoźników, w tym dla wielu MŚP, co mogłoby zniechęcać do wprowadzania takich pojazdów. Dlatego też ustalając opłaty drogowe, należy wykluczyć wszelkie dodatkowe dopuszczalne obciążenia dla pojazdów bezemisyjnych bez względu na to, czy te opłaty są zróżnicowane w zależności od emisji CO₂ zgodnie z dyrektywą w sprawie eurowiniety.

4.13. Komisja proponuje, by państwa członkowskie wprowadziły konkretne środki w celu zidentyfikowania pojazdów lub zespołów pojazdów w ruchu, które najprawdopodobniej przekroczyły maksymalną dopuszczalną masę, lecz Komitetowi raczej trudno jest zrozumieć, w jaki sposób będzie się to odbywać i oczekiwałby zastosowania zharmonizowanej procedury.

4.14. EKES wzywa do zmiany brzmienia art. 10da ust. 1 wniosku dotyczącego dyrektywy na: „Państwa członkowskie **wdrażają** systemy strategii inteligentnego dostępu na swoich terytoriach w celu regulowania [...]”.

EKES wyraża pełne poparcie dla propozycji Komisji, by wskaźniki dotyczące realizacji celów służyły do pomiaru postępów w usuwaniu barier na rynku wewnętrznym i w propagowaniu operacji intermodalnych, a także stopnia rozpowszechnienia bezemisyjnych pojazdów ciężkich i urządzeń energooszczędnych.

Docenia szczegółowy zestaw wskaźników zaproponowanych w odniesieniu do każdego celu dyrektywy i uważa, że dostarczą one istotnych informacji o sposobach dalszego udoskonalenia ram prawnych w przyszłości.

4.15. Wreszcie, biorąc pod uwagę wpływ tej dyrektywy na ramy multimodalne, EKES uważa, że dyskusje na jej temat powinny przebiegać równoległe z dyskusjami nad przyszłym wnioskiem dotyczącym dyrektywy w sprawie transportu kombinowanego.

Bruksela, dnia 26 października 2023 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Oliver RÖPKE