P9_TA(2024)0126

Obciążenia i wymiary niektórych pojazdów drogowych

Rezolucja ustawodawcza Parlamentu Europejskiego z dnia 12 marca 2024 r. dotyczącego wniosku w sprawie 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)0445 – C9-0306/2023 – 2023/0265(COD))

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

(C/2025/1019)

Parlament Europejski,

— uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2023)0445),

— uwzględniając art. 294 ust. 2 i art. 91 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C9-0306/2023),

— uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

— uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 26 października 2023 r. ([1]),

— po konsultacji z Komitetem Regionów,

— uwzględniając art. 59 Regulaminu,

— uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A9-0047/2024),

1. przyjmuje poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu;

2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli zastąpi ona pierwotny wniosek, wprowadzi w nim istotne zmiany lub planuje ich wprowadzenie;

3. zobowiązuje swoją przewodniczącą do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji, a także parlamentom narodowym.

([1]) Dz.U. C, C/2024/895, 6.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/895/oj.

P9_TC1-COD(2023)0265

Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 12 marca 2024 r. w celu przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/... zmieniającaej 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

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ([1]),

uwzględniając opinię Komitetu Regionów ([2]),

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) W dyrektywie Rady 96/53/WE ([3]) określono maksymalne dopuszczalne obciążenia i wymiary pojazdów ciężkich, które mogą poruszać się po drogach Unii, aby zapewnić bezpieczeństwo ruchu drogowego i sprawne funkcjonowanie rynku wewnętrznego, a także promować efektywność energetyczną i operacyjną operacji transportowych oraz redukcję emisji gazów cieplarnianych z tych operacji. Ocena dyrektywy 96/53/WE wykazała, że dyrektywa ta jedynie częściowo okazała się skuteczna pod względem realizacji jej celów w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, rynku wewnętrznego i ochrony środowiska i istnieje potrzeba dostosowania jej przepisów w celu odzwierciedlenia rozwoju technologicznego i promowania innowacji, sprostania zmieniającym się wyzwaniom rynku transportowego oraz przyczynienia się do realizacji priorytetów polityki Unii w zakresie obniżenia emisyjności transportu.

(2) W komunikacie Komisji w sprawie strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości ([4]) wyraźnie wskazano, że aby przyczynić się do osiągnięcia celu Europejskiego Zielonego Ładu ([5]), jakim jest ograniczenie emisji gazów cieplarnianych z transportu o 90 % do 2050 r., wszystkie rodzaje transportu muszą stać się bardziej zrównoważone, należy zadbać o szeroką dostępność zrównoważonych rozwiązań alternatywnych w systemie transportu multimodalnego oraz wdrożyć odpowiednie zachęty wspierające przejście na system transportu o zerowej emisji zanieczyszczeń w Unii.

(3) Uproszczając i doprecyzowując przepisy dotyczące obciążeń i wymiarów pojazdów ciężkich wykorzystywanych do transportu drogowego należy rozwiązać kwestię nieefektywności energetycznej i operacyjnej operacji transportu transgranicznego, zapewnić silną motywację dla operatorów do wdrażania technologii bezemisyjnych, ułatwiając jednocześnie korzystanie z istniejących energooszczędnych rozwiązań, a także dalej wspierać operacje intermodalnego transportu towarowego. Aby ograniczyć obciążenia administracyjne, zapobiec zakłóceniom konkurencji oraz zmniejszyć zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego i zniszczeń infrastruktury drogowej, należy zharmonizować niektóre wymogi dotyczące użytkowania cięższych i dłuższych pojazdów oraz wzmocnić egzekwowanie obowiązujących przepisów.

(4) Aby zrealizować te cele, należy zachować właściwą równowagę między efektywnością ekonomiczną, zrównoważeniem środowiskowym, ochroną infrastruktury drogowej i aspektami bezpieczeństwa ruchu drogowego. ***Ponadto, aby zapewnić spójność prawodawstwa i pewność prawa, niniejszą dyrektywę należy w jak największym stopniu dostosować do rozporządzenia określającego normy emisji CO2 dla pojazdów ciężkich oraz dyrektywy w sprawie transportu kombinowanego.*** **[Popr. 1]**

([1]) Dz.U. C […] z […], s. […].
([2]) Dz.U. C […] z […], s. […].
([3]) Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 59.
([4]) COM(2020) 789 final.
([5]) COM(2019) 640 final.

(5) Rodzaje pojazdów ciężkich, a także wartości obciążenia tych pojazdów zostały określone w odniesieniu do przepisów Unii dotyczących homologacji typu i nadzoru rynku pojazdów i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w szczególności rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 ([6]) i (UE) 2019/2144 ([7]). Pożądane jest zatem zaktualizowanie odniesień do tych odpowiednich aktów prawnych w celu zapewnienia jasności obowiązujących ram legislacyjnych.

(6) Przepisy dyrektywy 96/53/UE uzupełniają dyrektywę Rady 92/106/EWG ([8]) w zakresie promowania i wspierania rozwoju transportu intermodalnego. Definicję operacji transportu intermodalnego należy zatem dostosować do terminologii stosowanej w dyrektywie 92/106/EWG, aby umożliwić samochodom ciężarowym, przyczepom i naczepom użytkowanym w operacjach transportu intermodalnego korzystanie z takiego samego zwiększenia dopuszczalnego obciążenia, jak w przypadku pojazdów drogowych przewożących kontenery lub nadwozia wymienne i wykorzystywanych w transporcie intermodalnym z użyciem kontenerów. Taka zachęta dotycząca obciążenia powinna również stanowić motywację dla przewoźników drogowych do prowadzenia operacji transportu intermodalnego bez użycia kontenerów.

***(6a) Niniejsza dyrektywa ma poprawić konkurencyjność sektora transportu drogowego, propagując bardziej opłacalne i zrównoważone operacje transportowe, a także tworząc warunki sprzyjające intermodalności. Chociaż nowe przepisy zmniejszą liczbę pokonywanych pojazdokilometrów, najprawdopodobniej nie rozwiążą problemu poważnego niedoboru kierowców w Unii. Aby wyeliminować ten niedobór, należy przede wszystkim pilnie poprawić warunki pracy kierowców pojazdów ciężkich. Brak dobrej jakości miejsc postojowych dla pojazdów ciężarowych w Unii jest jednym czynników, które prowadzą do pogorszenia warunków pracy kierowców tych pojazdów, przy czym jest to szczególnie problematyczne podczas podróży na duże odległości. Aby zaradzić tej sytuacji i zwiększyć atrakcyjność sektora, zwiększenie wymiarów pojazdów wymagane do instalacji w nich technologii bezemisyjnych nie powinno odbywać się kosztem wystarczającej przestrzeni w kabinie i powinno poprawić komfort kierowców. W miarę możliwości należy badać i wspierać pomysły umożliwiające wydzielenie dodatkowej przestrzeni w kabinie na potrzeby instalacji w pojeździe urządzeń sanitarnych.* [Popr. 2]**

(7) Aby zapewnić wspólne zrozumienie i jednolite wdrażanie przepisów niniejszej dyrektywy w ruchu krajowym i międzynarodowym, należy doprecyzować, że ~~krajowe~~***obowiązują obecnie szczególne*** odstępstwa – ***często na podstawie dwustronnych ustaleń między sąsiadującymi państwami członkowskimi*** – od niektórych maksymalnych dopuszczalnych ~~obciążeń~~***mas*** i wymiarów określonych rodzajów ~~pojazdów użytkowanych w ruchu krajowym nie mają automatycznie zastosowania do~~***specjalnych*** pojazdów wykorzystywanych ~~do przewozów transgranicznych~~***w operacjach transportowych, które to odstępstwa należy zachować, o ile nie ograniczają w sposób znaczący konkurencji międzynarodowej***. [Popr. 3]

(8) Transport ładunków niepodzielnych jest istotnym segmentem rynku związanym ze strategicznymi obszarami energii odnawialnej, inżynierii lądowej i infrastruktury, ropy naftowej i gazu ziemnego, a także przemysłu ciężkiego i sektora produkcji energii elektrycznej. Pomimo uznanej wartości istniejących europejskich wytycznych dotyczących najlepszych praktyk w zakresie transportu ładunków nienormatywnych, przyjętych przez ekspertów wyznaczonych przez państwa członkowskie, poczyniono bardzo niewielkie postępy w kierunku uproszczenia i harmonizacji zasad i procedur uzyskiwania zezwoleń na transport ładunków niepodzielnych. Bez uszczerbku dla

([6]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. L 151 z 14.6.2018, s. 1) oraz Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 z dnia 27 listopada 2019 r. w sprawie wymogów dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w odniesieniu do ich ogólnego bezpieczeństwa oraz ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego, zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 oraz uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 78/2009, (WE) nr 79/2009 i (WE) nr 661/2009 oraz rozporządzenia Komisji (WE) nr 631/2009, (UE) nr 406/2010, (UE) nr 672/2010, (UE) nr 1003/2010, (UE) nr 1005/2010, (UE) nr 1008/2010, (UE) nr 1009/2010, (UE) nr 19/2011, (UE) nr 109/2011, (UE) nr 458/2011, (UE) nr 65/2012, (UE) nr 130/2012, (UE) nr 347/2012, (UE) nr 351/2012, (UE) nr 1230/2012 i (UE) 2015/166 (Dz.U. L 325 z 16.12.2019, s. 1).

([7]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 z dnia 27 listopada 2019 r. w sprawie wymogów dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w odniesieniu do ich ogólnego bezpieczeństwa oraz ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego, zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 oraz uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 78/2009, (WE) nr 79/2009 i (WE) nr 661/2009 oraz rozporządzenia Komisji (WE) nr 631/2009, (UE) nr 406/2010, (UE) nr 672/2010, (UE) nr 1003/2010, (UE) nr 1005/2010, (UE) nr 1008/2010, (UE) nr 1009/2010, (UE) nr 19/2011, (UE) nr 109/2011, (UE) nr 458/2011, (UE) nr 65/2012, (UE) nr 130/2012, (UE) nr 347/2012, (UE) nr 351/2012, (UE) nr 1230/2012 i (UE) 2015/166 (Dz.U. L 325 z 16.12.2019, s. 1).

([8]) Dyrektywa Rady 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych zasad dla niektórych typów transportu kombinowanego towarów między państwami członkowskimi (Dz.U. L 368 z 17.12.1992, s. 38).

prawa państw członkowskich do ustanowienia warunków niezbędnych do zapewnienia bezpiecznego transportu ładunków niepodzielnych na ich terytoriach, państwa członkowskie powinny współpracować w celu zharmonizowania, w miarę możliwości, tych wymogów, aby uniknąć mnożenia rozbieżnych warunków służących temu samemu celowi. Państwa członkowskie powinny również zapewnić, aby wymogi krajowe były proporcjonalne i niedyskryminujące, powstrzymując się od nakładania bezzasadnych wymogów, takich jak biegła znajomość języka danego państwa członkowskiego. ~~W celu zmniejszenia~~***Aby zmniejszyć*** obciążenia ~~administracyjnego~~***administracyjne*** operatorów oraz ~~zapewnienia wydajnych, uczciwych i bezpiecznych operacji~~***zapewnić wydajne, uczciwe i bezpieczne operacje***, kluczowe jest wprowadzenie przejrzystego, zharmonizowanego i przyjaznego dla użytkownika systemu uzyskiwania zezwoleń***, łatwo dostępnego za pośrednictwem środków łączności elektronicznej we wszystkich językach urzędowych UE. Zezwolenia te należy wydawać formacie elektronicznym na podstawie specjalnego europejskiego dokumentu rejestracji samochodów ciężarowych i przyczep (SERT), którego celem powinna być harmonizacja informacji technicznych o pojazdach, takich jak informacje o rejestracji przyczep lub przyczep modułowych. Na podstawie tego dokumentu elektronicznego przewoźnicy powinni być uprawnieni do transportu ładunków niepodzielnych.*** **[Popr. 4]**

(9) Europejskie systemy modułowe były wykorzystywane i testowane na szeroką skalę i okazały się interesującym rozwiązaniem pod względem poprawy efektywności ekonomicznej i energetycznej operacji transportowych, przy jednoczesnym zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony infrastruktury, dzięki ich ograniczeniu do odpowiednich części sieci drogowych. ***Państwa członkowskie*** – biorąc pod uwagę ***ich*** specyfikę krajową, różne interesy gospodarcze, potrzeby transportowe i zróżnicowane możliwości w zakresie infrastruktury transportowej ~~w państwach członkowskich, są one~~ ***są*** najlepiej umocowane do oceny i wydawania zezwoleń na dopuszczenie EMS do ruchu na swoich terytoriach***. Przed dopuszczeniem EMS państwa członkowskie powinny ocenić potencjalny wpływ tych systemów na bezpieczeństwo ruchu drogowego, infrastrukturę, przesunięcie międzygałęziowe i środowisko***. Jednocześnie, aby zwiększyć pozytywne skutki społeczno-gospodarcze i środowiskowe dotyczące stosowania EMS, kluczowe znaczenie ma usunięcie niepotrzebnych barier w ich stosowaniu w przewozach transgranicznych między sąsiadującymi państwami członkowskimi, które zezwalają na poruszanie się takich zespołów pojazdów na swoich terytoriach, bez ograniczeń w liczbie przekraczanych granic przez te pojazdy, o ile są one zgodne z maksymalnymi dopuszczalnymi ~~obciążeniami~~***masami*** i wymiarami EMS ustanowionymi przez państwa członkowskie na ich odpowiednich terytoriach. Ma to na celu zapewnienie zgodności EMS wykorzystywanych w przewozach transgranicznych ze wspólnym najniższym limitem odnoszącym się do ~~obciążeń~~***mas*** i wymiarów EMS stosowanych w tych państwach członkowskich. W interesie bezpieczeństwa operacji, przejrzystości i jasności prawa należy ustanowić wspólne warunki dotyczące użytkowania EMS w ruchu krajowym i międzynarodowym***. Warunki te powinny między innymi zagwarantować, że EMS będą poruszać się po drogach, na których zapewniono bezpieczeństwo niechronionym uczestnikom ruchu drogowego. Państwa członkowskie powinny zapewniać***~~, w tym zapewnić~~ jasne informacje na temat dopuszczalnych ~~obciążeń~~***mas*** i wymiarów EMS oraz części sieci drogowej zgodnych ze specyfikacjami takich pojazdów~~, a także monitorować wpływ~~***. Państwa członkowskie powinny ustanowić system monitorowania wpływu*** użytkowania EMS na bezpieczeństwo ruchu drogowego, infrastrukturę drogową, współpracę modalną, a także ~~wpływ~~***wpływu*** europejskiego systemu modułowego na środowisko i system transportowy, w tym ~~wpływ~~ na udział w strukturze modalnej. ***Jasna definicja EMS w niniejszej dyrektywie zagwarantuje, że będą one składać się ze standardowych jednostek pojazdów, co zapewni kompatybilność z innymi rodzajami transportu, a w szczególności z transportem kolejowym. Aby skutecznie przyśpieszyć przejście na mobilność bezemisyjną, EMS wykorzystywane w ruchu międzynarodowym powinny – gdy tylko jest to wykonalne pod względem technicznym i operacyjnym – składać się z pojazdów lub zespołów pojazdów bezemisyjnych.*** **[Popr. 5]**

(9a) Aby maksymalnie zwiększyć bezpieczeństwo ruchu drogowego i zapewnić odpowiednie warunki pracy, należy zadbać o to, by kierowcy EMS byli należycie przeszkoleni i dysponowali kwalifikacjami niezbędnymi do obsługiwania cięższych i dłuższych pojazdów oraz zespołów pojazdów. Państwa członkowskie powinny móc ustanowić minimalne wymogi lub systemy certyfikacji dla kierowców EMS. Aby zapewnić równe warunki działania gwarantujące równe traktowanie oraz niedyskryminację kierowców EMS i przewoźników korzystających z EMS, państwa członkowskie powinny gwarantować, że certyfikaty te będą wzajemne uznawane w zainteresowanych państwach członkowskich. **[Popr. 6]**

(10) Państwa członkowskie powinny nadal mieć możliwość tymczasowego prowadzenia badań. Nowe technologie umożliwiające ładowanie pojazdów w ruchu, takie jak panele fotowoltaiczne, pantografy i drogi elektryczne, lub stopniowe wdrażanie EMS w państwach członkowskich, mogą rzeczywiście wiązać się z przekroczeniem maksymalnych obciążeń i wymiarów w środowisku testowym, w tym na transgranicznych odcinkach sieci drogowej. W związku z tym państwa członkowskie powinny nadal mieć możliwość prowadzenia takich badań dotyczących zgodności nowych technologii i transgranicznych koncepcji. Tymczasowy i innowacyjny charakter badań należy doprecyzować w drodze ustalenia maksymalnego okresu ich prowadzenia. Jednocześnie nie należy ograniczać liczby badań nowych technologii i innowacyjnych programów, aby uniknąć hamowania innowacji. Państwa członkowskie powinny regularnie monitorować i oceniać wydajność i wpływ testowania nowych technologii i nowych koncepcji na bezpieczeństwo ruchu drogowego, infrastrukturę drogową, współpracę modalną, a także wpływ na środowisko systemu transportowego, taki jak wpływ na udział w strukturze modalnej.

(10a) W nowych zharmonizowanych przepisach dotyczących użytkowania EMS w ruchu krajowym i międzynarodowym w państwach członkowskich, które dopuszczają możliwość poruszania się tego rodzaju pojazdów po swoim terytorium, należy uwzględnić gromadzenie danych o bezpieczeństwie ruchu drogowego w tych państwach członkowskich, w tym informacji o udziale tych pojazdów w całkowitej liczbie wypadków śmiertelnych oraz urazach spowodowanych kolizjami. Biorąc pod uwagę, że niechronieni uczestnicy ruchu drogowego stanowią niemal jedną trzecią ofiar śmiertelnych w kolizjach z udziałem pojazdów ciężkich, państwa członkowskie powinny dopilnować, by EMS nie wpływały negatywnie na bezpieczeństwo ruchu drogowego, a w szczególności bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu drogowego, takich jak piesi, rowerzyści, motocykliści oraz osoby z niepełnosprawnościami lub o ograniczonej możliwości poruszania się i orientacji. **[Popr. 7]**

(11) Transport ładunków niepodzielnych pomocą pojazdów lub zespołów pojazdów przekraczających maksymalne ~~obciążenia~~***masy*** lub wymiary oraz korzystanie z EMS, biorąc pod uwagę ich potrzeby w zakresie dodatkowych zabezpieczeń i odpowiedniej infrastruktury, wymagają poświęcenia szczególnej uwagi takim elementom, jak przejrzystość odpowiednich informacji, pewność prawa i harmonizacja procesów wydawania zezwoleń. Państwa członkowskie powinny zatem ustanowić jeden elektroniczny system informacyjny i komunikacyjny przechowujący wszystkie istotne informacje dotyczące warunków operacyjnych i administracyjnych transportu ładunków niepodzielnych oraz korzystania z EMS w przejrzysty i łatwo dostępny sposób. Przedmiotowy krajowy system powinien również umożliwiać przewoźnikom uzyskiwanie informacji i składanie wniosków drogą elektroniczną w znormalizowanym formacie ***unijnym***, dotyczących specjalnych zezwoleń na przewóz ładunków niepodzielnych w danym państwie członkowskim. ***Taki krajowy system powinien ponadto dostarczać informacji o maksymalnych dopuszczalnych masach i wymiarach pojazdów i zespołów pojazdów, oraz informacji o ewentualnych ograniczeniach, w szczególności ograniczeniach wysokości. Aby zapewnić przewoźnikom i obywatelom możliwość uzyskania dostępu do wszystkich istotnych informacji w jednym miejscu, Komisja powinna najpóźniej do dnia [sześć miesięcy po dacie transpozycji niniejszej dyrektywy] r. ustanowić specjalny europejski portal internetowy łączący krajowe systemy elektroniczne i komunikacyjne i pozwalający m.in. uzyskać jasny przegląd geograficznego rozmieszczenia dróg w państwach członkowskich, po których mogą się poruszać EMS oraz, o ile takie informacje są dostępne, pojazdy przewożące ładunki niepodzielne.*** **[Popr. 8]**

(12) Sztuczne bariery dla transgranicznego transportu cięższych samochodów ciężarowych wykorzystywanych głównie w transporcie dalekobieżnym (takich jak zespoły pojazdów o liczbie osi 5 i 6) należy usunąć w zharmonizowany sposób, aby w perspektywie krótkoterminowej wykorzystać efektywność operacyjną, energetyczną i środowiskową związaną z większą pojemnością ładunkową przyznaną przez państwa członkowskie, w tym w transporcie intermodalnym. Aby skutecznie ~~stymulować~~***przyśpieszyć*** przejście na mobilność bezemisyjną ***i zmaksymalizować wpływ odpowiednich obowiązujących przepisów prawa ochrony środowiska***, ***począwszy od 2035 r.*** należy stopniowo wycofywać cięższe samochody ciężarowe napędzane paliwami kopalnymi ~~począwszy od 2035 r., od którego przewiduje się, że penetracja~~***, aby zwiększyć pewność prawa w odniesieniu do inwestycji oraz jeszcze bardziej podnieść wskaźnik penetracji*** rynku przez ***wydajniejsze*** bezemisyjne pojazdy ciężkie ~~znacznie wzrośnie do poziomu około 50 % nowo rejestrowanych pojazdów ciężkich~~. Po stopniowym wycofaniu cięższe samochody ciężarowe powinny być nadal dopuszczone do ruchu krajowego, natomiast w przypadku ruchu międzynarodowego powinny spełniać wymogi ~~maksymalnego dopuszczalnego obciążenia~~***dotyczące maksymalnej dopuszczalnej masy*** określone w załączniku I do dyrektywy 96/53/WE, która ogranicza zwiększenie ~~dopuszczalnego obciążenia~~***dopuszczalnej masy*** pojazdów bezemisyjnych i pojazdów uczestniczących w operacji transportu intermodalnego. **[Popr. 9]**

(13) Dowód zgodności pojazdów z wartościami określonymi w dyrektywie 96/53/WE powinien zawierać wyczerpujące informacje zgodnie ze zaktualizowanymi przepisami Unii dotyczącymi jednolitych procedur i specyfikacji technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów. Należy zatem zaktualizować odniesienia do mających zastosowanie przepisów unijnych, aby uwzględnić konkretne odniesienie do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2021/535 ([9]). Informacje, które należy zawrzeć w dowodzie zgodności, należy dodatkowo dostosować do maksymalnych obciążeń dopuszczonych na mocy dyrektywy 96/53/WE. Kontrolowanie intermodalnego charakteru operacji transportowej w rozumieniu art. 2 może być szczególnie trudne w przypadku transportu bez użycia kontenerów. Aby zapewnić odpowiednie stosowanie zwiększenia dopuszczalnego obciążenia pojazdów ciężkich uczestniczących w operacjach transportu intermodalnego, operatorzy powinni przedstawić dowód intermodalnego charakteru operacji. Platformy elektronicznych danych dotyczących transportu ustanowione zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1056 ([10]) („platformy eFTI") stanowią odpowiednie narzędzie, ponieważ zostały stworzone w celu uwzględnienia wymogów dotyczących informacji regulacyjnych określonych w art. 3 i 7 dyrektywy 92/106/EWG. W związku z tym korzystanie z platformy eFTI powinno stać się obowiązkowe w celu rejestrowania i udostępniania odpowiednich informacji dotyczących transportu w odniesieniu do rodzajów transportu wykorzystywanych do przewozu ładunku.

([9]) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/535 z dnia 31 marca 2021 r. ustanawiające zasady stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 w odniesieniu do jednolitych procedur i specyfikacji technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w odniesieniu do ich ogólnych cech konstrukcyjnych i bezpieczeństwa (Dz.U. L 117 z 6.4.2021, s. 1).

([10]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1056 z dnia 15 lipca 2020 r. w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego (Dz.U. L 249 z 31.7.2020, s. 33).

(14) Potencjał ograniczenia zużycia energii w drodze poprawy aerodynamiki w przypadku pojazdów ~~z otwartymi nadwoziami~~ do przewozu pojazdów***, z których wiele posiada otwarte nadwozia,*** jest bardzo ograniczony. Rozbieżne przepisy krajowe dotyczące wystających ładunków na pojazdach do przewozu pojazdów powodują zakłócenia konkurencji i znacznie ograniczają ich potencjał w zakresie poprawy wydajności operacyjnej i efektywności energetycznej w ruchu międzynarodowym. W związku z tym konieczne jest zharmonizowanie przepisów dotyczących wystających ładunków na pojazdach ~~z otwartymi nadwoziami~~ do przewozu pojazdów, aby zapewnić właściwą realizację tych celów. **[Popr. 10]**

(15) Pojazdy ciężkie z wydłużonymi kabinami zaczęły pojawiać się na rynku wraz z bezemisyjnymi układami napędowymi. Korzystanie z bezemisyjnych układów napędowych wymaga, w zależności od technologii, dodatkowej przestrzeni, której nie należy wliczać do ładowności pojazdu, tak aby sektor bezemisyjnego transportu drogowego nie był karany pod względem ekonomicznym. Należy zatem doprecyzować, że przekroczenie maksymalnej długości wydłużonych kabin ma zapewniać przestrzeń potrzebną do zastosowania technologii bezemisyjnej, np. akumulatorów i zbiorników wodoru, pod warunkiem~~,~~ że nie zagraża to bezpieczeństwu, wydajności i komfortowi aerodynamicznych kabin ***i że w odniesieniu do danego pojazdu zapewniono zgodność z „zasadą koła skrętu”***. **[Popr. 11]**

(16) Podobnie jak w przypadku potrzeby dodatkowej przestrzeni obecne normy nie są również odpowiednie, aby zrównoważyć zwiększenie obciążenia bezemisyjnych pojazdów ciężkich, w szczególności w transporcie dalekobieżnym. Dodatkowe obciążenie i nacisk osi są niezbędne w przypadku zespołów pojazdów bezemisyjnych, a także najpopularniejszych pojazdów osobowych używanych w Unii. Lżejsze technologie i lepsza aerodynamika sprawią, że wykorzystanie bezemisyjnych systemów napędowych będzie bardziej wydajne (na przykład, aby umożliwić większy zasięg i dłuższą żywotność baterii) dzięki ograniczeniu zużycia zużywania przez nie energii. Aby zapewnić dodatkowe zachęty do wprowadzania bezemisyjnych pojazdów ciężkich, promować rozwój technologiczny, a także wyposażenie pojazdów o ulepszonej aerodynamice, zwiększenie dopuszczalnego obciążenia powinno zatem zostać odłączone od masy wynikającej z technologii bezemisyjnej.

(16a) Mnogość różnych oznaczeń pojazdów i sygnalizacji w państwach członkowskich może być myląca dla uczestników ruchu drogowego i negatywnie wpływać na bezpieczeństwo ruchu drogowego w Unii. Aby poprawić bezpieczeństwo ruchu drogowego, należy wprowadzić znormalizowaną etykietę UE określającą długość pojazdów lub zespołów pojazdów silnikowych wykorzystywanych w EMS lub o wymiarach innych niż standardowe. Wspomniana etykieta UE ułatwiłaby uczestnikom ruchu drogowego identyfikację takich pojazdów i zaznajomienie się z nimi, a tym samym ograniczałaby wszelkie ryzyko związane z ograniczeniami widoczności lub martwymi punktami np. przy wyprzedzaniu takich długich pojazdów lub zespołów pojazdów. **[Popr. 12]**

(16b) Pojazdy elektryczne o napędzie akumulatorowym, pojazdy zasilane wodorowymi ogniwami paliwowymi i inne pojazdy napędzane wodorem mają duży potencjał, jeśli chodzi o dekarbonizację niektórych segmentów sektora transportu ciężkiego, a ich rozwój należy wspierać, przy czy należy pamiętać, że żadna technologia nie pozostaje bez wpływu na środowisko. Tam, gdzie elektryfikacja nie jest możliwa lub jest mniej wydajna, a pojazdy napędzane wodorem nie są odpowiednie lub konkurencyjne cenowo, zasada neutralności technologicznej pozwala zapewnić równe szanse w porównaniu z innymi, bardziej zaawansowanymi technologiami. **[Popr. 13]**

(17) Skuteczne, efektywne i spójne egzekwowanie przepisów ma ogromne znaczenie dla zapewnienia niezakłóconej konkurencji między operatorami i wyeliminowania zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego i infrastruktury drogowej stwarzanych przez pojazdy bezprawnie przekraczające dopuszczalne ~~obciążenia~~***masy*** lub wymiary. Aby lepiej ukierunkować kontrole drogowe na przeciążone pojazdy ~~– i jeśli zdecydują się one na korzystanie z automatycznych systemów w infrastrukturze drogowej –~~***,*** państwa członkowskie powinny ~~zapewnić~~***zagwarantować, że automatyczne systemy zostaną wdrożone*** co najmniej ~~wprowadzenie takich systemów~~ w transeuropejskiej sieci transportu drogowego***, w tym, że w sieci bazowej TEN-T wdroży się systemy certyfikowane. Należy również umożliwić używanie precyzyjnych i w pełni interoperacyjnych pokładowych urządzeń ważących. Takie certyfikowane systemy automatyczne powinny być w stanie rozpoznawać pojazdy lub zespoły pojazdów, które chociaż przekraczają maksymalne dopuszczalne masy, korzystają z odpowiedniego odstępstwa na podstawie specjalnego zezwolenia lub podobnego ustalenia. Systemy te powinny być również w stanie wykryć, czy spełniane są wymagania dotyczące specjalnych zezwoleń. Oczekuje się, że pozwoli to zarówno operatorom, jak i państwom członkowskim uniknąć nieuzasadnionych kar i zaoszczędzić koszty administracyjne***. Ponadto w celu zapewnienia niezawodnego i spójnego egzekwowania przepisów w całej Unii obowiązkowy minimalny poziom kontroli przeprowadzanych przez państwa członkowskie należy ustalić proporcjonalnie do poziomu natężenia ruchu pojazdów objętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy na ich terytoriach, z uwzględnieniem odpowiedniej liczby kontroli w porze nocnej. **[Popr. 14]**

(18) Aby jeszcze bardziej wzmocnić egzekwowanie i monitorowanie ruchu pojazdów ciężkich na drogach Unii, zmniejszyć zatory komunikacyjne, poprawić bezpieczeństwo ruchu drogowego, zmniejszyć ryzyko uszkodzenia infrastruktury i ~~promować~~***propagować*** zrównoważone operacje transportowe, należy zachęcać państwa członkowskie do ustanowienia systemów strategii inteligentnego dostępu, które zapewniają zgodność z przepisami dotyczącymi maksymalnych dopuszczalnych ~~obciążeń~~***mas*** i wymiarów. ~~Przy ustanawianiu takich systemów~~ Państwa członkowskie powinny stosować ***do takich systemów*** minimalne wspólne wymogi w celu zagwarantowania harmonizacji i interoperacyjności w całej ~~UE~~***Unii***, w szczególności w odniesieniu do dostępności i formatu odpowiednich danych podlegających wymianie. ***Stosowne dane powinny być dostępne w czasie rzeczywistym w językach urzędowych Unii.*** Systemy te powinny ~~przyczynić się do zapewnienia, aby~~***pomóc zagwarantować, że*** właściwy pojazd z właściwym ładunkiem ~~poruszał~~***będzie poruszać*** się po właściwej drodze i we właściwym czasie ~~w celu zagwarantowania minimalnego wpływu~~***, co zapewni minimalny wpływ*** na środowisko, infrastrukturę, zdrowie i bezpieczeństwo ludzi oraz społeczeństwo. Przy tworzeniu takich systemów należy wykorzystywać zaawansowane inteligentne systemy transportowe, takie jak komunikacja między pojazdami a infrastrukturą, komunikacja między pojazdami a siecią, udostępnianie danych w czasie rzeczywistym i zdalny monitoring, aby zapewnić bezpieczny i płynny ruch pojazdów ciężkich i nie prowadzić do nieproporcjonalnych lub dyskryminujących ograniczeń ruchu. **[Popr. 15]**

(18a) Egzekwowanie dyrektywy 96/53/WE stanowi istotny element dobrze ugruntowanych systemów monitorowania i egzekwowania na szczeblu unijnym i krajowym, które pomagają wdrażać przepisy socjalne, rynkowe i techniczne UE mające zastosowanie do transportu drogowego. W przypadku gdy wykryje się brak zgodności z ustalonymi wymogami w zakresie mas i wymiarów, właściwe organy krajowe podejmują stosowne działania egzekucyjne. Państwa członkowskie powinny zadbać, by nakładane sankcje nie miały dyskryminującego charakteru zarówno jeżeli chodzi o ich rodzaj, jak i ich surowość, a także by były skuteczne, odstraszające i proporcjonalne do powagi popełnionego naruszenia. Informacje o tego rodzaju naruszeniach należy wpisywać do krajowego rejestru przedsiębiorców transportu drogowego, wymieniać się nimi za pośrednictwem europejskiego rejestru przedsiębiorców transportu drogowego (ERRU) oraz uwzględniać je w ocenie ryzyka przedsiębiorstw zgodnie z przepisami rozporządzenia nr 1071/2009. Oczekuje się, że zmieniona dyrektywa (UE) 2015/413 w sprawie transgranicznego egzekwowania przepisów ułatwi transgraniczne egzekwowanie sankcji wchodzących w zakres dyrektywy 96/53/WE. **[Popr. 16]**

(18b) Aby wnieść wkład w transformację ekologiczną i cyfrową oraz przestrzegać założeń Europejskiego Zielonego Ładu i kompleksowej strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności, w szczególności jeżeli chodzi o ograniczenie emisji gazów cieplarnianych generowanych w sektorze transportowym, należy zachęcać państwa członkowskie, by wykorzystywały dochody uzyskiwane z sankcji nakładanych za naruszenia przepisów niniejszej dyrektywy lub środków finansowych równoważnych tym dochodom do wspierania procesu upowszechniania zrównoważonych środków transportu, a zatem do ograniczania kosztów zewnętrznych generowanych przez operacje transportowe, sprzyjania intermodalności i zwiększania zrównoważoności transgranicznych operacji transportowych. **[Popr. 17]**

(19) Aby promować rozwój systemu transportu multimodalnego, ***należy jeszcze bardziej ułatwić*** transport z użyciem kontenerów ~~należy bardziej ułatwić w drodze dopuszczenia dodatkowej wysokości pojazdów drogowych w celu przewozu~~ ***w tym kontenerów o długości 45 lub 48 stóp, nadwozi wymiennych o długości 45 stóp lub*** kontenerów o zwiększonej wysokości zewnętrznej– ***w drodze dopuszczenia dodatkowej wysokości lub długości pojazdów drogowych na potrzeby przewozu takich kontenerów***. **[Popr. 18]**

(19a) Komisja powinna przeprowadzić przegląd obecnych przepisów dotyczących homologacji typu, aby zwiększyć techniczną i operacyjną zgodność nowych pojazdów ciężkich i zespołów pojazdów – między innymi w odniesieniu do ich masy, kształtu, rozmiaru, przystosowania do podnoszenia żurawiem oraz możliwości wsunięcia i złożenia wystających urządzeń – z wymogami dotyczącymi operacji transportu kombinowanego, a także aby ułatwić korzystanie z przyczep i naczep bezemisyjnych. **[Popr. 19]**

(20) Parlament Europejski i Rada powinny być regularnie informowane o wynikach kontroli zgodności przeprowadzanych przez właściwe organy państw członkowskich, o wdrażaniu i stosowaniu narzędzi egzekwowania przepisów i systemów monitorowania, w szczególności w kontekście oceny wpływu użytkowania cięższych lub dłuższych pojazdów, w tym modułowych zespołów pojazdów, na eksploatację, bezpieczeństwo i środowisko. Informacje te, dostarczone przez państwa członkowskie, powinny umożliwić Komisji monitorowanie rozwoju rynku i zgodności z dyrektywą 96/53/WE. Aby ułatwić państwom członkowskim przekazywanie Komisji niezbędnych informacji oraz zapewnić jednolite i porównywalne dane, umożliwiając jednocześnie monitorowanie zgodności i ocenę ogólnych wyników dyrektywy 96/53/WE, pożądane jest, aby Komisja ustanowiła ujednolicony, łatwy w obsłudze format sprawozdawczy.

(21) Aby umożliwić sektorowi transportu drogowego szybkie reagowanie na wszelkie sytuacje kryzysowe, takie jak klęski żywiołowe, pandemie, konflikty zbrojne lub awarie infrastruktury, istnieje potrzeba wprowadzenia klauzuli nadzwyczajnej do dyrektywy 96/53/WE, która umożliwia tymczasowe dopuszczenie do ruchu pojazdów ciężkich przekraczających maksymalne dopuszczalne ~~obciążenia~~***masy*** lub wymiary, w celu zapewnienia ciągłości dostaw niezbędnych towarów i usług. Taką wyjątkową klauzulę należy stosować tylko wtedy, gdy jest to konieczne w interesie publicznym ~~;~~ ***,*** pod warunkiem~~,~~ że nie zagraża to bezpieczeństwu ruchu drogowego***, a ewentualne przedłużenie okresu jej stosowania powinno być możliwe pod warunkiem utrzymywania się sytuacji kryzysowej***. **[Popr. 20]**

(22) W celu zapewnienia, aby systemy monitorowania, które mają zostać ustanowione przez państwa członkowskie w celu oceny skutków EMS i badań, były zgodne z minimalnymi zharmonizowanymi wymogami, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, aby uzupełnić dyrektywę 96/53/WE w odniesieniu do określenia minimalnych zbiorów danych lub wskaźników skuteczności działania, które mają być dostarczane przez te systemy monitorowania. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa ([11]). W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

(23) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszej dyrektywy należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do określenia wspólnego ***unijnego*** standardowego formularza wniosku oraz harmonizacji zasad i procedur wydawania krajowych zezwoleń lub podobnych ustaleń dotyczących pojazdów lub zespołów pojazdów, które przekraczają maksymalne dopuszczalne ~~obciążenia~~***masy*** lub wymiary i są przeznaczone do przewozu ładunków niepodzielnych, do ustanowienia standardowego formatu sprawozdawczego dla państw członkowskich ułatwiającego wypełnianie ich obowiązków sprawozdawczych oraz do ustanowienia tymczasowych wyjątków od stosowania limitów ~~obciążeń~~***mas*** i wymiarów w ruchu międzynarodowym między państwami członkowskimi dotkniętymi kryzysem. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 ([12]). **[Popr. 21]**

(23a) Aby oszacować skuteczność i efektywność niniejszej dyrektywy oraz zmierzyć postępy w realizacji jej celów szczegółowych, należy regularnie oceniać proces jej wdrażania i jej skutki. W związku z tym Komisja powinna przedstawiać regularne sprawozdania z oceny stosowania niniejszej dyrektywy, opierając się na podstawowych warunkach wprowadzania na rynek bezemisyjnych pojazdów ciężkich, takich jak dostępność i przepustowość odpowiedniej infrastruktury paliw alternatywnych, wpływ europejskiego systemu na transport drogowy, a także opłaty dla użytkowników dróg w państwach członkowskich zróżnicowanych w zależności od emisji CO2. Sprawozdania te powinny zawierać szczegółowe informacje na temat tych warunków podstawowych oraz ewolucji krajowego i międzynarodowego transportu drogowego, wpływu rozporządzenia na bezpieczeństwo ruchu drogowego i infrastrukturę drogową, przesunięcia międzygałęziowego, wykorzystania inteligentnych systemów egzekwowania prawa oraz postępów technologicznych w transporcie drogowym. Ponadto w sprawozdaniach należy uwzględnić skalowalność środków zgodnie z długoterminowymi celami dyrektywy. Na podstawie ustaleń zawartych w tych ocenach sprawozdaniu w stosownych przypadkach powinien towarzyszyć wniosek ustawodawczy dotyczący zmiany niniejszej dyrektywy i określonych w niej obowiązków. **[Popr. 22]**

(24) Ze względu na liczne zmiany w załączniku I do dyrektywy 96/53/WE związane z potrzebą zapewnienia dodatkowych zachęt do wprowadzania bezemisyjnych pojazdów ciężkich, z potrzebą harmonizacji maksymalnego obciążenia pięcioosiowych pojazdów silnikowych oraz z potrzebą promowania transportu intermodalnego, dla zachowania przejrzystości dyrektywę tę należy zastąpić.

(25) Aby dodać informacje wymagane na podstawie dyrektywy 96/53/WE do zakresu rozporządzenia (UE) 2020/1056, rozporządzenie to musi zostać zmienione.

([11]) Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

([12]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

(26) Ponieważ cele niniejszej dyrektywy, mianowicie zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego, wspieranie zrównoważonych i efektywnych operacji transportowych oraz wspieranie funkcjonowania rynku wewnętrznego, nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na transgraniczny charakter transportu drogowego i problemy, które niniejsza dyrektywa ma rozwiązać możliwe jest lepsze osiągnięcie tego celu na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.

(27) Zgodnie ze wspólną deklaracją polityczną państw członkowskich i Komisji z dnia 28 września 2011 r. dotyczącą dokumentów wyjaśniających ([13]) państwa członkowskie zobowiązały się do złożenia, w uzasadnionych przypadkach, wraz z powiadomieniem o transpozycji, jednego lub większej liczby dokumentów wyjaśniających związki między elementami dyrektywy a odpowiadającymi im częściami krajowych instrumentów transpozycyjnych. W odniesieniu do niniejszej dyrektywy prawodawca uznaje, że przekazanie takich dokumentów jest uzasadnione.

(28) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 96/53/WE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Zmiany w dyrektywie 96/53/WE

W dyrektywie 96/53/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 1 wprowadza się następujące zmiany:

a) art. 1 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) wymiarów pojazdów silnikowych kategorii M_2 i M_3 oraz przyczep samochodowych kategorii O oraz pojazdów silnikowych kategorii N_2 i N_3 oraz ich przyczep kategorii O_3 i O_4, jak ujęto w kategoriach w art. 4 rozporządzenia (UE) 2018/858 Parlamentu Europejskiego i Rady (*);";"

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Wszystkie wartości wymienione w załączniku I odnoszące się do obciążeń obowiązują jako normy transportowe i dlatego odnoszą się do warunków załadunku, a nie do norm produkcji, które są określone w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 (**).";

_____

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. L 151 z 14.6.2018, s. 1).

(**) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 z dnia 27 listopada 2019 r. w sprawie wymogów dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w odniesieniu do ich ogólnego bezpieczeństwa oraz ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego, zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 oraz uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 78/2009, (WE) nr 79/2009 i (WE) nr 661/2009 oraz rozporządzenia Komisji (WE) nr 631/2009, (UE) nr 406/2010, (UE) nr 672/2010, (UE) nr 1003/2010, (UE) nr 1005/2010, (UE) nr 1008/2010, (UE) nr 1009/2010, (UE) nr 19/2011, (UE) nr 109/2011, (UE) nr 458/2011, (UE) nr 65/2012, (UE) nr 130/2012, (UE) nr 347/2012, (UE) nr 351/2012, (UE) nr 1230/2012 i (UE) 2015/166 (Dz.U. L 325 z 16.12.2019, s. 1).";"

2) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) w tiret drugim definicja „przyczepy" otrzymuje brzmienie:

„— »przyczepa« oznacza pojazd w rozumieniu art. 3 pkt 17 rozporządzenia (UE) 2018/858,;"

([13]) Dz.U. C 369 z 17.12.2011, s. 14.

b) w tiret trzecim definicja „naczepy” otrzymuje brzmienie:

„— »naczepa« oznacza pojazd w rozumieniu art. 3 pkt 33 rozporządzenia (UE) 2018/858;”

c) po definicji „zespołu pojazdów” dodaje się definicję w brzmieniu:

„— »europejski system modułowy« oznacza pojazd silnikowy lub zespół pojazdów, do których doczepiona jest co najmniej jedna przyczepa lub naczepa, w przypadku gdy całkowity zespół przekracza maksymalną dopuszczalną długość i może przekraczać maksymalne dopuszczalne obciążenia określone w załączniku I, przy czym poszczególne pojazdy silnikowe, przyczepy i naczepy nie przekraczają obciążeń lub wymiarów określonych w załączniku I,;”

d) po definicji „pojazdu chłodni” dodaje się definicję w brzmieniu:

„— »pojazd do przewozu pojazdów« oznacza zespół pojazdów skonstruowanych lub trwale przystosowanych i przeznaczonych do przewozu innych pojazdów,;”

e) w tiret czternastym definicja „pojazdu napędzanego paliwem alternatywnym” otrzymuje brzmienie:

„— »pojazd napędzany paliwem alternatywnym« oznacza pojazd silnikowy napędzany w całości ***lub częściowo*** paliwem alternatywnym, który uzyskał homologację zgodnie z ramami rozporządzenia (UE) 2018/858;”

f) w tiret piętnastym definicja „operacji transportu intermodalnego” lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) operacji transportu kombinowanego zdefiniowanych w art. 1 dyrektywy Rady 92/106/EWG (*); lub”;

_____

(*) Dyrektywa Rady 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych zasad dla niektórych typów transportu kombinowanego towarów między państwami członkowskimi (Dz.U. L 368 z 17.12.1992, s. 38).”;”

g) po definicji „wysyłającego” dodaje się definicję w brzmieniu:

„— »platforma eFTI« oznacza platformę informacji dotyczących transportu towarowego ustanowioną na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1056 (*),”;

_____

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1056 z dnia 15 lipca 2020 r. w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego (Dz.U. L 249 z 31.7.2020, s. 33).”;”

h) akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Wszystkie maksymalne dopuszczalne wymiary określone w załączniku I sprawdza się pod kątem zgodności z wartościami deklarowanymi w odniesieniu do konkretnego pojazdu zawartymi w dokumencie informacyjnym towarzyszącym homologacji typu całego pojazdu, sporządzonym zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2020/683 (*) i nie jest dopuszczalna żadna tolerancja dodatnia.”;

_____

(*) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/683 z dnia 15 kwietnia 2020 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 w odniesieniu do wymogów administracyjnych dotyczących homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (Dz.U. L 163 z 26.5.2020, s. 1).”;”

3) w art. 4 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 1 dodaje się lit. c) w brzmieniu:

„c) pojazdów lub zespołów pojazdów przeznaczonych do celów międzynarodowego transportu towarów lub pasażerów, które nie odpowiadają parametrom wymienionym w załączniku I.;”

b) ust. 3 i 4 otrzymują brzmienie:

„3. Pojazdy i zestawy pojazdów, które przekraczają maksymalną wagę lub maksymalne wymiary, mogą zostać dopuszczone do ruchu na podstawie specjalnego zezwolenia, które wydawane jest przez właściwe organy lub na podstawie ustaleń, które są uzgadniane indywidualnie z tym organem, jeżeli te pojazdy lub zestawy pojazdów przewożą ładunki niepodzielne lub przeznaczone są do ich przewożenia.

Państwa członkowskie ~~zapewniają~~***dbają o to***, aby procedura uzyskiwania zezwoleń lub podobnych ustaleń związanych z transportem ładunków niepodzielnych przebiegała sprawnie, skutecznie i w sposób niedyskryminujący ~~dzięki zminimalizowaniu obciążeń administracyjnych i unikaniu~~***, w którym to celu udostępniają wspólny unijny standardowy formularz wniosku oraz minimalizują obciążenia administracyjne i unikają*** niepotrzebnych opóźnień.

Państwa członkowskie gwarantują, że warunki wydawania zezwoleń lub podobnych ustaleń związanych z transportem ładunków niepodzielnych są proporcjonalne i niedyskryminujące. W szczególności państwa członkowskie ***wydają zezwolenia lub podobne ustalenia w formacie elektronicznym i*** współpracują w celu ~~uniknięcia różnorodnych~~***dalszej harmonizacji terminów wydawania pozwoleń. Państwa członkowskie współpracują również, aby nie dopuścić do sytuacji, w której w użyciu jest wiele*** oznaczeń pojazdów i sygnalizacji***, oraz nad tym, by stosować raczej piktogramy, a nie tekst. Ponadto państwa członkowskie współpracują nad zharmonizowaniem odpowiednich przepisów dotyczących eskorty transportu ładunków niepodzielnych, takich jak przepisy dotyczące sytuacji, w których należy stosować eskortę, a także dotyczące oznaczania i znakowania pojazdów eskortujących*** ~~oraz stosowania piktogramów zamiast tekstu~~. Państwa członkowskie nie nakładają wymogów językowych ~~związanych z transportem~~***na kierowców wykonujących przewozy*** ładunków niepodzielnych.

W szczególności państwa członkowskie dbają o to, aby pojazdy przewożące ładunki niepodzielne były opatrzone etykietą UE, o której mowa w art. 10ca. **[Popr. 24]**

4. Państwa członkowskie mogą dopuścić ***do ruchu na swoim terytorium*** pojazdy lub zespoły pojazdów przeznaczone do transportu, które wykonują niektóre operacje transportu krajowego~~, które nie ograniczają~~ ***lub międzynarodowego nieograniczające*** w sposób znaczący międzynarodowej konkurencji w sektorze transportu, ~~do ruchu na ich terytorium, jeżeli mają~~***nawet jeśli ich masy lub*** wymiary ~~odbiegające~~***odbiegają*** od tych ~~ustanowionych w załączniku I~~***określonych*** pkt 1.1, 1.2, ***1.3,*** 1.4 do 1.8, ***2, 4.1,*** 4.2 i 4.4 ***załącznika I***.

Uznaje się, że operacje transportowe nie ograniczają w sposób znaczący międzynarodowej konkurencji w sektorze transportowym, jeżeli spełniony jest chociaż jeden z następujących warunków:

a) operacje transportowe są wykonywane na terytorium państwa członkowskiego przy użyciu specjalnych pojazdów lub zespołów pojazdów w takich warunkach, że normalnie nie mogą być wykonywane za pomocą pojazdów z innych państw członkowskich, np. operacje przy wycince drzew i w przemyśle leśnym;

b) państwo członkowskie, które zezwala na swoim terytorium na wykonywanie operacji transportowych za pomocą pojazdów lub zespołów pojazdów, których wymiary odbiegają od parametrów ustanowionych w załączniku I, zezwala także na dopuszczenie do ruchu europejskich systemów modułowych zgodnie z ust. 4a, za pomocą których osiągnięta być może przynajmniej długość ładunku dozwolona w tym państwie członkowskim, aby dzięki temu zaistniały warunki konkurencji równe dla wszystkich przedsiębiorców." **[Popr. 25]**

c) dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

„4a. Państwa członkowskie na swoich terytoriach mogą dopuścić do ruchu europejskie systemy modułowe w ruchu krajowym i międzynarodowym, z zastrzeżeniem spełnienia wszystkich następujących warunków:

-a) Zanim państwa członkowskie wyznaczą nowe trasy, po których mogą poruszać się EMS, dokonują oceny wpływu europejskich systemów modułowych na bezpieczeństwo ruchu drogowego, infrastrukturę drogową i współpracę modalną, a także wpływ europejskich systemów modułowych na środowisko i system transportowy, w tym na udział w strukturze modalnej. Ocenę podaje się do wiadomości publicznej. Państwa członkowskie, które w dniu wejścia w życie niniejszej dyrektywy wyznaczyły już na swoim terytorium trasy, po których mogą poruszać się EMS, nie muszą dokonywać uprzedniej oceny tych już wyznaczonych tras;

a) państwa członkowskie w dostępny i przejrzysty sposób podają do wiadomości publicznej informacje dotyczące maksymalnych obciążeń i wymiarów mających zastosowanie do poruszania się europejskich systemów modułowych na ich terytoriach;

b) państwa członkowskie w dostępny i przejrzysty sposób podają do wiadomości publicznej informacje dotyczące tej części sieci drogowej, po której mogą poruszać się europejskie systemy modułowe;

c) państwa członkowskie zapewniają łączność tej części sieci, po której mogą poruszać się europejskie systemy modułowe na ich terytoriach, z siecią drogową sąsiednich państw członkowskich, które również dopuszczają do ruchu europejskie systemy modułowe, aby umożliwić ruch transgraniczny;

d) państwa członkowskie ustanawiają system monitorowania ~~i oceniają wpływ~~***wpływu*** europejskich systemów modułowych na bezpieczeństwo ruchu drogowego, infrastrukturę drogową ~~,~~ współpracę modalną ***i wielkość ruchu***, a także ~~wpływ~~***wpływu*** europejskich systemów modułowych na środowisko i system transportowy, w tym ~~wpływ~~ na udział w strukturze modalnej***, przy czym biorą pod uwagę uprzednią ocenę przeprowadzoną zgodnie z lit. -a).***

da) Państwa członkowskie dopilnowują, by podjęto odpowiednie środki w celu uniknięcia wszelkiego potencjalnego negatywnego wpływu, jaki dopuszczenie do ruchu europejskich systemów modułowych może mieć na bezpieczeństwo ruchu drogowego, w tym na bezpieczeństwo niechronionych użytkowników ruchu drogowego.

Państwa członkowskie mogą ustanowić minimalne wymogi lub system certyfikacji dla kierowców europejskich systemów modułowych, pod warunkiem że zagwarantują, że będą one proporcjonalne i niedyskryminujące. Państwa członkowskie współpracują na rzecz wzajemnego uznawania tych certyfikatów.

W każdym przypadku gdy państwo członkowskie zezwala, zgodnie z niniejszym ustępem, na dopuszczenie europejskich systemów modułowych do ruchu krajowego, nie może ono odmówić ani zakazać korzystania z europejskich systemów modułowych na swoim terytorium w ruchu międzynarodowym, pod warunkiem że takie systemy nie przekraczają maksymalnych ~~obciążeń~~***mas*** i wymiarów określonych dla europejskich systemów modułowych w ruchu krajowym.

Państwa członkowskie ~~informują~~***powiadamiają*** Komisję ~~w przypadku dopuszczenia europejskich systemów modułowych~~***, jeżeli dopuszczą*** do ruchu na swoich terytoriach ***europejskie systemy modułowe, oraz informują ją, w jaki sposób spełniają warunki określone w lit.; -a)–da) niniejszego ustępu. W następstwie takiego powiadomienia Komisja wydaje w razie potrzeby zalecenia dla tych państw członkowskich, aby zagwarantować, że będą one spełniać wspomniane warunki. Jeżeli Komisja wyda zalecenia, dane państwo członkowskie w ciągu sześciu miesięcy informuje Komisję o tym, w jaki sposób zamierza je wdrożyć. Zalecenia Komisji i odpowiedzi państwa członkowskiego podaje się do wiadomości publicznej.***" **[Popr. 26]**

d) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Państwa członkowskie mogą zezwolić na ograniczony okres na ~~prowadzenie badań~~***testy*** pojazdów lub zespołów pojazdów, które zbudowane zostały w oparciu o nowe technologie lub koncepcje i nie mogą spełnić wymogów niniejszej dyrektywy. Takie pojazdy lub zespoły pojazdów dopuszcza się do wykonywania niektórych krajowych lub międzynarodowych operacji transportowych w okresie ~~próbnym~~***testowym wyłącznie po wykazaniu, że docelowych czynności transportowych nie można wykonać przy wykorzystaniu żadnego innego rodzaju transportu zapewniającego podobny lub wyższy poziom bezpieczeństwa oraz korzyści dla środowiska. Należy udowodnić, że nie wywiera to znaczącego wpływu na konkurencję międzygałęziową w całym sektorze transportu***. W szczególności ~~prowadzenie badań~~***testy*** europejskich systemów modułowych ~~będzie~~***są*** dozwolone przez maksymalnie pięć lat***, przy czym można uzyskać jednokrotne przedłużenie tego okresu o maksymalnie trzy lata. Jeżeli państwo członkowskie postanowi przedłużyć testy, przedstawia Komisji wystarczające uzasadnienie***. Liczba ~~badań~~***testów*** nie jest ograniczona. Państwa członkowskie powiadamiają o tym Komisję. **[Popr. 27]**

Państwa członkowskie ustanawiają system monitorowania i oceniają wpływ badań, o których mowa w akapicie pierwszym, na bezpieczeństwo ruchu drogowego, infrastrukturę drogową i współpracę modalną, a także wpływ na środowisko i system transportowy, w tym wpływ na udział w strukturze modalnej.;"

e) dodaje się ust. 5a w brzmieniu:

„5a. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 10h w celu uzupełnienia niniejszej dyrektywy poprzez określenie minimalnych zbiorów danych i wskaźników skuteczności działania, ~~które mają być dostarczane przez systemy monitorowania~~***których mają dostarczać*** ustanowione przez państwa członkowskie ***uprzednie oceny i systemy monitorowania***, o których mowa w ust. 4a lit.***-a) i lit. d) oraz*** ~~d) i~~ ust. 5 niniejszego artykułu.;" **[Popr. 28]**

f) uchyla się ust. 7;

4) dodaje się art. 4a i 4b w brzmieniu:

„Artykuł 4a

1. Państwa członkowskie ustanawiają i prowadzą elektroniczny system informacyjno-komunikacyjny obejmujący co najmniej następujące funkcje punktu kompleksowej obsługi:

a) jeden krajowy punkt przyjmowania wniosków, za pośrednictwem którego wnioskodawca składa wniosek o specjalne zezwolenie lub podobne ustalenie określone w art. 4 ust. 3, w znormalizowanym formacie;

b) pojedynczy krajowy punkt dostępu dla wnioskodawców w celu uzyskania informacji na temat wymogów dotyczących ubiegania się o specjalne zezwolenia lub podobne ustalenie określone w art. 4 ust. 3 oraz informacji niezbędnych do zaplanowania tras w jasny, dostępny i przejrzysty sposób;

c) pojedynczy krajowy punkt dostępu dla operatorów europejskich systemów modułowych do informacji, o których mowa w art. 4 ust. 4a lit. a) i b), w stosownych przypadkach.

ca) pojedynczy krajowy punkt dostępu, który pozwala uzyskać jasne, przystępne i przejrzyste informacje o ustanowionych na szczeblu krajowym maksymalnych dopuszczonych masach i wymiarach pojazdów, a także wszelkich ograniczeniach, w tym dotyczących wysokości, na konkretnych obszarach lub konkretnych drogach. **[Popr. 29]**

1a. Do dnia [6 miesięcy od daty transpozycji niniejszej dyrektywy] r. Komisja tworzy specjalny i aktualny europejski portal internetowy, dostępny we wszystkich językach urzędowych Unii, łączący w jasny, dostępny i przejrzysty sposób krajowe elektroniczne systemy informacyjne i komunikacyjne, o których mowa w ust. 1, a następnie zarządza tym portalem. Na europejskim portalu podaje się do wiadomości publicznej, w dostępny i przejrzysty sposób, również informacje o odcinkach sieci drogowej, po których mogą poruszać się europejskie systemy modułowe oraz, o ile takie informacje są dostępne, pojazdy przewożące ładunki niepodzielne. **[Popr. 30]**

2. Komisja ~~może przyjmować~~***przyjmuje*** akty wykonawcze ustanawiające wspólny ***unijny*** standardowy formularz wniosku ***o zezwolenie*** oraz harmonizujące zasady i procedury***, w tym dotyczące informacji rejestracyjnych pojazdu,*** wydawania***, również w formie elektronicznej,*** zezwoleń krajowych lub podobnych ustaleń, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu i w art. 4 ust. 3***, a także harmonizujące zasady eskortowania transportu ładunków niepodzielnych***. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 10i ust. 2. **[Popr. 31]**

Artykuł 4b

1. W każdym przypadku gdy państwo członkowskie, zgodnie z art. 4 ust. 2 lit. a), dopuszcza do ruchu na swoim terytorium zespoły pojazdów o maksymalnym obciążeniu przekraczającym limity określone w pkt 2.2.1 lub 2.2.2 załącznika I, nie może ono odmówić ani zakazać używania na swoim terytorium w ruchu międzynarodowym tych zespołów pojazdów, które spełniają wymogi w zakresie wartości obciążenia ustalone dla krajowego transportu towarów, pod warunkiem że takie maksymalne dopuszczalne obciążenie zespołów pojazdów nie przekracza 44 ton.

2. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 limit obciążenia wynoszący 44 tony określony w ust. 1 może zostać przekroczony w przypadku gdy państwo członkowskie dopuszcza wyższe wartości obciążenia zespołów pojazdów uczestniczących w operacji transportu intermodalnego.

3. Ze względu na spodziewane większe upowszechnienie pojazdów bezemisyjnych niniejszy artykuł stosuje się do dnia 31 grudnia 2034 r.;"

5) w art. 6 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Państwa członkowskie stosują konieczne środki w celu zapewnienia, aby pojazdy określone w art. 1, zgodne z niniejszą dyrektywą, posiadały jeden z następujących dowodów:

a) kombinację następujących dwóch tablic:

-(i) »tablicy znamionowej producenta«, która jest sporządzana i umieszczana zgodnie z załącznikiem II do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2021/535 (*),

-(ii) tablicy odnoszącej się do danych o wymiarach, zgodnie z załącznikiem III do niniejszej dyrektywy, która jest sporządzana i umieszczana zgodnie z załącznikiem II do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2021/535;

b) jedną tablicę sporządzoną i umieszczoną zgodnie z załącznikiem II do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2021/535, która zawiera dane określone na obu tablicach określonych w lit. a) niniejszego ustępu;

c) jeden dokument, wydany przez właściwe organy państwa członkowskiego, w którym pojazd ten został zarejestrowany lub dopuszczony do ruchu. Dokument ten musi zawierać takie same nagłówki i dane, jak te na tablicach określonych w lit. a). Musi zostać umieszczony w miejscu odpowiednio zabezpieczonym i łatwo dostępnym dla kontroli.";

(*) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/535 z dnia 31 marca 2021 r. ustanawiające zasady stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 w odniesieniu do jednolitych procedur i specyfikacji technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w odniesieniu do ich ogólnych cech konstrukcyjnych i bezpieczeństwa (Dz.U. L 117 z 6.4.2021, s. 1).";"

aa) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„***1) Pojazdy, mające dowód zgodności, podlegają:***

— ***kontrolom wyrywkowym w zakresie wspólnych norm masy,***

— ***kontrolom w zakresie wspólnych norm wymiarów jedynie w przypadku podejrzenia niezgodności z niniejsza dyrektywą."*** **[Popr. 32]**

b) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. W środkowej kolumnie dowodu zgodności odnoszącej się do masy podawane są, w miarę potrzeb, unijne normy masy stosowane dla danego pojazdu.;"

c) dodaje się ust. 7 w brzmieniu:

„7. W celu zakwalifikowania operacji transportowej jako operacji transportu intermodalnego do celów niniejszej dyrektywy wysyłający lub, jeżeli nie jest wysyłającym, przedsiębiorstwo organizujące operację transportu intermodalnego zapewnia, aby dokumenty, o których mowa odpowiednio w art. 3 i 7 dyrektywy 92/106/EWG, zostały zarejestrowane i udostępnione na platformie eFTI zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2020/1056. Informacje te są dostępne dla właściwych organów na tej samej platformie eFTI, na której zarejestrowano informacje transportowe, zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2020/1056."

6) w art. 8b wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. W celu poprawy ich efektywności energetycznej pojazdy lub zespoły pojazdów wyposażone w urządzenia aerodynamiczne, które spełniają wymogi określone w ust. 2 i 3 i które są zgodne z rozporządzeniem (UE) 2018/858, mogą przekraczać maksymalne długości przewidziane w pkt 1.1 załącznika I do niniejszej dyrektywy, aby umożliwić instalację takich urządzeń w tylnej części pojazdów lub zespołów pojazdów. Pojazdy lub zespoły pojazdów wyposażone w takie urządzenia muszą spełniać wymogi pkt 1.5 załącznika I do niniejszej dyrektywy, a jakiekolwiek przekroczenie maksymalnych długości nie może powodować wzrostu długości ładowania tych pojazdów lub zespołów pojazdów.

2. Przed wprowadzeniem do obrotu urządzenia aerodynamiczne, o których mowa w ust. 1, muszą uzyskać homologację typu zgodnie z przepisami dotyczącymi homologacji typu w ramach rozporządzenia (UE) 2018/858 i rozporządzenia wykonawczego (UE) 2021/535.;"

b) uchyla się ust. 5;

7) dodaje się art. 8c w brzmieniu:

„*Artykuł 8c*

Pojazdy do przewozu pojazdów ~~z otwartymi nadwoziami~~ mogą przekraczać maksymalne długości określone w pkt 1.1 załącznika I podczas przewozu ładunku, osiągając ***nie więcej niż*** 20,75 m, pod warunkiem stosowania ~~autoryzowanych~~ podpór przewożonego ładunku***, takich jak wysuwane podpory tylne***.

~~Część wystająca lub~~ Podpory ładunku pojazdów do przewozu pojazdów nie mogą przekraczać długości ***wystającego*** ładunku. Ładunek może wystawać ~~maksymalnie~~ z przodu pojazdu ciągnącego ~~o~~ ***na odległość nie większą niż*** 0,5 m, pod warunkiem że ~~pierwsza oś~~***wszystkie osi*** przewożonego pojazdu ~~spoczywa~~***spoczywają*** na konstrukcji przyczepy. ~~Z tyłu~~ Natomiast ***z tyłu*** ładunek może wystawać ~~maksymalnie~~ na odległość ***nie większą niż*** 1,5 m pod warunkiem, że ~~ostatnia~~***najbardziej wystająca*** oś transportowanego pojazdu spoczywa na ~~konstrukcji przyczepy~~***podporze tylnej***.” **[Popr. 33]**

8) w art. 9a wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Pojazdy lub zespoły pojazdów, które są zgodne z rozporządzeniem (UE) 2018/858, mogą przekraczać maksymalne długości przewidziane w pkt 1.1 załącznika I do niniejszej dyrektywy, pod warunkiem że ich kabiny zapewniają lepsze własności aerodynamiczne, efektywność energetyczną ~~i~~**,** większe bezpieczeństwo ***i wyższy komfort kierowcy***. Wszelkie przekroczenia maksymalnych długości dozwolonych na podstawie niniejszego artykułu mogą również zostać wykorzystane do zainstalowania technologii bezemisyjnej. Pojazdy lub zespoły pojazdów wyposażone w takie kabiny muszą spełniać wymogi pkt 1.5 załącznika I do niniejszej dyrektywy, a przekroczenie jakichkolwiek maksymalnych długości nie może powodować wzrostu ładowności tych pojazdów. **[Popr. 34]**

2. Przed wprowadzeniem do obrotu pojazdy, o których mowa w ust. 1, muszą uzyskać homologację zgodnie z zasadami homologacji typu w ramach rozporządzenia (UE) 2018/858 i rozporządzenia wykonawczego (UE) 2021/535.;”

b) uchyla się ust. 3;

9) art. 10b otrzymuje brzmienie:

„*Artykuł 10b*

1. Maksymalne dopuszczalne masy pojazdów i ciężary na oś pojazdów napędzanych paliwem alternatywnym lub pojazdów bezemisyjnych są określone w pkt 2.2., 2.3, 2.4, 3.4.2 i 3.4.3 załącznika I.

Dodatkowa masa, jaką muszą mieć pojazdy napędzane paliwem alternatywnym inne niż pojazdy bezemisyjne, jest określana na podstawie dokumentacji dostarczanej przez producenta w momencie homologacji danego pojazdu. Ta dodatkowa masa musi być podana w oficjalnym dokumencie wymaganym zgodnie z art. 6.

Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 10h w celu uzupełnienia niniejszej dyrektywy poprzez aktualizację wykazu paliw alternatywnych, o których mowa w art. 2 i które wymagają dodatkowej masy. Szczególnie ważne jest, by przed przyjęciem tych aktów delegowanych Komisja działała zgodnie ze swoją zwyczajową praktyką i prowadziła konsultacje z ekspertami, w tym ekspertami z państw członkowskich.

2. Maksymalne długości określone w pkt 1.1 załącznika I dla pojazdów bezemisyjnych lub zespołów pojazdów obejmujących pojazdy bezemisyjne mogą zostać przekroczone o dodatkową długość niezbędną do zastosowania technologii bezemisyjnej~~, wynoszącą maksymalnie 90 cm~~, aby umożliwić instalowanie takich urządzeń. Takie bezemisyjne pojazdy lub zespoły pojazdów muszą być zgodne z pkt 1.5 i 1.5a załącznika I do niniejszej dyrektywy, a jakiekolwiek przekroczenie maksymalnych długości nie może powodować wzrostu długości załadunkowej tych pojazdów lub zespołów pojazdów, aby zapewnić zgodność przyczep i naczep z wymogami dotyczącymi operacji transportu intermodalnego. **[Popr. 35]**

Dodatkowa długość, jaką muszą mieć pojazdy bezemisyjne, jest określana na podstawie dokumentacji dostarczanej przez producenta w momencie homologacji danego pojazdu. Ta dodatkowa długość musi być podana w oficjalnym dokumencie wymaganym zgodnie z art. 6.;”

10) art. 10c otrzymuje brzmienie:

„*Artykuł 10c*

~~Maksymalne długości określone~~***W przypadku pojazdów lub zespołów pojazdów wykorzystywanych do transportu intermodalnego maksymalna długość pojazdu przegubowego określona*** w załączniku I pkt 1.1, w stosownych przypadkach z zastrzeżeniem art. 9a ust. 1 i art. 10b ust. 2, ~~i maksymalną~~***wynosi 18,00 m, a maksymalna*** odległość ~~określoną~~***określona*** w załączniku I pkt 1.6 ~~można przekroczyć o 15 cm w przypadku pojazdów lub zespołów pojazdów przewożących kontenery o długości 45 stóp lub nadwozia wymienne o długości 45 stóp, puste lub z ładunkiem, pod warunkiem że transport drogowy danego kontenera lub nadwozia wymiennego odbywa się w ramach operacji transportu intermodalnego.~~ ***13,50 m***;” **[Popr. 36]**

10a) dodaje się art. 10ca w brzmieniu:

„***Artykuł 10ca***

1. Aby zwiększyć bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz uniknąć sytuacji, w której w użyciu jest wiele oznakowań i sygnalizacji pojazdów, niniejszym ustanawia się jednolitą unijną etykietę określającą długość będących w użytkowaniu pojazdów silnikowych lub zespołów pojazdów, które wykorzystuje się w przewozach EMS lub których wymiary odbiegają od tych określonych w pkt 1.1, 1.2, 1.4–1.8, 4.2 i 4.4 załącznika I.

2. Państwa członkowskie wprowadzają niezbędne środki, aby zagwarantować, że z tyłu wszystkich pojazdów silnikowych lub zespołów pojazdów, o których mowa w ust. 1, jest umieszczona wyraźna i widoczna etykieta UE.

***3. Do dnia [1 rok od daty wejścia w życie] r. Komisja przyjmuje akt delegowany zgodnie z art. 10h w celu uzupełnienia niniejszej dyrektywy, w którym określa szczegółowe normy, wymogi i przepisy dotyczące etykiety oraz jej wydawania i umieszczania, przy czym stara się stosować piktogramy, a nie tekst.*" [Popr. 37]**

11) w art. 10d wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Państwa członkowskie przyjmują szczególne środki ~~w celu ustalenia, które pojazdy lub zespoły pojazdów będące~~***służące wykrywaniu będących*** w użytkowaniu ~~najprawdopodobniej przekroczyły maksymalną dopuszczalną masę; należy je zatem poddać kontroli ich właściwych organów, aby zapewnić przestrzeganie wymogów~~***pojazdów lub zespołów pojazdów o masie większej niż maksymalna dopuszczalna masa, aby zagwarantować, że wymogi*** niniejszej dyrektywy~~. Te~~ ***są przestrzegane, w tym że spełnione są warunki dotyczące specjalnych pozwoleń.*** Środki ~~mogą być przyjmowane za pomocą~~***te obejmują umieszczenie na infrastrukturze drogowej*** automatycznych systemów***, tak aby zagwarantować, że będą one wdrażane co najmniej w sposób przewidziany w rozporządzeniu (UE) nr 1315/2013. Państwa członkowskie umieszczają certyfikowane systemy automatyczne wzdłuż sieci bazowej transeuropejskiej sieci transportu drogowego określonej w rozporządzeniu (UE) nr 1315/2013*** ~~ustanawianych w ramach infrastruktury drogowej lub za pomocą pokładowych urządzeń ważących instalowanych w pojazdach zgodnie z ust. 4~~. (*)

~~Jeśli państwo członkowskie zdecyduje się na wprowadzenie~~***Oprócz stosowania*** automatycznych systemów ~~w~~***umieszczonych na*** infrastrukturze drogowej ***państwa członkowskie mogą identyfikować przemieszczające się pojazdy lub zespoły pojazdów, których masa jest prawdopodobnie większa niż maksymalna dopuszczalna masa, za pomocą pokładowych urządzeń ważących instalowanych w pojazdach zgodnie z ust***~~, musi zapewnić co najmniej wdrożenie takich systemów w transeuropejskiej sieci transportu drogowego określonej w rozporządzeniu (UE) 1315/2013~~ (*). ***4 lub podczas kontroli drogowych.***

Państwo członkowskie nie może wymagać instalacji pokładowych urządzeń ważących w pojazdach ani zespołach pojazdów zarejestrowanych w innym państwie członkowskim.

Bez uszczerbku dla prawa Unii i prawa krajowego~~, w przypadku gdy do stwierdzania naruszeń~~ ***państwa członkowskie mogą stosować certyfikowane systemy automatyczne do nakładania kar za naruszenia*** niniejszej dyrektywy ~~i nakładania sankcji stosowane są systemy automatyczne, muszą one mieć certyfikację. Certyfikacja nie jest wymagana, w przypadku gdy~~***. Certyfikowane*** systemy automatyczne ~~stosowane są wyłącznie do identyfikacji~~***są powiązane z pojedynczym krajowym punktem przyjmowania wniosków o specjalne zezwolenie lub podobne ustalenie określone w art. 4a, aby umożliwić rozpoznawanie pojazdów lub zespołów pojazdów o masie większej niż maksymalna dopuszczalna masa, w stosunku do których wydano specjalne zezwolenie, jak również pojazdów lub zespołów pojazdów o masie większej niż dopuszczalna masa, którą określono w specjalnym zezwoleniu*** **[Popr. 38]**

2. Każde państwo członkowskie dokonuje w każdym roku kalendarzowym co najmniej sześć kontroli na milion pojazdokilometrów przejechanych przez pojazdy lub zespoły pojazdów wykorzystywane do transportu towarów na swoim terytorium i objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, dotyczących obciążeń tych pojazdów lub zespołów pojazdów, niezależnie od państwa rejestracji takich pojazdów lub państwa, w którym takie pojazdy zostały dopuszczone do ruchu. Kontrole zgodności obejmują odpowiednią liczbę kontroli przeprowadzanych w porze nocnej.";

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE (Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1)."

b) ust. 5 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„5. Komisja przyjmie akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy zapewniające jednolite warunki wdrażania zasad interoperacyjności i zgodności określone w ust. 4.”;”

12) dodaje się art. 10da w brzmieniu:

„Artykuł 10da

1. Państwa członkowskie mogą wdrażać systemy strategii inteligentnego dostępu na swoich terytoriach w celu regulowania, monitorowania i ułatwiania dostępu pojazdów ciężkich do określonych dróg lub obszarów.

Do celów niniejszego artykułu »strategia inteligentnego dostępu« oznacza ramy techniczne i funkcjonalne służące zarządzaniu dostępem pojazdów ciężkich do sieci drogowej dzięki wykorzystaniu telematyki w celu zapewnienia zgodności z obowiązującymi przepisami dotyczącymi ~~obciążeń~~***mas*** i wymiarów.

2. ~~Jeżeli państwo~~***Państwa*** członkowskie ~~wdraża strategię inteligentnego dostępu zgodnie z ust. 1, zapewnia~~***zapewniają*** zgodność swoich systemów strategii inteligentnego dostępu z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE (*). W szczególności państwa członkowskie ~~zapewniają~~***dbają o to***, aby dane związane z systemem strategii inteligentnego dostępu i objęte zakresem dyrektywy 2010/40/UE, w tym ~~ograniczenia dotyczące obciążenia~~***dane o ograniczeniach dotyczących masy***, długości, szerokości lub wysokości, były dostępne w cyfrowym formacie nadającym się do odczytu maszynowego i udostępniane za pośrednictwem krajowych punktów dostępu ustanowionych na mocy rozporządzenia delegowanego (UE) 2022/670 (**). ***Państwa członkowskie dbają też o to, by systemem strategii inteligentnego dostępu był powiązany z pojedynczym krajowym punktem przyjmowania wniosków o specjalne zezwolenie lub podobne ustalenie określone w art. 4a, aby umożliwić rozpoznawanie pojazdów lub zespołów pojazdów o masie większej niż maksymalna dopuszczalna masa w stosunku do których wydano specjalne zezwolenie.***

3. ~~W przypadku gdy państwo członkowskie wdraża systemy~~***Podczas wdrażania systemów*** strategii inteligentnego dostępu zgodnie z ust. 1~~, państwo to~~ ***państwa członkowskie***:

a) określa kryteria przyznawania dostępu pojazdom ciężkim, w tym między innymi ~~obciążenie~~***masę*** pojazdu, długość***, wysokość***, specyfikacje techniczne i zgodność z określonymi normami bezpieczeństwa;

b) sprzyja stosowaniu zaawansowanych inteligentnych systemów transportowych w celu zwiększenia bezpieczeństwa i wydajności oraz zmniejszenia zatorów w operacjach transportu drogowego, których dotyczą systemy strategii inteligentnego dostępu;

c) ustanawia kompleksowy system informacji i komunikacji w celu informowania użytkowników pojazdów ciężkich o wymogach systemu strategii inteligentnego dostępu, procedurach składania wniosków oraz wszelkich aktualizacjach lub zmianach w systemie;

ca) wstrzymuje się od nakładania dyskryminacyjnych lub nieproporcjonalnych ograniczeń w swobodnym przepływie towarów i usług oraz od nadmiernego utrudniania prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego.

~~4. Ustanowienie systemów strategii inteligentnego dostępu przez państwo członkowskie nie może powodować dyskryminacyjnych lub nieproporcjonalnych ograniczeń w swobodnym przepływie towarów i usług oraz nie może nadmiernie utrudniać sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego.~~ **[Popr. 39]**

(*) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu (Dz.U. L 207 z 6.8.2010, s. 1).

(**) Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2022/670 z dnia 2 lutego 2022 r. uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do świadczenia ogólnounijnych usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu (Dz.U. L 122 z 25.4.2022, s. 1).;”

12a) W art. 10e dodaje się ustęp w brzmieniu:

***„Państwa członkowskie zachęca się, aby z dochody uzyskane z tych sankcji lub ich równowartość finansową przeznaczały na rozwijanie i wspieranie wprowadzania na rynek zrównoważonych środków transportu, finansowanie swojej infrastruktury i inteligentnych środków egzekwowania przepisów, zachęcanie do operacji transportu intermodalnego i zwiększanie zrównoważonego charakteru transgranicznych operacji transportowych.”* [Popr. 40]**

13) art. 10f ust. 1 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) wysyłający przekazywał przewoźnikowi, któremu powierza transport kontenera lub nadwozia wymiennego, deklarację wskazującą masę i wysokość transportowanego kontenera lub nadwozia wymiennego; oraz;”

14) art. 10g otrzymuje brzmienie:

„*Artykuł 10g*

1. Co dwa lata i najpóźniej do dnia 30 września roku następującego po zakończeniu danego okresu dwóch lat państwa członkowskie przesyłają Komisji niezbędne informacje dotyczące:

a) liczby kontroli przeprowadzonych w dwóch ubiegłych latach kalendarzowych;

b) liczby pojazdów lub zespołów pojazdów, w przypadku których wykryto przeciążenie;

c) liczby i lokalizacji systemów automatycznych ~~zainstalowanych w~~ ***umieszczanych na*** infrastrukturze drogowej zgodnie z art. 10d ust. 1 ~~oraz informacji, czy służą one wyłącznie do celów identyfikacyjnych, czy też są certyfikowane~~***certyfikowanych*** do bezpośredniego egzekwowania; **[Popr. 41]**

d) wdrożenia i skuteczności systemów strategii inteligentnego dostępu ustanowionych zgodnie z art. 10da;

e) liczby zezwoleń krajowych wydanych na transport ładunków nienormatywnych zgodnie z art. 4 ust. 3 oraz okresu ich obowiązywania (zezwolenia jednorazowe lub zezwolenia długoterminowe);

f) wyników ocen przeprowadzonych zgodnie z art. 4 ust. 4a lit. d) i art. 4 ust. 5.

Informacje te należy posegregować według poszczególnych lat.

2. Komisja analizuje informacje otrzymane zgodnie z ust. 1 i na ich podstawie ***wydaje, w stosownych przypadkach, zalecenia dla państw członkowskich. Jeżeli Komisja wyda takie zalecenia, dane państwo członkowskie w ciągu 6 miesięcy informuje Komisję o tym, jak zamierza je wdrożyć. Komisja*** przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z ~~wykonania~~***przestrzegania wymogów*** niniejszej dyrektywy nie później niż ~~13~~***dwanaście*** miesięcy po otrzymaniu informacji od wszystkich państw członkowskich. Sprawozdanie to zawiera informacje na temat istotnych zmian w objętych nim dziedzinach. **[Popr. 42]**

3. Komisja w drodze aktów wykonawczych ustanawia standardowy formularz sprawozdawczy w formacie elektronicznym, który ma być wykorzystywany przez państwa członkowskie do przekazywania Komisji informacji, o których mowa w ust. 1. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 10i ust. 2;"

15) Art. 10h ust. 2***, 3 i 5 otrzymują*** ~~otrzymuje~~ brzmienie:

„2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 4 ust. 5a ~~i~~**,** art. 10b ust. 1 ***i art. 10ca***, powierza się Komisji na okres ~~5~~***pięciu*** lat od dnia [Urząd Publikacji: ~~należy~~***proszę*** wstawić datę wejścia w życie niniejszej dyrektywy]. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.; **[Popr. 43]**

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 4 ust. 5a, art. 10b ust. 1 i art. 10ca, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych. **[Popr. 44]**

5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 4 ust. 5a, art. 10b ust. 1 i art. 10ca wchodzi w życie tylko wtedy, kiedy Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie lub kiedy przed upływem tego terminu zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady termin ten przedłuża się o dwa miesiące." **[Popr. 45]**

16) w art. 10i dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 8 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.;"

17) ~~uchyla się art. 10j;~~***art. 10j otrzymuje brzmienie:***

„***Artykuł 10j***

Do 2027 r., a następnie co cztery lata, Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie ze stosowania niniejszej dyrektywy. Sprawozdanie zawiera szczegółową ocenę ewolucji krajowego i międzynarodowego transportu drogowego z uwzględnieniem specyfiki określonych segmentów rynku oraz wpływu tej ewolucji na bezpieczeństwo ruchu drogowego, infrastrukturę drogową, funkcjonowanie wewnętrznego rynku transportu drogowego, konkurencyjność sektora, łączność i przesunięcie międzygałęziowe. Sprawozdanie może zawierać elementy sprawozdania, o którym mowa w art. 10g ust. 2. W szczególności w sprawozdaniu tym Komisja analizuje, czy w dniu, o którym mowa w art. 4b ust. 3, spełnione są w zadowalający sposób niezbędne warunki podstawowe dla wprowadzenia na rynek unijny bezemisyjnych pojazdów ciężkich. W szczególności w sprawozdaniu tym ocenia się między innymi, w jakim stopniu spełniono następujące warunki podstawowe: liczba zarejestrowanych w państwach członkowskich bezemisyjnych pojazdów ciężkich, dostępność i przepustowość odpowiedniej infrastruktury paliw alternatywnych, wpływ europejskiego systemu handlu uprawnieniami do emisji na transport drogowy, opłaty dla użytkowników dróg w państwach członkowskich zróżnicowane w zależności od emisji CO2. Ponadto w analizie tej ocenia się, w jakim stopniu spełniono warunki podstawowe dla wprowadzania na rynek pojazdów bezemisyjnych lub zespołów pojazdów europejskich systemów modułowych wykorzystywanych w ruchu międzynarodowym w tych państwach członkowskich, które umożliwiają ich poruszanie się na swoim terytorium.

Ponadto w sprawozdaniu analizuje się wykorzystanie systemów strategii inteligentnego dostępu do egzekwowania przepisów, przy czym uwzględnia się ich dostępność i opłacalność. Sprawozdanie zawiera również informacje na temat istotnych postępów technologicznych w dziedzinie transportu drogowego, w tym nowych technologii lub nowych koncepcji i urządzeń aerodynamicznych, a także przyczep lub naczep wykorzystujących technologie bezemisyjne.

W sprawozdaniu Komisja ocenia także skuteczność i wpływ niniejszej dyrektywy, stopień, w jakim osiągnięto cele niniejszej dyrektywy, oraz jej powiązania i kompatybilność z innymi odpowiednimi przepisami Unii.

Na podstawie ustaleń zawartych we wspomnianych ocenach sprawozdaniu w stosownych przypadkach towarzyszy wniosek ustawodawczy dotyczący zmiany niniejszej dyrektywy." **[Popr. 46]**

18) dodaje się art. 10k w brzmieniu:

„*Artykuł 10k*

W przypadku sytuacji kryzysowej, gdy wymaga tego interes publiczny i pod warunkiem, że nie zagraża to bezpieczeństwu ruchu drogowego, państwa członkowskie mogą zezwolić na tymczasowe wyjątki od stosowania limitów ~~obciążeń~~***mas*** i wymiarów określonych w załączniku I w odniesieniu do pojazdów wykorzystywanych w ruchu krajowym, na okres nieprzekraczający dwóch miesięcy. ***Okres ten można przedłużyć jedynie w razie utrzymywania się sytuacji kryzysowej.*** **[Popr. 47]**

Takie wyjątki muszą być odpowiednio uzasadnione i niezwłocznie zgłoszone Komisji. Komisja niezwłocznie publikuje informacje o przyznanym wyjątku na swojej oficjalnej stronie internetowej ***oraz na specjalnym europejskim portalu internetowym, o którym mowa w art. 4a ust. 1a.*** **[Popr. 48]**

W przypadku gdy kryzys dotyczy szeregu państw członkowskich, Komisja może przyjąć akty wykonawcze w celu ustanowienia tymczasowych wyjątków od stosowania limitów obciążeń i wymiarów określonych w załączniku I w odniesieniu do pojazdów wykorzystywanych w ruchu międzynarodowym między państwami członkowskimi dotkniętymi kryzysem. Okres obowiązywania takiego wyjątku nie może przekraczać sześciu miesięcy i może zostać ponownie przedłużony wyłącznie w razie w razie utrzymywania się kryzysu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 10i ust. 4.

Do celów niniejszego artykułu »kryzys« oznacza wyjątkowe, niespodziewane i nagłe zdarzenie naturalne lub spowodowane przez człowieka~~,~~ o nadzwyczajnym charakterze i skali, ~~które ma~~***mające*** miejsce w Unii lub poza nią, ~~wywierające~~***które wywiera*** znaczące bezpośrednie lub pośrednie skutki ~~w obszarze transportu drogowego, gospodarki lub dobrobytu~~***na transport drogowy, gospodarkę lub dobrobyt, w tym bezpieczeństwo,*** obywateli Unii, ~~które~~ znacząco zaburza normalne funkcjonowanie społeczeństwa~~,~~ i w przypadku którego należy podjąć pilne działania w celu ochrony interesu publicznego.;" **[Popr. 49]**

19) załącznik I zastępuje się załącznikiem do niniejszej dyrektywy;

20) w załączniku III słowa „dyrektywie 76/114/EWG" zastępuje się słowami „załączniku II do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2021/535".

Artykuł 2

Zmiany w rozporządzeniu (UE) 2020/1056

W art. 2 ust. 1 lit. a) rozporządzenia (UE) 2020/1056 dodaje się ppkt (vi) w brzmieniu:

„(vi) art. 6 ust. 7 dyrektywy Rady 96/53/WE (*);"

(*) 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 (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 59)."

Artykuł 3

Transpozycja

1. Państwa członkowskie przyjmują i publikują, najpóźniej do dnia [data przyjęcia + ~~2 lata~~***jeden rok***] r., przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów. Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określane są przez państwa członkowskie. **[Popr. 50]**

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 4

Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 5

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w … dnia r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego	*W imieniu Rady*
Przewodnicząca	*Przewodniczący*

Załącznik

MAKSYMALNE MASY I WYMIARY ORAZ PODOBNE PARAMETRY POJAZDÓW

1.	Maksymalne dopuszczalne wymiary pojazdów, o których mowa w art. 1 ust. 1 lit. a)	
1.1	Maksymalna długość	
	— pojazd silnikowy inny niż autobus	12,00 m
	— przyczepa	12,00 m
	— pojazd przegubowy	16,50 m
	— pociąg drogowy	18,75 m
	— autobus przegubowy ***trzyosiowy***	18,75 m
	— ***autobus przegubowy czteroosiowy***	***21,00 m***
	— autobus dwuosiowy	13,50 m
	— autobus o więcej niż dwu osiach	15,00 m
	— autobus + przyczepa	18,75 m
1.2	Maksymalna szerokość	
	a) wszystkie pojazdy z wyjątkiem pojazdów, o których mowa w lit. b)	2,55 m
	b) nadbudówki pojazdów chłodni lub kontenerów chłodniczych bądź chłodniczych nadwozi wymiennych przewożonych przez pojazdy	2,60 m
1.3	Maksymalna wysokość	
	— dowolny pojazd	4,00 m
	— pojazdy lub zespoły pojazdów przewożące w transporcie intermodalnym co najmniej jeden kontener o standardowej zewnętrznej wysokości 9’ 6” (kontenery podwyższone)	4,30 m
1.4	Usuwalne nadbudówki i standardowe ładunki, takie jak kontenery, są ujęte w wymiarach określonych w pkt 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 oraz 4.4.	
1.4a	Jeśli do autobusu przymocowane są jakiekolwiek zdejmowane przystawki, takie jak pojemniki na narty, to jego długość włącznie z przystawkami nie może przekraczać maksymalnej długości określonej w pkt 1.1.	
1.5	Każdy pojazd silnikowy lub zestaw pojazdów, które są w dopuszczone do ruchu, muszą być zdolne do wykonania zakrętu w okręgu o promieniu zewnętrznym 12,50 m oraz promieniu wewnętrznym 5,30 m.	
1.5a	Wymagania dodatkowe dla autobusów	
	Przy stojącym pojeździe, przez wykreślenie na ziemi linii określa się płaszczyznę pionową styczną do boku pojazdu skierowaną na zewnątrz okręgu. W przypadku pojazdu przegubowego, do tej płaszczyzny muszą przylegać dwie jego sztywne części	
	Kiedy pojazd wjeżdża z linii prostej do okręgu określonego w ppkt 1.5, żadna z jego części nie może odchylić się od tej pionowej płaszczyzny o więcej niż 0,60 m	
1.6	Maksymalna odległość między osią sworznia siodła a tyłem naczepy.	12,00 m
1.7	Maksymalna odległość mierzona równolegle do osi podłużnej pociągu drogowego od skrajnego punktu części ładunkowej za kabiną do najdalszego zewnętrznego punktu przyczepy zestawu minus odległość między tyłem pojazdu ciągnącego a przodem przyczepy.	15,65 m
1.8	Maksymalna odległość mierzona równolegle do osi podłużnej pociągu drogowego od skrajnego punktu części ładunkowej za kabiną do najdalszego zewnętrznego punktu przyczepy zestawu.	16,40 m

2.	Maksymalna dopuszczalna masa pojazdu			
2.1	Pojazdy będące częścią zestawu pojazdów			
	2.1.1	Przyczepy dwuosiowe		18 t
	2.1.2	Przyczepy trzyosiowe		24 t
2.2	Zestawy pojazdów			
	2.2.1	Pociągi drogowe z pięcioma lub sześcioma osiami		
		a) dwuosiowe pojazdy silnikowe z przyczepami trzyosiowymi		40 t
		b) trzyosiowe pojazdy silnikowe z przyczepami dwu-lub trzyosiowymi		40 t
	2.2.2	Pojazdy przegubowe pięcio- lub sześcioosiowe		
		a)	pojazdy silnikowe dwuosiowe z naczepami trzyosiowymi	40 t
		b)	trzyosiowe pojazdy silnikowe z naczepami dwu- lub trzyosiowymi	40 t
		c)	pojazdy silnikowe dwuosiowe z naczepami trzyosiowymi wykorzystywane w operacjach transportu intermodalnego	~~42~~**44** t
		d)	trzyosiowe pojazdy silnikowe z naczepami dwu- lub trzyosiowymi wykorzystywane w operacjach transportu intermodalnego	44 t
	2.2.3	Czteroosiowe pociągi drogowe składające się z dwuosiowego pojazdu silnikowego i przyczepy dwuosiowej		36 t
	2.2.4	Pojazdy przegubowe czteroosiowe składające się z dwuosiowego pojazdu silnikowego i jednej dwuosiowej naczepy, jeżeli odległość między osiami naczepy:		
		2.2.4.1	wynosi co najmniej 1,3 m, ale nie przekracza 1,8 m	36 t
		2.2.4.2	jest większa niż 1,8 m	36 t
			Jeżeli maksymalna dopuszczalna masa (MDM) pojazdu silnikowego (18 ton) oraz MDM naczepy z podwójna osią (20 ton) są przestrzegane, a oś napędowa jest wyposażona w podwójne opony oraz zawieszenie pneumatyczne lub zawieszenie uznane na obszarze Unii za równoważne, jak zdefiniowano w załączniku II, maksymalną dopuszczalną masę przewidzianą w pkt 2.2.4.2 zwiększa się o 2 tony.	
	W przypadku zespołów pojazdów, w tym pojazdów ***silnikowych*** napędzanych paliwem alternatywnym innych niż bezemisyjne pojazdy ***silnikowe***, maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w podsekcji 2.2 zwiększa się odpowiednio o dodatkową masę z racji technologii paliwa alternatywnego wynoszącą maksymalnie 1 tonę.			
	W przypadku zespołów pojazdów, w tym bezemisyjnych pojazdów ***silnikowych***, maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w podsekcji 2.2.1 i 2.2.2 zwiększa się o 4 tony.			
	W przypadku zespołów pojazdów, w tym bezemisyjnych pojazdów ***silnikowych***, maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w podsekcji 2.2.3 i 2.2.4 zwiększa się o 2 tony.			
	W przypadku zespołów pojazdów, w tym przyczep lub naczep wyposażonych w technologie bezemisyjne, maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w podsekcji 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 i 2.2.4 zwiększa się o 2 tony.			
	Jeżeli jeden zespół pojazdów może skorzystać z więcej niż jednej możliwości zwiększenia maksymalnej dopuszczalnej masy dla zespołów pojazdów określonych powyżej, zwiększenia te kumuluje się.			

2.3	Pojazdy silnikowe		
	2.3.1	Dwuosiowe pojazdy silnikowe inne niż autobusy:	18 t
	2.3.2	Autobusy dwuosiowe:	19,5 t
	2.3.3	Trójosiowe pojazdy silnikowe:	25 t
	2.3.4	Trójosiowe pojazdy silnikowe, jeżeli oś napędowa jest wyposażona w podwójne opony, a zawieszenie pneumatyczne lub zawieszenie uznane na obszarze Unii za równoważne, jak zdefiniowano w załączniku II, albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w podwójne opony, a maksymalny nacisk osi nie przekracza 9,5 tony	26 t
	2.3.5	Czteroosiowe pojazdy silnikowe z dwoma osiami połączonymi z układem kierowniczym, jeżeli oś napędowa jest wyposażona w podwójne opony i zawieszenie pneumatyczne lub zawieszenie uznawane w Unii za równorzędne, zgodnie z definicją w załączniku II, albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w podwójne opony, a maksymalny nacisk każdej osi nie przekracza 9,5 tony	32 t
	2.3.6	Pięcioosiowe pojazdy silnikowe z dwoma osiami połączonymi z układem kierowniczym, jeżeli oś napędowa jest wyposażona w podwójne opony i zawieszenie pneumatyczne lub zawieszenie uznawane w Unii za równorzędne, zgodnie z definicją w załączniku II, albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w podwójne opony, a maksymalny nacisk każdej osi nie przekracza 9,5 tony	40 t
	W przypadku pojazdów napędzanych paliwem alternatywnym innych niż bezemisyjne pojazdy ***silnikowe*** maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w pkt 2.3.1, 2.3.3 i 2.3.4 subsekcji 2.3 zwiększa się odpowiednio o dodatkową masę z racji technologii paliw alternatywnych wynoszącą maksymalnie 1 tonę.		
	W przypadku bezemisyjnych pojazdów ***silnikowych*** maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w podsekcji 2.3 zwiększa się o 2 tony.		
2.4	Trójosiowe autobusy przegubowe		28 t
2.5	***Autobusy przegubowe czteroosiowe***		***32 t***
	W przypadku pojazdów ***silnikowych*** napędzanych paliwem alternatywnym innych niż bezemisyjne pojazdy ***silnikowe*** maksymalne dopuszczalne masy ~~wynoszące 28 ton~~ przewidziane w ~~podsekcji~~ ***podsekcjach*** 2.4 ***i 2.5*** zwiększa się o dodatkową masę wymaganą z racji technologii paliw alternatywnych wynoszącą maksymalnie 1 tonę.		
	W przypadku bezemisyjnych pojazdów ***silnikowych*** maksymalne dopuszczalne masy ~~wynoszące 28 ton~~ przewidziane w ~~podsekcji~~ ***podsekcjach*** 2.4 ***i 2.5*** zwiększa się o 2 tony.		
3.	Maksymalny dopuszczalny nacisk osi pojazdów, o których mowa w art. 1 ust. 1 lit. b)		
3.1	Jednoosiowe		
	Pojedyncze osie nienapędowe		10 t
3.2	Podwójne osie przyczep i naczep		
	Suma nacisku osi przypadająca na oś podwójną nie może przekraczać, jeżeli odległość (d) między osiami wynosi:		
	3.2.1	mniej niż 1 m (d < 1,0)	11 t
	3.2.2	między 1,0 m a mniej niż 1,3 m (1,0 ≤ d < 1,3)	16 t
	3.2.3	między 1,3 m a mniej niż 1,8 m (1,3 ≤ d < 1,8)	18 t
	3.2.4	1,8 m lub więcej niż (1,8 ≤ d)	20 t

3.3	Trzyosiowe przyczepy i naczepy		
	Suma nacisku osi przypadająca na oś potrójną nie może przekraczać, jeżeli odległość między (d) między osiami wynosi:		
	3.3.1	1,3 m albo mniej (d ≤ 1,3)	21 t
	3.3.2	ponad 1,3 m i do 1,4 m (1,3 < d ≤ 1,4)	24 t
3.4	Oś napędowa		
	3.4.1	Oś napędowa pojazdów, o których mowa w pkt 2.2, 2.3 i 2.4, innych niż pojazdy bezemisyjne	11,5 t
	3.4.2	Oś napędowa pojazdów bezemisyjnych, o których mowa w pkt 2.2.1 i 2.2.2	12,5 t
	3.4.3	Bezemisyjne autobusy dwuosiowe	12,5 t
	3.4.4	***Bezemisyjne autobusy trzyosiowe***	***12,5 t***
3.5	Osie podwójne pojazdów silnikowych		
	Suma nacisku osi przypadająca na oś podwójną nie może przekraczać, jeżeli odległość (d) między osiami wynosi:		
	3.5.1	mniej niż 1 m (d < 1,0)	11,5 t
	3.5.2	między 1,0 m i mniej niż 1,3 m (1,0 ≤ d < 1,3)	16 t
	3.5.3	między 1,3 m i mniej niż 1,8 m (1,3 ≤ d < 1,8)	18 t
		Jeżeli oś napędowa jest wyposażona w podwójne opony, a zawieszenie pneumatyczne lub zawieszenie uznane na obszarze Unii za równoważne, jak zdefiniowano w załączniku II, albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w podwójne opony, a maksymalny nacisk osi nie przekracza 9,5 tony ***W przypadku bezemisyjnych pojazdów silnikowych maksymalną sumę nacisku osi przypadającą na oś podwójną zwiększa się o 1 tonę.***	19 t
3.6	***Osie potrójne pojazdów silnikowych***		
	Suma nacisku osi przypadająca na oś potrójną nie może przekraczać, jeżeli odległość (d) między osiami wynosi:		
	3.6.1	***mniej niż 1,3 m (d < 1,3)***	***21 t***
	3.6.2	***między 1,3 m i mniej niż 1,8 m (1,3 ≤ d < 1,8)***	***24 t***
4.	Pokrewne parametry pojazdów, o których mowa w art. 1 ust. 1 lit. b)		
4.1	Wszystkie pojazdy		
	Ciężar przenoszony przez oś napędową lub osie napędowe pojazdu lub zestawu pojazdów nie może być niższa niż 25 % rzeczywistej masy całkowitej pojazdu lub zestawu pojazdów, jeżeli poruszają się w ruchu międzynarodowym		
4.2	Pociągi drogowe		
	Odległość między tylną osią pojazdu silnikowego a przednią osią przyczepy nie może być mniejsza niż 3,00 m		
4.3	Maksymalna dopuszczalna masa w zależności od rozstawu osi		
	Maksymalna dopuszczalna masa w tonach czteroosiowego ***lub pięcioosiowego*** pojazdu silnikowego nie może przekroczyć pięciokrotności odległości w metrach między osiami najdalszą przednią i najdalszą tylną osią pojazdu		
4.4	Naczepy		
	Odległość mierzona poziomo między osią sworznia siodła i jakimkolwiek punktem na przedzie naczepy nie może przekraczać 2,04 m **[Popr. 51]**		