

7.3.2024

A9-0047/ 001-051

POPRAWKI 001-051

Poprawki złożyła Komisja Transportu i Turystyki

Sprawozdanie

Isabel García Muñoz

A9-0047/2024

Obciążenia i wymiary niektórych pojazdów drogowych

Wniosek dotyczący dyrektywy (COM(2023)0445 – C9-0306/2023 – 2023/0265(COD))

Poprawka 1

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 4

Tekst proponowany przez Komisję

(4) Aby zrealizować te cele, należy zachować właściwą równowagę między efektywnością ekonomiczną, zrównoważeniem środowiskowym, ochroną infrastruktury drogowej i aspektami bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Poprawka

(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.***

Poprawka 2

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 6 a (nowy)

(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 z 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.

Poprawka 3

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 7

(7) Aby zapewnić wspólne zrozumienie i jednolite wdrażanie przepisów niniejszej dyrektywy w ruchu krajowym i międzynarodowym, należy doprecyzować, że **krajowe** odstępstwa od

(7) Aby zapewnić wspólne zrozumienie i jednolite wdrażanie przepisów niniejszej dyrektywy w ruchu krajowym i międzynarodowym, należy doprecyzować, że **obowiązują obecnie**

niektórych maksymalnych dopuszczalnych obciążeń i wymiarów określonych rodzajów pojazdów *użytkowanych w ruchu krajowym nie mają automatycznie zastosowania do pojazdów wykorzystywanych do przewozów transgranicznych.*

szczególne odstępstwa – często na podstawie dwustronnych ustaleń między sąsiadującymi państwami członkowskimi – od niektórych maksymalnych dopuszczalnych *mas* i wymiarów określonych rodzajów *specjalnych* pojazdów *wykorzystywanych w operacjach transportowych, które to odstępstwa należy zachować, o ile nie ograniczają w sposób znaczący konkurencji międzynarodowej.*

Poprawka 4

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 8

Tekst proponowany przez Komisję

(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 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

Poprawka

(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 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* obciążenia *administracyjnego* operatorów oraz *zapewnienia wydajnych, uczciwych i bezpiecznych operacji*, kluczowe jest wprowadzenie przejrzystego, zharmonizowanego i przyjaznego dla użytkownika systemu uzyskiwania zezwoleń.

i niedyskryminujące, powstrzymując się od nakładania bezzasadnych wymogów, takich jak biegła znajomość języka danego państwa członkowskiego. *Aby zmniejszyć* obciążenia *administracyjne* operatorów oraz *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.*

Poprawka 5

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 9

Tekst proponowany przez Komisję

(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. Biorąc pod uwagę specyfikę krajową, różne interesy gospodarcze, potrzeby transportowe i zróżnicowane możliwości w zakresie infrastruktury

Poprawka

(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

transportowej *w państwach członkowskich*, są *one* najlepiej umocowane do oceny i wydawania zezwoleń na dopuszczenie EMS do ruchu na swoich terytoriach. 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* 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* 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, *w tym zapewnić* jasne informacje na temat dopuszczalnych *obciążeń* i wymiarów EMS oraz części sieci drogowej zgodnych ze specyfikacjami takich pojazdów, *a także monitorować wpływ* użytkowania EMS na bezpieczeństwo ruchu drogowego, infrastrukturę drogową, współpracę modalną, a także *wpływ* europejskiego systemu modułowego na środowisko i system transportowy, *w tym wpływ* na udział w strukturze modalnej.

w zakresie infrastruktury transportowej – 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 *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 *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* jasne informacje na temat dopuszczalnych *mas* i wymiarów EMS oraz części sieci drogowej zgodnych ze specyfikacjami takich pojazdów. *Państwa członkowskie powinny ustanowić system monitorowania wpływu* użytkowania EMS na bezpieczeństwo ruchu drogowego, infrastrukturę drogową, współpracę modalną, a także *wpływu* europejskiego systemu modułowego na

środowisko i system transportowy, w *tym* 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 przyspieszyć 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.*

Poprawka 6

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 9 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(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 obsługi cięższych i dłuższych pojazdów oraz zespołów pojazdów. Państwa członkowskie powinny móc ustanowić minimalne wymagania 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 wzajemnie uznawane w zainteresowanych państwach członkowskich.

Poprawka 7

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 10 a (nowy)

(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.

Poprawka 8

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 11

(11) Transport ładunków niepodzielnych pomocą pojazdów lub zespołów pojazdów przekraczających maksymalne **obciążenia** 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

(11) Transport ładunków niepodzielnych pomocą pojazdów lub zespołów pojazdów przekraczających maksymalne **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, dotyczących specjalnych zezwoleń na przewóz ładunków niepodzielnych w danym państwie członkowskim.

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.**

Poprawka 9

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 12

Tekst proponowany przez Komisję

(12) Sztuczne bariery dla transgranicznego transportu cięższych samochodów ciężarowych

Poprawka

(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* przejście na mobilność bezemisyjną, należy stopniowo wycofywać cięższe samochody ciężarowe napędzane paliwami kopalnymi *począwszy od 2035 r., od którego przewiduje się, że penetracja rynku przez 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* określone w załączniku I do dyrektywy 96/53/WE, która ogranicza zwiększenie *dopuszczalnego obciążenia* pojazdów bezemisyjnych i pojazdów uczestniczących w operacji transportu intermodalnego.

Poprawka 10

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 14

Tekst proponowany przez Komisję

(14) Potencjał ograniczenia zużycia energii w drodze poprawy aerodynamiki w przypadku pojazdów *z otwartymi nadwoziami* do przewozu pojazdów jest bardzo ograniczony. Rozbieżne przepisy krajowe dotyczące wystających ładunków na pojazdach do przewozu pojazdów

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 *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, *aby zwiększyć pewność prawa w odniesieniu do inwestycji oraz jeszcze bardziej podnieść wskaźnik penetracji rynku przez wydajniejsze bezemisyjne pojazdy ciężkie*. Po stopniowym wycofaniu cięższe samochody ciężarowe powinny być nadal dopuszczone do ruchu krajowego, natomiast w przypadku ruchu międzynarodowego powinny spełniać wymogi *dotyczące maksymalnej dopuszczalnej masy* określone w załączniku I do dyrektywy 96/53/WE, która ogranicza zwiększenie *dopuszczalnej masy* pojazdów bezemisyjnych i pojazdów uczestniczących w operacji transportu intermodalnego.

Poprawka

(14) Potencjał ograniczenia zużycia energii w drodze poprawy aerodynamiki w przypadku pojazdów do przewozu pojazdów, *z których wiele posiada otwarte nadwozia*, jest bardzo ograniczony. Rozbieżne przepisy krajowe dotyczące wystających ładunków na pojazdach do

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.

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 do przewozu pojazdów, aby zapewnić właściwą realizację tych celów.

Poprawka 11

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 15

Tekst proponowany przez Komisję

(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.

Poprawka

(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”**.

Poprawka 12

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 16 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(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.

Poprawka 13

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 16 b (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(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 czym 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

Poprawka 14

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 17

Tekst proponowany przez Komisję

(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** 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 co najmniej wprowadzenie takich systemów w transeuropejskiej sieci transportu drogowego**. 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.

Poprawka

(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 **masy** lub wymiary. Aby lepiej ukierunkować kontrole drogowe na przeciążone pojazdy, **państwa członkowskie powinny zagwarantować, że automatyczne systemy zostaną wdrożone co najmniej 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.

Poprawka 15

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 18

Tekst proponowany przez Komisję

(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** zrównoważone operacje transportowe, należy zachęcać państwa członkowskie do ustanowienia systemów strategii inteligentnego dostępu, które zapewniają zgodność z przepisami dotyczącymi maksymalnych dopuszczalnych **obciążeń** i wymiarów. **Przy ustanawianiu takich systemów** państwa członkowskie powinny stosować minimalne wspólne wymogi w celu zagwarantowania harmonizacji i interoperacyjności w całej **UE**, w szczególności w odniesieniu do dostępności i formatu odpowiednich danych podlegających wymianie. **Systemy te** powinny **przyczynić się do zapewnienia**, aby właściwy pojazd z właściwym ładunkiem **poruszał** się po właściwej drodze i we właściwym czasie **w celu zagwarantowania minimalnego wpływu** 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

Poprawka

(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 **propagować** zrównoważone operacje transportowe, należy zachęcać państwa członkowskie do ustanowienia systemów strategii inteligentnego dostępu, które zapewniają zgodność z przepisami dotyczącymi maksymalnych dopuszczalnych **mas** i wymiarów. Państwa członkowskie powinny stosować **do takich systemów** minimalne wspólne wymogi w celu zagwarantowania harmonizacji i interoperacyjności w całej **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 **pomóc zagwarantować**, że właściwy pojazd z właściwym ładunkiem **będzie poruszać** się po właściwej drodze i we właściwym czasie, **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

w czasie rzeczywistym i zdalny monitoring, aby zapewnić bezpieczny i płynny ruch pojazdów ciężkich i nie prowadzić do nieproporcjonalnych lub dyskryminujących ograniczeń ruchu.

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.

Poprawka 16

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 18 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(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

Poprawka 17

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 18 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(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.

Poprawka 18

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 19

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(19) Aby promować rozwój systemu transportu multimodalnego, transport z użyciem kontenerów *należy bardziej ułatwić* w drodze dopuszczenia dodatkowej wysokości pojazdów drogowych *w celu przewozu kontenerów*

(19) Aby promować rozwój systemu transportu multimodalnego, *należy jeszcze bardziej ułatwić* transport z użyciem kontenerów – *w tym kontenerów o długości 45 lub 48 stóp, nadwozi wymiennych o długości 45 stóp lub kontenerów o zwiększonej wysokości*

o zwiększonej wysokości zewnętrznej.

*zewnątrznej– w drodze dopuszczenia dodatkowej wysokości **lub długości** pojazdów drogowych **na potrzeby przewozu takich kontenerów.***

Poprawka 19

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 19 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(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.

Poprawka 20

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 21

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(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** lub wymiary, w celu zapewnienia ciągłości dostaw niezbędnych towarów i usług. Taką wyjątkową klauzulę należy stosować tylko

(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 **masy** lub wymiary, w celu zapewnienia ciągłości dostaw niezbędnych towarów i usług. Taką wyjątkową klauzulę należy stosować tylko wtedy, gdy jest to

wtedy, gdy jest to konieczne w interesie publicznym *i* pod warunkiem, że nie zagraża to bezpieczeństwu ruchu drogowego.

konieczne w interesie publicznym, pod warunkiem że nie zagraża to bezpieczeństwu ruchu drogowego, *a ewentualne przedłużenie okresu jej stosowania powinno być możliwe pod warunkiem utrzymania się sytuacji kryzysowej.*

Poprawka 21

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 23

Tekst proponowany przez Komisję

(23) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszej dyrektywy należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do określenia wspólnego standardowego formularza wniosku oraz harmonizacji zasad i procedur wydawania krajowych zezwoleń lub podobnych ustaleń dotyczących pojazdów lub zespołów pojazdów, które przekraczają maksymalne dopuszczalne **obciążenia** 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** i wymiarów w ruchu międzynarodowym między państwami członkowskimi dotkniętymi kryzysem. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011⁴⁵.

⁴⁵ 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.

Poprawka

(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 **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 **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 182/2011⁴⁵.

⁴⁵ 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).

Poprawka 22

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 23 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

13).

Poprawka

(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.

Poprawka 23

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2 – litera e
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 2 – akapit 1 – tiret 14

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Poprawka 24

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera b
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 4 – ustęp 3 – akapity 2, 3 i 3a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Państwa członkowskie **zapewniają**, 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** 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 współpracują w celu **uniknięcia różnorodnych** oznaczeń pojazdów i sygnalizacji oraz **stosowania piktogramów zamiast tekstu**. Państwa członkowskie nie nakładają wymogów językowych **związanych z transportem**

Poprawka

Państwa członkowskie **dbają o to**, aby procedura uzyskiwania zezwoleń lub podobnych ustaleń związanych z transportem ładunków niepodzielnych przebiegała sprawnie, skutecznie i w sposób niedyskryminujący, **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 formie elektronicznej i współpracują** w celu **dalszej harmonizacji terminów wydawania pozwoleń**. **Państwa członkowskie współpracują również, aby nie dopuścić do sytuacji, w której w użyciu jest wiele** oznaczeń pojazdów

ładunków niepodzielnych.

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.* Państwa członkowskie nie nakładają wymogów językowych *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.

Poprawka 25

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera b
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 4 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Państwa członkowskie mogą dopuścić pojazdy lub zespoły pojazdów przeznaczone do transportu, które wykonują niektóre operacje transportu krajowego, *które nie ograniczają* w sposób znaczący międzynarodowej konkurencji w sektorze transportu, *do ruchu na ich terytorium, jeżeli mają* wymiary *odbiegające* od tych *ustanowionych w załączniku I* pkt 1.1, 1.2, 1.4 do 1.8, 4.2 i 4.4.

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

Poprawka

4. Państwa członkowskie mogą dopuścić *do ruchu na swoim terytorium* pojazdy lub zespoły pojazdów przeznaczone do transportu, które wykonują niektóre operacje transportu krajowego *lub międzynarodowego nieograniczające* w sposób znaczący międzynarodowej konkurencji w sektorze transportu, *nawet jeśli ich masy lub* wymiary *odbiegają* od tych *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.

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.

Poprawka 26

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera c
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 4 – ustęp 4a

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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. Ocena 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** 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 **wpływ** na udział w strukturze modalnej.

a) państwa członkowskie w dostępny i przejrzysty sposób podają do wiadomości publicznej informacje dotyczące maksymalnych **mas** 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 **wpływu** europejskich systemów modułowych na bezpieczeństwo ruchu drogowego, infrastrukturę drogową, współpracę modalną **i wielkość ruchu**, a także **wpływu** europejskich systemów modułowych na środowisko i system transportowy, w tym 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.

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** i wymiarów określonych dla europejskich systemów modułowych w ruchu krajowym.

Państwa członkowskie **informują** Komisję **w przypadku dopuszczenia europejskich systemów modułowych** do ruchu na swoich terytoriach.”;

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 **mas** i wymiarów określonych dla europejskich systemów modułowych w ruchu krajowym.

Państwa członkowskie **powiadamią** Komisję, **jeżeli dopuszczają** 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.**

Poprawka 27

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera d
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 4 – ustęp 5 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Państwa członkowskie mogą zezwolić na ograniczony okres na **prowadzenie badań** 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**. W szczególności **prowadzenie badań** europejskich systemów modułowych **będzie** dozwolone przez maksymalnie pięć lat. Liczba **badań** nie jest ograniczona. Państwa członkowskie powiadamiają o tym Komisję.

Poprawka

Państwa członkowskie mogą zezwolić na ograniczony okres na **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 **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 **testy** europejskich systemów modułowych **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 **testów** nie jest ograniczona. Państwa członkowskie powiadamiają o tym Komisję.

Poprawka 28

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – ustęp 3 – litera e
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 4 – ustęp 5 a

Tekst proponowany przez Komisję

5a. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 10h w celu uzupełnienia niniejszej dyrektywy poprzez określenie minimalnych zbiorów danych

Poprawka

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 ustanowione przez państwa członkowskie**, o których mowa w ust. 4a lit. d) i ust. 5 niniejszego artykułu.”;

i wskaźników skuteczności działania, **których** mają **dostarczać ustanowione przez państwa członkowskie uprzednie oceny i systemy monitorowania**, o których mowa w ust. 4a lit.-a) i lit. d) oraz ust. 5 niniejszego artykułu.”;

Poprawka 29

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – ustęp 4
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 4 a – ustęp 1 – litera c a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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.

Poprawka 30

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – ustęp 4
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 4 a – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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.

Poprawka 31

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – ustęp 4

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 4a – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Komisja **może przyjmować** akty wykonawcze ustanawiające wspólny standardowy formularz wniosku oraz harmonizujące zasady i procedury wydawania zezwoleń krajowych lub podobnych ustaleń, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu i w art. 4 ust. 3. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 10i ust. 2.

Poprawka

2. Komisja **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.

Poprawka 32

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5 – litera a a (nowa)

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 6 – ustęp 4

Tekst obowiązujący

4. Pojazdy, mające dowód zgodności, **mogą podlegać:**

- kontrolom wrywkowym w zakresie wspólnych norm **ciężaru**,
- kontrolom w zakresie wspólnych norm

Poprawka

aa) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Pojazdy, mające dowód zgodności, podlegają:

- kontrolom wrywkowym w zakresie wspólnych norm **masy**,
- kontrolom w zakresie wspólnych norm

wymiarów jedynie w przypadku podejrzenia niezgodności z niniejszą dyrektywą.

wymiarów jedynie w przypadku podejrzenia niezgodności z niniejszą dyrektywą.

(Dyrektywa 96/53/WE)

Poprawka 33

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – ustęp 7

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 8c

Tekst proponowany przez Komisję

Artykuł 8c

Pojazdy do przewozu pojazdów z **otwartymi nadwoziami** mogą przekraczać maksymalne długości określone w pkt 1.1 załącznika I podczas przewozu ładunku, osiągając 20,75 m, pod warunkiem stosowania **autoryzowanych** podpór przewożonego ładunku.

Część wystająca lub podpory ładunku pojazdów do przewozu pojazdów nie mogą przekraczać długości ładunku. Ładunek może wystawać **maksymalnie** z przodu pojazdu ciągnącego o 0,5 m, pod warunkiem że **pierwsza oś** przewożonego pojazdu **spoczywa** na konstrukcji przyczepy. Z tyłu **natomiast** ładunek może wystawać **maksymalnie** na odległość 1,5 m pod warunkiem, że **ostatnia oś** transportowanego pojazdu spoczywa na **konstrukcji przyczepy**.”;

Poprawka

Artykuł 8c

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

Podpory ładunku pojazdów do przewozu pojazdów nie mogą przekraczać długości **wystającego** ładunku. Ładunek może wystawać z przodu pojazdu ciągnącego **na odległość nie większą niż** 0,5 m, pod warunkiem że **wszystkie osi** przewożonego pojazdu **spoczywają** na konstrukcji przyczepy. **Natomiast** z tyłu ładunek może wystawać na odległość **nie większą niż** 1,5 m pod warunkiem, że **najbardziej wystająca** oś transportowanego pojazdu spoczywa na **podporze tylnej**.”;

Poprawka 34

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 8 – litera a

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 9a – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Pojazdy lub zespoły pojazdów, które

Poprawka

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. 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.

Poprawka 35

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – ustęp 9

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 10 b – ustęp 2 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

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 jakiegokolwiek przekroczenie maksymalnych długości nie może powodować wzrostu długości ładunkowej tych pojazdów lub zespołów pojazdów, aby zapewnić zgodność przyczep i naczep z wymogami dotyczącymi operacji transportu

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, 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.

Poprawka

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, 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 jakiegokolwiek przekroczenie maksymalnych długości nie może powodować wzrostu długości ładunkowej tych pojazdów lub zespołów pojazdów, aby zapewnić zgodność przyczep i naczep z wymogami dotyczącymi operacji transportu intermodalnego.

intermodalnego.

Poprawka 36

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 10
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 10c – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Maksymalne długości określone
w załączniku I pkt 1.1, w stosownych przypadkach z zastrzeżeniem art. 9a ust. 1 i art. 10b ust. 2, ***i maksymalną odległość określoną*** 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.***”;

Poprawka 37

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – ustęp 12 a (nowy)
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 10 c a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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, ***wynosi 18,00 m, a maksymalna odległość określona*** w załączniku I pkt 1.6 – ***13,50 m;***”;

Poprawka

(12a) 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.

Poprawka 38

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – ustęp 13 – litera a
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 10d – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Państwa członkowskie przyjmują szczególne środki w *celu ustalenia, które pojazdy lub zespoły pojazdów będące w użytkowaniu najprawdopodobniej przekroczyły maksymalną dopuszczalną masę; należy je zatem poddać kontroli ich właściwych organów, aby zapewnić przestrzeganie wymogów niniejszej dyrektywy. Te środki mogą być przyjmowane za pomocą automatycznych systemów ustanawianych w ramach infrastruktury drogowej lub za pomocą pokładowych urządzeń ważących instalowanych w pojazdach zgodnie z ust. 4.*

Jeśli państwo członkowskie zdecyduje się

Poprawka

1. Państwa członkowskie przyjmują szczególne środki *służące wykrywaniu będących w użytkowaniu pojazdów lub zespołów pojazdów o masie większej niż maksymalna dopuszczalna masa, aby zagwarantować, że wymogi niniejszej dyrektywy są przestrzegane, w tym że spełnione są warunki dotyczące specjalnych pozwoleń. Środki te obejmują umieszczenie na infrastrukturze drogowej automatycznych systemów, tak aby zagwarantować, że będą one wdrażane co najmniej w sposób przewidziany w rozporządzeniu (UE) 1315/2013. Państwa członkowskie umieszczają certyfikowane systemy automatyczne wzdłuż sieci bazowej transeuropejskiej sieci transportu drogowego określonej w rozporządzeniu (UE) 1315/2013.*

Oprócz stosowania automatycznych

na wprowadzenie automatycznych systemów w infrastrukturze drogowej, musi zapewnić co najmniej wdrożenie takich systemów w transeuropejskiej sieci transportu drogowego określonej w rozporządzeniu (UE) 1315/2013.*

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 stwierdzenia naruszeń niniejszej dyrektywy i nakładania sankcji stosowane są systemy automatyczne, muszą one mieć certyfikację. Certyfikacja nie jest wymagana, w przypadku gdy systemy automatyczne stosowane są wyłącznie do identyfikacji.*

systemów 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. 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 *państwa członkowskie mogą stosować certyfikowane systemy automatyczne do nakładania kar za naruszenia niniejszej dyrektywy.*

Certyfikowane systemy automatyczne 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.

Poprawka 39

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – ustęp 14
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 10 da

Artykuł 10da

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.

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** i wymiarów.

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 **mas** i wymiarów.

2. **Jeżeli państwo** członkowskie **wdraża strategię inteligentnego dostępu zgodnie z ust. 1, zapewnia** zgodność swoich systemów strategii inteligentnego dostępu z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE*. W szczególności państwa członkowskie **zapewniają**, aby dane związane z systemem strategii inteligentnego dostępu i objęte zakresem dyrektywy 2010/40/UE, w tym **ograniczenia dotyczące obciążenia**, 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**.

2. **Państwa** członkowskie **zapewniają** zgodność swoich systemów strategii inteligentnego dostępu z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE*. W szczególności państwa członkowskie **dbają o to**, aby dane związane z systemem strategii inteligentnego dostępu i objęte zakresem dyrektywy 2010/40/UE, w tym **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** strategii

3. **Podczas wdrażania systemów** strategii inteligentnego dostępu zgodnie

inteligentnego dostępu zgodnie z ust. 1, **państwo to**:

- a) określa kryteria przyznawania dostępu pojazdom ciężkim, w tym między innymi **obciążenie** pojazdu, długość, 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;

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.

Poprawka 40

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – ustęp 14 a (nowy)
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 10 e – ustęp 1 a (nowy)**

z ust. 1 **państwa członkowskie**:

- a) określa kryteria przyznawania dostępu pojazdom ciężkim, w tym między innymi **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.

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(14a) 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.

Poprawka 41

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – ustęp 16

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 10 g – ustęp 1 – akapit 1 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

c) liczby i lokalizacji systemów automatycznych ***umieszczanych*** ***na*** infrastrukturze drogowej zgodnie z art. 10d ust. 1 ***certyfikowanych*** do bezpośredniego egzekwowania;

Poprawka 42

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – ustęp 16

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 10 g – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2. Komisja analizuje informacje otrzymane zgodnie z ust. 1 i na ich podstawie przedstawia Parlamentowi

2. Komisja analizuje informacje otrzymane zgodnie z ust. 1 i na ich podstawie ***wydaje, w stosownych***

Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z **wykonania** niniejszej dyrektywy nie później niż **13** miesięcy po otrzymaniu informacji od wszystkich państw członkowskich. Sprawozdanie to zawiera informacje na temat istotnych zmian w objętych nim dziedzinach.

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 **przestrzegania wymogów** niniejszej dyrektywy nie później niż **dwanaście** miesięcy po otrzymaniu informacji od wszystkich państw członkowskich. Sprawozdanie to zawiera informacje na temat istotnych zmian w objętych nim dziedzinach.

Poprawka 43

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – ustęp 17
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 10 h – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

- 17) art. 10h ust. 2 **otrzymuje** brzmienie:
2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 4 ust. 5a **i** art. 10b ust. 1, powierza się Komisji na okres **5** lat od dnia [Urząd Publikacji: **należy** 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.”;

Poprawka 44

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – ustęp 17

Poprawka

- 17) Art. 10h ust. 2, **3 i 5 otrzymują** brzmienie:
2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 4 ust. 5a, art. 10b ust. 1 **i art. 10ca**, powierza się Komisji na okres **pięciu** lat od dnia [Urząd Publikacji: **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.”;

Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 10 h – ustęp 3

Tekst obowiązujący

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 10b, 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.

Poprawka

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.”

(Dyrektywa 96/53/WE)

Poprawka 45

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – ustęp 17
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 10h – ustęp 5

Tekst obowiązujący

5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 10b 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. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące **z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady**.

Poprawka

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.”

(Dyrektywa 96/53/WE)

Poprawka 46

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – ustęp 19
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 10j

Tekst proponowany przez Komisję

19) uchyla się art. 10j;

Poprawka

19) 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

europijskich 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.

Poprawka 47

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – ustęp 20

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 10k – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

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** i wymiarów określonych w załączniku I w odniesieniu do pojazdów wykorzystywanych w ruchu krajowym, na

Poprawka

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 **mas** i wymiarów określonych w załączniku I w odniesieniu do pojazdów wykorzystywanych w ruchu krajowym, na

okres nieprzekraczający dwóch miesięcy.

okres nieprzekraczający dwóch miesięcy.
Okres ten można przedłużyć jedynie w razie utrzymywania się sytuacji kryzysowej.

Poprawka 48

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – ustęp 20
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 10k – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

Takie wyjątki muszą być odpowiednio uzasadnione i niezwłocznie zgłoszone Komisji. Komisja niezwłocznie publikuje informacje o przyznanym wyjątku na swojej oficjalnej stronie internetowej.

Poprawka

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.***

Poprawka 49

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – ustęp 20
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 10k – akapit 4

Tekst proponowany przez Komisję

Do celów niniejszego artykułu »kryzys« oznacza wyjątkowe, niespodziewane i nagłe zdarzenie naturalne lub spowodowane przez człowieka, o nadzwyczajnym charakterze i skali, ***które ma*** miejsce w Unii lub poza nią, ***wywierające*** znaczące bezpośrednie lub pośrednie skutki ***w obszarze transportu drogowego, gospodarki lub dobrobytu*** obywateli Unii, ***które*** znacząco zaburza normalne funkcjonowanie społeczeństwa, i w przypadku którego należy podjąć pilne działania w celu ochrony interesu publicznego.”;

Poprawka

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

Poprawka 50

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 3 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Państwa członkowskie przyjmują i publikują, najpóźniej do dnia [data przyjęcia + **2 lata**] 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 określone są przez państwa członkowskie.

Poprawka

1. Państwa członkowskie przyjmują i publikują, najpóźniej do dnia [data przyjęcia + **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 określone są przez państwa członkowskie.

Poprawka 51

Wniosek dotyczący dyrektywy Załącznik I – tabela

Tekst proponowany przez Komisję

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	18,75 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 jakiegokolwiek 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 dwuosiove	18 t	
	2.1.2	Przyczepy trzyosiove	24 t	
2.2 Zestawy pojazdów				
	2.2.1	Pociągi drogowe z pięcioma lub sześcioma osiami		
		a)	dwuosiove pojazdy silnikowe z przyczepami trzyosioowymi	40 t
		b)	trzyosiove pojazdy silnikowe z przyczepami dwu- lub trzyosioowymi	40 t
	2.2.2	Pojazdy przegubowe pięcio- lub sześciuosiove		
		a)	pojazdy silnikowe dwuosiove z naczepami trzyosioowymi	40 t
		b)	trzyosiove pojazdy silnikowe z naczepami dwu- lub trzyosioowymi	40 t
		c)	pojazdy silnikowe dwuosiove z naczepami trzyosioowymi wykorzystywane w operacjach transportu intermodalnego	42 t
		d)	trzyosiove pojazdy silnikowe z naczepami dwu- lub trzyosioowymi wykorzystywane w operacjach transportu intermodalnego	44 t
	2.2.3	Czteroosiove pociągi drogowe składające się z dwuosiowego pojazdu silnikowego i przyczepy dwuosiowej		36 t
	2.2.4	Pojazdy przegubowe czteroosiove 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 podwójną 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 napędzanych paliwem alternatywnym innych niż pojazdy bezemisyjne, 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 pojazdów bezemisyjnych, maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w podsekcji 2.2.1 i 2.2.2 zwiększa się o 4 tony.		
W przypadku zespołów pojazdów, w tym pojazdów bezemisyjnych, maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w podsekcji 2.2.3 i 2.2.4 zwiększa się o 2 tony.		
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	Pięćosiowe 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 pojazdy bezemisyjne, 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 pojazdów bezemisyjnych, maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w podsekcji 2.3 zwiększa się o 2 tony.		
2.4	Trójosiowe autobusy przegubowe	28 t	
	W przypadku pojazdów napędzanych paliwem alternatywnym innych niż pojazdy bezemisyjne, maksymalne dopuszczalne masy wynoszące 28 ton przewidziane w podsekcji 2.4 zwiększa się o dodatkową masę wymaganą z racji technologii paliw alternatywnych wynoszącą maksymalnie 1 tonę.		
	W przypadku pojazdów bezemisyjnych, maksymalną dopuszczalną masę wynoszącą 28 ton przewidzianą w podsekcji 2.4 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 ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 t
	3.2.3	między 1,3 m a mniej niż 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 t
	3.2.4	1,8 m lub więcej niż ($1,8 \leq d$)	20 t
3.3 Trzyosiowe przyczepy i naczepy			
	Suma nacisku osi przypadająca na oś potrójną nie może przekraczać, jeżeli odległość (d) między osiami wynosi:		
	3.3.1	1,3 m albo mniej ($d \leq 1,3$)	21 t
	3.3.2	ponad 1,3 m i do 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$)	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
3.5 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 ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 t
	3.5.3	między 1,3 m i mniej niż 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	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	19 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 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		

Poprawka

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 <i>trzyosiowy</i>	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 jakiegokolwiek 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 dwuosiove	18 t
	2.1.2	Przyczepy trzyosiove	24 t
2.2 Zestawy pojazdów			
	2.2.1	Pociągi drogowie z pięcioma lub sześcioma osiami	
		a) dwuosiove pojazdy silnikowe z przyczepami trzyosioowymi	40 t
		b) trzyosiove pojazdy silnikowe z przyczepami dwu-lub trzyosioowymi	40 t
	2.2.2	Pojazdy przegubowe pięcio- lub sześciosiove	
		a) pojazdy silnikowe dwuosiove z naczepami trzyosioowymi	40 t
		b) trzyosiove pojazdy silnikowe z naczepami dwu- lub trzyosioowymi	40 t
		c) pojazdy silnikowe dwuosiove z naczepami trzyosioowymi wykorzystywane w operacjach transportu intermodalnego	44 t
		d) trzyosiove pojazdy silnikowe z naczepami dwu- lub trzyosioowymi wykorzystywane w operacjach transportu intermodalnego	44 t
	2.2.3	Czterosiove pociągi drogowie składające się z dwuosiowego pojazdu silnikowego i przyczepy dwuosiowej	36 t
	2.2.4	Pojazdy przegubowe czterosiove 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 podwójną 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.			
<i>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.</i>			
<i>Jeżeli jeden zespół pojazdów może skorzystać z więcej niż jednej możliwości zwiększenia maksymalnej dopuszczalnej masy dla zespołów pojazdów określonych powyżej, zwiększenia te kumuluje się.</i>			
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	Pięćoosiowe 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 <i>silnikowe</i> 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 <i>silnikowych</i> 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 <i>silnikowych</i> napędzanych paliwem alternatywnym innych niż bezemisyjne pojazdy <i>silnikowe</i> maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w <i>podsekcjach</i> 2.4 i 2.5 zwiększa się o dodatkową masę wymaganą z racji technologii paliw alternatywnych wynoszącą maksymalnie 1 tonę.		
W przypadku bezemisyjnych pojazdów <i>silnikowych</i> maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w <i>podsekcjach</i> 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 ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 t
3.2.3	między 1,3 m a mniej niż 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 t
3.2.4	1,8 m lub więcej niż ($1,8 \leq d$)	20 t
3.3 Trzyosiowe przyczepy i naczepy		
	Suma nacisku osi przypadająca na oś potrójną nie może przekraczać, jeżeli odległość (d) między osiami wynosi:	
3.3.1	1,3 m albo mniej ($d \leq 1,3$)	21 t
3.3.2	ponad 1,3 m i do 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$)	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 dwuosiove	12,5 t
	3.4.4	<i>Bezemisyjne autobusy trzyosiowe</i>	<i>12,5 t</i>
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 ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 t
	3.5.3	między 1,3 m i mniej niż 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	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 <i>W przypadku bezemisyjnych pojazdów silnikowych maksymalną sumę nacisku osi przypadającą na oś podwójną zwiększa się o 1 tonę.</i>	19 t
3.6 Osie potrójne pojazdów silnikowych			
	<i>Suma nacisku osi przypadająca na oś potrójną nie może przekraczać, jeżeli odległość (d) między osiami wynosi:</i>		
	3.6.1	<i>mniej niż 1,3 m ($d < 1,3$)</i>	<i>21 t</i>
	3.6.2	<i>między 1,3 m i mniej niż 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)</i>	<i>24 t</i>
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 czterosiowego <i>lub pięciosiowego</i> 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

