



2023/0265(COD)

20.10.2023

*****I**

PROJEKT SPRAWOZDANIA

dotyczącego wniosku w sprawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę Rady 96/53/WE ustanawiającą dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (COM(2023)0445 – C9-0306/2023 – 2023/0265(COD))

Komisja Transportu i Turystyki

Sprawozdawczyni: Isabel García Muñoz

Objaśnienie używanych znaków

- * Procedura konsultacji
- *** Procedura zgody
- ***I Zwykła procedura ustawodawcza (pierwsze czytanie)
- ***II Zwykła procedura ustawodawcza (drugie czytanie)
- ***III Zwykła procedura ustawodawcza (trzecie czytanie)

(Wskazana procedura opiera się na podstawie prawnej zaproponowanej w projekcie aktu.)

Poprawki do projektu aktu

Poprawki Parlamentu w postaci dwóch kolumn

Skreślenia zaznacza się ***wytluszczonym drukiem i kursywą*** w lewej kolumnie. Zmianę brzmienia zaznacza się ***wytluszczonym drukiem i kursywą*** w obu kolumnach. Nowy tekst zaznacza się ***wytluszczonym drukiem i kursywą*** w prawej kolumnie.

Pierwszy i drugi wiersz nagłówka każdej poprawki wskazuje element rozpatrywanego projektu aktu, którego dotyczy poprawka. Jeżeli poprawka odnosi się do obowiązującego aktu, do którego zmiany zmierza projekt aktu, nagłówek zawiera dodatkowo trzeci wiersz wskazujący obowiązujący akt i czwarty wiersz wskazujący przepis tego aktu, którego dotyczy poprawka.

Poprawki Parlamentu w postaci tekstu skonsolidowanego

Nowe fragmenty tekstu zaznacza się ***wytluszczonym drukiem i kursywą***. Fragmenty tekstu, które zostały skreślone, zaznacza się za pomocą symbolu **■** lub przekreśla. Zmianę brzmienia zaznacza się przez wyróżnienie nowego tekstu ***wytluszczonym drukiem i kursywą*** i usunięcie lub przekreślenie zastąpionego tekstu.

Tytułem wyjątku nie zaznacza się zmian o charakterze ściśle technicznym wprowadzonych przez służby w celu opracowania końcowej wersji tekstu.

SPIS TREŚCI

	Strona
PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO	5
UZASADNIENIE	40

PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

dotyczącej wniosku w sprawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę Rady 96/53/WE ustanawiającą dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (COM(2023)0445 – C9-0306/2023 – 2023/0265(COD))

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2023)0445),
 - uwzględniając art. 294 ust. 2 oraz art. 91 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C9-0306/2023),
 - uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
 - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia [...]¹,
 - uwzględniając opinię Komitetu Regionów z dnia [...]²,
 - uwzględniając art. 59 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A9-0000/2023),
1. przyjmuje poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu;
 2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli zastąpi ona pierwotny wniosek, wprowadzi w nim istotne zmiany lub planuje ich wprowadzenie;
 3. zobowiązuje swoją przewodniczącą do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji, a także parlamentom narodowym.

¹ [Dz.U. C 0 z 0.0.0000, s. 0. / Dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym].

² [Dz.U. C 0 z 0.0.0000, s. 0. / Dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym].

Poprawka 1

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 6 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(6a) Celem niniejszej dyrektywy jest poprawa konkurencyjności sektora transportu drogowego poprzez propagowanie bardziej opłacalnych i zrównoważonych operacji transportowych, a także tworzenie warunków sprzyjających intermodalności. Choć nowe przepisy doprowadzą do zmniejszenia liczby pokonywanych pojazdokilometrów, nie rozwiążą problemu poważnego niedoboru kierowców w Unii. Aby wyeliminować ten niedobór, należy przede wszystkim poprawić warunki pracy w sektorze transportu drogowego w celu zwiększenia jego atrakcyjności. W kontekście niniejszej dyrektywy trzeba zagwarantować, aby wdrażanie technologii bezemisyjnych wymagających dodatkowej objętości nie doprowadziło do ograniczenia przestrzeni w kabinie ani nie odbywało się kosztem komfortu kierowców, który ma zasadnicze znaczenie dla zapewnienia im odpowiednich warunków pracy, w szczególności podczas długich przejazdów.

Or. en

Poprawka 2

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 9

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(9) Europejskie systemy modułowe były wykorzystywane i testowane na szeroką skalę i okazały się interesującym rozwiązaniem pod względem poprawy

(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 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

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 transportowej w państwach członkowskich, są one najlepiej umocowane do oceny i wydawania zezwoleń na dopuszczenie EMS do ruchu na swoich terytoriach. **Przed zatwierdzeniem EMS państwa członkowskie powinny ocenić ich potencjalny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, infrastrukturę, współpracę modalną i środowisko.** Jednocześnie, aby zwiększyć pozytywne skutki społeczno-gospodarcze i środowiskowe dotyczące stosowania EMS, kluczowe znaczenie ma usunięcie niepotrzebnych barier w ich stosowaniu w przewozach transgranicznych między sąsiadującymi państwami członkowskimi, które zezwalają na poruszanie się takich zespołów pojazdów na swoich terytoriach, bez ograniczeń w liczbie przekraczanych granic przez te pojazdy, o ile są one zgodne z maksymalnymi dopuszczalnymi obciążeniami 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. **Warunki te powinny gwarantować m.in., że EMS nie będą poruszały się po drogach, które są również użytkowane przez niechronionych uczestników ruchu drogowego. Państwa**

system transportowy, w tym wpływ na udział w strukturze modalnej.

członkowskie powinny udzielać jasnych informacji na temat dopuszczalnych obciążeń i wymiarów EMS ***poruszających się po częściach*** sieci drogowej zgodnych ze specyfikacjami takich pojazdów. ***Państwa członkowskie powinny ustanowić system monitorowania pozwalający ocenić*** 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 celu zapewnienia skutecznego przejścia na mobilność bezemisyjną państwa członkowskie dopuszczające EMS wykorzystywane w ruchu międzynarodowym do poruszania się po swoich terytoriach powinny zagwarantować, aby począwszy od 2040 r. te EMS były bezemisyjnymi pojazdami lub zespołami pojazdów EMS.***

Or. en

Poprawka 3

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 9 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(9a) W celu maksymalnego zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego i zagwarantowania odpowiednich warunków pracy należy zapewnić, aby kierowcy prowadzący EMS byli należycie przeszkoleni i dysponowali kwalifikacjami niezbędnymi do obsługi cięższych i dłuższych pojazdów oraz zespołów pojazdów. Aby zapewnić równe warunki działania gwarantujące równe traktowanie oraz niedyskryminację kierowców EMS i przewoźników korzystających z EMS, państwa członkowskie powinny wyznaczyć

minimalny poziom wymogów w zakresie kwalifikacji kierowców EMS i zadbać o wzajemne uznawanie tych wymogów w państwach członkowskich.

Or. en

Poprawka 4

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 10 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(10a) Nowe zharmonizowane przepisy dotyczące EMS w ruchu krajowym i międzynarodowym w państwach członkowskich, które dopuszczają możliwość poruszania się tego rodzaju pojazdów po swoim terytorium, powinny obejmować gromadzenie danych o bezpieczeństwie ruchu drogowego w tych państwach członkowskich, uwzględniając informacje na temat udziału tych pojazdów w całkowitej liczbie wypadków śmiertelnych oraz urazów spowodowanych kolizjami. Biorąc pod uwagę fakt, że niechronieni uczestnicy ruchu drogowego stanowią niemal jedną trzecią ofiar śmiertelnych w kolizjach z udziałem pojazdów ciężkich, państwa członkowskie powinny dopilnować, aby EMS nie mogły poruszać się po drogach, na których pojawiają się niechronieni uczestnicy tacy jak piesi, rowerzyści i osoby poruszające się dwukołowymi pojazdami silnikowymi.

Or. en

Poprawka 5

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 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.

(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 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. ***Taki krajowy system powinien ponadto udzielać informacji o maksymalnych dopuszczalnych wymiarach i obciążeniach pojazdów i zespołów pojazdów ustanowionych na szczeblu krajowym, informacji o ewentualnych ograniczeniach, a także informacji na temat minimalnych wymogów w zakresie kwalifikacji dla kierowców. Aby zapewnić przewoźnikom i obywatelom możliwość uzyskania dostępu do wszystkich istotnych informacji w jednym miejscu, Komisja powinna – najpóźniej do [6 miesięcy po dacie transpozycji niniejszej dyrektywy] – ustanowić specjalny europejski portal internetowy łączący krajowe systemy elektroniczne i komunikacyjne i pozwalający m.in. uzyskać jasny przegląd geograficznego rozmieszczenia dróg, po których EMS mogą się poruszać w***

Poprawka 6

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 12

Tekst proponowany przez Komisję

(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

(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 **i zmaksymalizować wpływ odpowiednich obowiązujących przepisów prawa ochrony środowiska**, należy stopniowo wycofywać cięższe samochody ciężarowe napędzane paliwami kopalnymi począwszy od **2032 r., aby zwiększyć pewność prawa w odniesieniu do inwestycji oraz wzmocnić penetrację** rynku przez bezemisyjne pojazdy ciężkie. 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 7**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 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.

Poprawka

(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 powodują zakłócenia konkurencji i znacznie ograniczają potencjał *tych pojazdów* 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 8**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

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.

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”**.

Or. en

Poprawka 9

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. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego wiąże się z koniecznością wprowadzenia znormalizowanej etykiety UE określającej długość pojazdów silnikowych lub zespołów pojazdów. Wspomniana etykieta UE ułatwiłaby uczestnikom ruchu drogowego zidentyfikowanie takich pojazdów i zaznajomienie się z nimi, ograniczając tym samym wszelkie ryzyko związane z ograniczeniami widoczności lub martwymi punktami np. przy wyprzedzaniu takich długich pojazdów lub zespołów pojazdów.

Or. en

Poprawka 10

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 obciążenia lub wymiary. Aby lepiej ukierunkować kontrole drogowe na przeciążone pojazdy, państwa członkowskie powinny zapewnić co najmniej wprowadzenie ***certyfikowanych automatycznych*** systemów w transeuropejskiej sieci transportu drogowego. ***Należy zapewnić również możliwość korzystania z precyzyjnych i w pełni interoperacyjnych pokładowych urządzeń ważących.*** 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.

Or. en

Poprawka 11

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 18

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

(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, państwa członkowskie **powinny ustanowić systemy** strategii inteligentnego dostępu, które zapewniają zgodność z przepisami dotyczącymi maksymalnych dopuszczalnych obciążeń i wymiarów **począwszy od 2040 r. Państwa** członkowskie powinny stosować minimalne wspólne wymogi **do takich systemów** 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 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 w czasie rzeczywistym i zdalny monitoring, aby zapewnić bezpieczny i płynny ruch pojazdów ciężkich i nie prowadzić do nieproporcjonalnych lub dyskryminujących ograniczeń ruchu.

Or. en

Poprawka 12

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 wnoszą wkład we wdrażanie przepisów socjalnych, rynkowych i technicznych UE mających zastosowanie do transportu drogowego. W przypadku wykrycia braku zgodności z ustalonymi wymogami w zakresie obciążeń i wymiarów podczas kontroli drogowych właściwe organy krajowe podejmują stosowne działania egzekucyjne. Państwa członkowskie powinny zapewnić, aby nakładane sankcje nie miały dyskryminującego charakteru zarówno jeżeli chodzi o ich rodzaj, jak i ich surowość, a także aby były skuteczne, odstraszające i proporcjonalne do powagi popełnionego naruszenia. Informacje o tego rodzaju naruszeniach należy wpisywać do krajowego rejestru przedsiębiorców transportu drogowego, wymieniać się nimi za pośrednictwem europejskiego rejestru przedsiębiorców transportu drogowego (ERRU) oraz uwzględniać je w ocenie ryzyka przedsiębiorstw zgodnie z przepisami rozporządzenia nr 1071/2009. Oczekuje się, że zmieniona dyrektywa (UE) 2015/413 w sprawie transgranicznego egzekwowania przepisów ułatwi transgraniczne egzekwowanie sankcji wchodzących w zakres dyrektywy 96/53/WE.

Or. en

Poprawka 13

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 18 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(18b) Aby wnieść wkład w transformację ekologiczną i cyfrową i stosować się do 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, państwa członkowskie powinny zapewnić wykorzystywanie dochodów uzyskiwanych z sankcji nakładanych za naruszenia przepisów niniejszej dyrektywy lub środków finansowych równoważnych tym dochodom do wspierania procesu upowszechniania zrównoważonych środków transportu, sprzyjania intermodalności i zwiększania zrównoważonego charakteru transgranicznych operacji transportowych.

Or. en

Poprawka 14

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 umożliwi tymczasowe dopuszczenie do ruchu pojazdów ciężkich przekraczających maksymalne

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

dopuszczalne obciążenia lub wymiary, w celu zapewnienia ciągłości dostaw niezbędnych towarów i usług. Taką wyjątkową klauzulę należy stosować tylko wtedy, gdy jest to konieczne w interesie publicznym, pod warunkiem że nie zagraża to bezpieczeństwu ruchu drogowego *i o ile jej ewentualne ponowne zastosowanie jest uzależnione od utrzymywania się sytuacji kryzysowej.*

Or. en

Poprawka 15

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 23 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(23a) Aby oszacować skuteczność i wydajność niniejszej dyrektywy oraz zmierzyć postępy w realizacji postawionych przed nią celów szczegółowych, należy regularnie oceniać proces jej wdrażania. Dlatego Komisja powinna regularnie publikować sprawozdania z oceny stosowania niniejszej dyrektywy zawierające szczegółowe informacje m.in. na temat zmian w transporcie drogowym na szczeblu krajowym i międzynarodowym, wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego i infrastrukturę drogową, przesunięcia międzygałęziowego oraz postępu technologicznego w dziedzinie transportu drogowego, w szczególności jeżeli chodzi o upowszechnianie pojazdów bezemisyjnych.

Or. en

Poprawka 16

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

Tekst proponowany przez Komisję

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 ładunków niepodzielnych.

Poprawka

Państwa członkowskie gwarantują, że warunki wydawania zezwoleń lub podobnych ustaleń związanych z transportem ładunków niepodzielnych są proporcjonalne i niedyskryminujące. W szczególności państwa członkowskie **zapewniają, aby pojazdy przewożące ładunki niepodzielne były opatrzone etykietą UE, o której mowa w art. 10ca**. Państwa członkowskie nie nakładają wymogów językowych związanych z transportem ładunków niepodzielnych.

Or. en

Poprawka 17

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

-a) państwa członkowskie przeprowadzają uprzednią ocenę wpływu europejskich systemów modułowych na bezpieczeństwo ruchu drogowego, infrastrukturę drogową i współpracę modalną, a także ocenę wpływu europejskich systemów modułowych na środowisko i na system transportowy, uwzględniając wpływ na udział w strukturze modalnej, której wyniki podaje się do wiadomości publicznej i która może – w stosownych przypadkach – bazować na systemie monitorowania, o którym

Poprawka 18

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

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

b) państwa członkowskie w dostępnym i przejrzystym sposobie podają do wiadomości publicznej informacje dotyczące tej części sieci drogowej, po której mogą poruszać się europejskie systemy modułowe, ***dbając o bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu drogowego;***

Poprawka 19

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ca) udzielając zezwolenia na wykonywanie przewozów transgranicznych z wykorzystaniem europejskich systemów modułowych, państwa członkowskie wykazują brak odpowiednich bardziej zrównoważonych alternatywnych rozwiązań transportowych wykorzystujących inne rodzaje transportu;

Poprawka 20

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – ustęp 3 – litera c
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 4 – ustęp 4 a – litera c b (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

cb) państwa członkowskie ustalają odpowiedni poziom wymogów kwalifikacyjnych dotyczących kierowców europejskich systemów modułowych, zapewniając proporcjonalność, niedyskryminację i wzajemne uznawanie;

Or. en

Poprawka 21

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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.

d) państwa członkowskie ustanawiają system monitorowania ***wpływu*** europejskich systemów modułowych na bezpieczeństwo ruchu drogowego, infrastrukturę drogową i współpracę modalną, a także ***wpływu*** europejskich systemów modułowych na środowisko i system transportowy, w tym ***wpływu*** na udział w strukturze modalnej, z ***uwzględnieniem uprzedniej oceny przeprowadzonej zgodnie z lit. a).***

Or. en

Poprawka 22

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – ustęp 3 – litera c

Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 4 – ustęp 4 a – akapit 3

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

Państwa członkowskie **powiadają** Komisję w przypadku dopuszczenia europejskich systemów modułowych do ruchu na swoich terytoriach **i informują ją, w jaki sposób spełniają warunki określone w lit. od -a) do d) niniejszego ustępu. Po takim powiadomieniu Komisja wydaje w razie potrzeby zalecenia dla tych państw członkowskich w celu zapewnienia zgodności z tymi warunkami. Jeżeli Komisja wyda zalecenia, dane państwo członkowskie w ciągu sześciu miesięcy informuje Komisję o tym, w jaki sposób zamierza wdrożyć te zalecenia. Zalecenia Komisji i odpowiedzi państwa członkowskiego podaje się do wiadomości publicznej.**

Or. en

Poprawka 23

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Od 1 stycznia 2040 r. w przypadku dopuszczenia pojazdów lub zespołów pojazdów europejskich systemów modułowych uczestniczących w ruchu międzynarodowym do ruchu na swoich terytoriach państwa członkowskie zapewniają, aby pojazdy te były bezemisyjne.

Or. en

Poprawka 24

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 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.”;

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 **w ramach uprzednich ocen i** przez systemy monitorowania ustanowione przez państwa członkowskie, o których mowa w ust. 4a lit. **-a) i** lit. d) i ust. 5 niniejszego artykułu.”;

Or. en

Poprawka 25

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 służący do uzyskania jasnych, przystępnych i przejrzystych informacji o krajowych maksymalnych dopuszczalnych wymiarach i obciążeniach pojazdów, a także wszelkich lokalnych ograniczeniach na określonych obszarach lub drogach oraz wszelkich minimalnych wymogach kwalifikacyjnych dotyczących kierowców EMS.

Or. en

Poprawka 26

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 [6 miesięcy od daty transpozycji niniejszej dyrektywy] 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 podawane będą do wiadomości publicznej, w dostępny i przejrzysty sposób, również informacje dotyczące tej części sieci drogowej, po której mogą poruszać się europejskie systemy modułowe.

Or. en

Poprawka 27

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – ustęp 4

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 4 a – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

3 Ze względu na spodziewane większe upowszechnienie pojazdów bezemisyjnych niniejszy artykuł stosuje się do dnia 31 grudnia **2031** r.”;

Or. en

Poprawka 28

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – ustęp 7

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 8 c – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

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

Pojazdy do przewozu pojazdów 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 **wystającego** 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 **przednia** oś transportowanego pojazdu spoczywa na konstrukcji przyczepy.”;

Or. en

Poprawka 29

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, **wynosząc maksymalnie 90**

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

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 załadunkowej tych pojazdów lub zespołów pojazdów, aby zapewnić zgodność przyczep i naczep z wymogami dotyczącymi operacji transportu intermodalnego.

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 załadunkowej tych pojazdów lub zespołów pojazdów, aby zapewnić zgodność przyczep i naczep z wymogami dotyczącymi operacji transportu intermodalnego.

Or. en

Poprawka 30

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

12a) dodaje się art. 10ca w brzmieniu:

Artykuł 10ca

1. W celu zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz uniknięcia różnorodnych oznaczeń pojazdów i sygnalizacji, wprowadza się jednolitą etykietę UE dotyczącą długości pojazdów silnikowych lub zespołów pojazdów silnikowych wykorzystywanych do transportu towarów i objętych zakresem niniejszej dyrektywy.

2. Państwa członkowskie wprowadzają niezbędne środki w celu zapewnienia, aby wszystkie pojazdy silnikowe lub zespoły pojazdów silnikowych będące w użytkowaniu i wykorzystywane do transportu towarów oraz objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy posiadały wyraźną i widoczną etykietę UE z tyłu pojazdu silnikowego lub zespołu pojazdów.

3. *Do [1 rok od daty wejścia w życie] Komisja przyjmuje akt delegowany zgodnie z art. 10h w celu uzupełnienia niniejszej dyrektywy poprzez określenie szczegółowych norm, wymogów i przepisów dotyczących umieszczania i wydawania etykiety, preferując stosowanie piktogramów zamiast tekstu.*

Or. en

Poprawka 31

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

Tekst proponowany przez Komisję

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.*

Poprawka

Państwa członkowskie przyjmują szczególne środki w celu *wykrycia naruszeń i nałożenia kar za użytkowanie pojazdów lub zespołów pojazdów przekraczających* maksymalną dopuszczalną masę; należy je zatem poddać kontroli ich właściwych organów, aby zapewnić przestrzeganie wymogów niniejszej dyrektywy. Te środki *przyjmuje się* za pomocą automatycznych systemów *zainstalowanych* w ramach infrastruktury drogowej, *zapewniając co najmniej wdrożenie takich systemów w transeuropejskiej sieci transportu drogowego zgodnie z rozporządzeniem (UE) 1315/2013*.*

Or. en

Poprawka 32

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – ustęp 13 – litera a

Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 10 d – ustęp 1 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

Jeśli państwo członkowskie zdecyduje się 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*.

Poprawka

skreśla się

Or. en

Poprawka 33

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – ustęp 13 – litera a
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 10 d – ustęp 1 – akapit 2 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Oprócz stosowania automatycznych systemów zainstalowanych w infrastrukturze drogowej państwa członkowskie mogą identyfikować pojazdy lub zespoły pojazdów w ruchu, które prawdopodobnie przekroczyły maksymalne dopuszczalne masy, za pomocą pokładowych urządzeń ważących instalowanych w pojazdach zgodnie z ust. 4.

Or. en

Poprawka 34

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – ustęp 13 – litera a**

Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 10 d – ustęp 1 – akapit 4

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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.

skreśla się

Or. en

Poprawka 35

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – ustęp 14
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 10 d a – ustęp 1 – akapit 1**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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.

Najpóźniej do 1 stycznia 2040 r. państwa członkowskie ***wdrażają*** systemy strategii inteligentnego dostępu na swoich terytoriach w celu regulowania, monitorowania i ułatwiania dostępu pojazdów ciężkich do określonych dróg lub obszarów.

Or. en

Poprawka 36

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – ustęp 14
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 10 d a – ustęp 2**

Tekst proponowany przez Komisję

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**.

Poprawka

2. **Państwa** członkowskie **zapewniają** 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**.

Or. en

Poprawka 37

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – ustęp 14
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 10 d a – ustęp 3 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

3 **Podczas wdrażania systemów** strategii inteligentnego dostępu zgodnie z ust. 1 **państwa członkowskie**:

Or. en

Poprawka 38

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – ustęp 14

Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 10 d a – ustęp 3 – litera c a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

Or. en

Poprawka 39

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – ustęp 14
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 10 d a – ustęp 4**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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.

skreśla się

Or. en

Uzasadnienie

Tekst przeniesiono do ust. 3.

Poprawka 40

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – ustęp 14 a (nowy)**

Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 10 e – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

14a) W art. 10e dodaje się ustęp w brzmieniu:

Państwa członkowskie zapewniają, aby dochody uzyskane z tych sankcji lub ich równowartość finansowa były wykorzystywane do rozwijania i wspierania wprowadzania na rynek zrównoważonych środków transportu, zachęcania do intermodalności i zwiększania zrównoważonego charakteru transgranicznych operacji transportowych.

Or. en

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 zainstalowanych w infrastrukturze drogowej zgodnie z art. 10d ust. 1 ***certyfikowanych*** do bezpośredniego egzekwowania;

Or. en

Poprawka 42

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – ustęp 16**
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 10 g – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

2. Komisja analizuje informacje otrzymane zgodnie z ust. 1 i na ich podstawie **wydaje, w stosownych przypadkach, zalecenia dla państw członkowskich. Jeżeli Komisja wyda takie zalecenia, dane państwo członkowskie w ciągu sześciu miesięcy od ich wydania informuje Komisję o tym, jak zamierza je wdrożyć.** Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z **przestrzegania wymogów** niniejszej dyrektywy nie później niż **12** miesięcy po otrzymaniu informacji od wszystkich państw członkowskich. Sprawozdanie to zawiera informacje na temat istotnych zmian w objętych nim dziedzinach.

Or. en

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

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 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

nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.;

sprzeciwia się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.;

Or. en

Uzasadnienie

Techniczne dostosowanie przepisów obowiązującej dyrektywy do proponowanych nowych uprawnień do delegowania.

Poprawka 44

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – ustęp 17
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.

Or. en

Uzasadnienie

Techniczne dostosowanie przepisów obowiązującej dyrektywy do proponowanych nowych uprawnień do delegowania.

Poprawka 45

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – ustęp 17

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. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Or. en

Uzasadnienie

Techniczne dostosowanie przepisów obowiązującej dyrektywy do proponowanych nowych uprawnień do delegowania.

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:***
Do dnia [cztery lata od daty wejścia w życie], a następnie co cztery lata Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie ze stosowania niniejszej dyrektywy. Sprawozdanie powinno zawierać szczegółową ocenę ewolucji krajowego i międzynarodowego transportu drogowego z uwzględnieniem specyfiki określonych segmentów rynku oraz wpływu tej ewolucji na bezpieczeństwo drogowe i infrastrukturę

drogową, a także na funkcjonowanie wewnętrznego rynku transportu drogowego, konkurencyjność sektora, łączność i przesunięcie międzygałęziowe. Sprawozdanie może zawierać elementy sprawozdania, o którym mowa w art. 10g ust. 2. Sprawozdanie zawiera ponadto informacje o istotnych postępach technologicznych w dziedzinie transportu drogowego, w tym w odniesieniu do pojazdów bezemisyjnych, nowych technologii lub nowych koncepcji i urządzeń aerodynamicznych.

W sprawozdaniu Komisja ocenia również stopień, w jakim osiągnięto cele niniejszej dyrektywy, oraz jej powiązania z innymi odpowiednimi aktami prawnymi Unii.

Na podstawie tego sprawozdania Komisja przedstawia w razie potrzeby wniosek ustawodawczy w celu zmiany niniejszej dyrektywy.

Or. en

Poprawka 47

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – ustęp 20
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 10 k – ustęp 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 okres nieprzekraczający dwóch miesięcy.

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 obciążeń i wymiarów określonych w załączniku I w odniesieniu do pojazdów wykorzystywanych w ruchu krajowym, na okres nieprzekraczający dwóch miesięcy.
Okres ten można przedłużyć jedynie w razie utrzymywania się kryzysu.

Poprawka 48

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – ustęp 20
 Dyrektywa 96/53/WE
 Artykuł 10 k – ustęp 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
Załącznik I – tabela – punkt 2.2.4

Tekst proponowany przez Komisję

	2.2.4	Pojazdy przegubowe czteroosiowe składające się z dwuosiowego pojazdu silnikowego i jednej dwuosiowej naczepy, jeżeli odległość między osiami naczepy:	
	2.2.4.1	wynosi co najmniej 1,3 m, ale nie przekracza 1,8 m	36 ton
	2.2.4.2	jest większa niż 1,8 m	36 ton
	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.

Poprawka

2.2.4	Pojazdy przegubowe czteroosiowe składające się z dwuosiowego pojazdu silnikowego i jednej dwuosiowej naczepy, jeżeli odległość między osiami naczepy:	
	2.2.4.1	wynosi co najmniej 1,3 m, ale nie przekracza 1,8 m
	2.2.4.2	jest większa niż 1,8 m
	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.		

Or. en

Uzasadnienie

Wyjaśnienie techniczne w celu ujednoczenia sformułowań i uniknięcia możliwych rozbieżnych interpretacji.

Poprawka 50

Wniosek dotyczący dyrektywy Załącznik I – tabela – punkt 2.3.6

Tekst proponowany przez Komisję

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 ton
-------	--	---------------

Poprawka

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	38 ton
-------	--	---------------

Or. en

Uzasadnienie

Masa pięćoosiowych samochodów ciężarowych skrzyniowych waha się zazwyczaj od 32 do 36 ton we wszystkich państwach członkowskich, a ich maksymalna długość wynosi 12 m. Harmonizacja ich masy maksymalnej stanowi pozytywną zmianę, ale 40 ton (+2 tony z technologią bezemisyjną) oznaczałoby zbyt dużą masę dla sztywności pojazdów i niewielkiej odległości między osiami, co powoduje większe zużycie dróg.

UZASADNIENIE

Wprowadzenie

Dyrektywa w sprawie obciążeń i wymiarów, pierwotnie przyjęta w 1996 r., a następnie zmieniona w 2002 r. i ostatnio w 2015 r., określa maksymalne dopuszczalne obciążenia i wymiary pojazdów ciężkich w transporcie zarobkowym (przewożących towary lub pasażerów), które mogą poruszać się po Unii. Przewiduje też krajowe odstępstwa w celu uwzględnienia specyficznego kontekstu krajowego. Te wspólne normy mają zapewnić, by pojazdy ciężkie nie przekraczały limitów, które mogą zagrozić bezpieczeństwu ruchu drogowego, infrastrukturze i środowisku. Wspólne przepisy mają również ułatwić transport transgraniczny i zapewnić przewoźnikom drogowym możliwości konkurencyjności na równych zasadach na rynku wewnętrznym pod względem pojemności ładunkowej ich pojazdów. Celem dyrektywy jest ponadto zwiększenie efektywności operacji transportowych, a tym samym zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych (GHG) z tych operacji.

W niedawnej ocenie dyrektywy stwierdzono jednak istotne niedociągnięcia. Po pierwsze, krajowe odstępstwa zezwalające na ruch pojazdów o innych wymiarach doprowadziły do powstania mozaiki rozbieżnych przepisów, co utrudnia płynny transport transgraniczny w UE, powoduje fragmentację rynku wewnętrznego i utratę efektywności operacyjnej. Po drugie, mieszanka unijnych i krajowych wymogów, jak również porozumienia dwustronne, w połączeniu z niepewnością prawną, doprowadziły również do nieskutecznego i niespójnego egzekwowania przepisów, zwłaszcza w odniesieniu do transportu transgranicznego, co skutkuje nierównymi warunkami działania dla przewoźników. Co więcej, dyrektywa nie spełniła jak dotąd oczekiwań w zakresie obniżenia emisyjności, stwarzając niewystarczające zachęty do poprawy efektywności energetycznej operacji transportu drogowego i zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych. Brak zapewnienia niezbędnych wymogów w zakresie dodatkowej masy i objętości dla nowych technologii bezemisyjnych przyczynił się do obecnego ograniczonego upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych i utrudnił wniesienie znaczącego wkładu w osiągnięcie celu Europejskiego Zielonego Ładu, jakim jest zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych w sektorze transportu o 90 % do 2050 r. Ponadto dyrektywa nie wspiera w wystarczającym stopniu transportu intermodalnego ani nie zachęca odpowiednio do współpracy między różnymi rodzajami transportu.

Wniosek Komisji

Wniosek Komisji ma na celu wyeliminowanie tych niedociągnięć poprzez skupienie się na trzech głównych filarach:

1) Zwiększenie zrównoważenia transportu towarowego poprzez usunięcie barier regulacyjnych i technicznych oraz zapewnienia silniejszych zachęt do wdrażania technologii bezemisyjnych i urządzeń energooszczędnych w sektorze pojazdów ciężkich, a także poprzez zapewnienie kompatybilności intermodalnej, a tym samym ułatwianie i zachęcanie do operacji transportu intermodalnego. W szczególności wniosek zwiększa maksymalny dopuszczalny nacisk (na oś) w przypadku pojazdów bezemisyjnych i napędzanych paliwami alternatywnymi oraz maksymalną dopuszczalną długość pojazdów bezemisyjnych. Ponadto wspiera transport intermodalny, umożliwiając operacje transportu intermodalnego przy dodatkowej maksymalnej masie i wysokości oraz wymagając, aby pojazdy o dużej pojemności korzystały ze

standardowych jednostek, które są kompatybilne z innymi rodzajami transportu;

2) Poprawa funkcjonowania rynku wewnętrznego i stworzenie równych warunków działania poprzez wyjaśnienie i, w miarę możliwości, harmonizację przepisów dotyczących korzystania z dłuższych lub cięższych pojazdów ciężkich w operacjach transgranicznych, przy jednoczesnym zapewnieniu państwom członkowskim niezbędnej elastyczności w ustanawianiu przepisów krajowych w celu uwzględnienia różnic m.in. pod względem geograficznym, gęstości sieci transportowej i przestrzennej struktury gospodarczej. W szczególności wniosek wprowadza możliwość dopuszczenia przez państwa członkowskie, na określonych warunkach, do ruchu europejskich systemów modułowych (EMS), które są pojazdami o dużej pojemności. Obecnie dziewięć państw członkowskich zezwala na korzystanie z EMS na swoich terytoriach, a operacje transgraniczne są uwarunkowane umowami dwustronnymi, ale odbywa się to w sposób fragmentaryczny i bez zharmonizowanych warunków. Wniosek ma na celu wyjaśnienie warunków – w odniesieniu do bezpieczeństwa drogowego, uczciwej konkurencji i zgodności modalnej – korzystania z tych pojazdów o dużej pojemności dla tych państw członkowskich, które chcą z nich korzystać.

3) Zwiększenie skuteczności i efektywności egzekwowania przepisów w celu zapewnienia równych szans i zwiększenia bezpieczeństwa na drogach. W szczególności wniosek określa obowiązkowy minimalny poziom kontroli przeprowadzanych przez państwa członkowskie i ma na celu włączenie większej liczby elementów „inteligentnego egzekwowania” poprzez zachęcanie państw członkowskich do częstszego korzystania z technologii ważenia w ruchu i strategii inteligentnego dostępu oraz poprzez uproszczenie kontroli operacji transportu intermodalnego dzięki wykorzystaniu obowiązującego rozporządzenia w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego.

Stanowisko sprawozdawczyni

Sprawozdawczyni z zadowoleniem przyjmuje wniosek Komisji. Stanowi on część pakietu dotyczącego ekologizacji transportu towarowego, który ma na celu uczynienie transportu towarowego bardziej zrównoważonym poprzez poprawę efektywności operacyjnej i energetycznej sektora transportu, zachęcanie do korzystania z pojazdów bezemisyjnych i wspieranie transportu intermodalnego.

Sektor transportu drogowego przynosi bez wątpienia znaczne korzyści gospodarcze i społeczne w UE. Powinniśmy jednak również dostrzegać i ograniczać jego negatywny wpływ na środowisko, infrastrukturę i bezpieczeństwo drogowo. Transport drogowy prowadzi do zanieczyszczenia powietrza, emisji gazów cieplarnianych i hałasu. Zbyt duży ruch drogowy może powodować zatory i zwiększać zużycie infrastruktury. Może to również prowadzić do wypadków i obrażeń. Na przykład szacuje się, że pojazdy ciężkie uczestniczyły w wypadkach drogowych, powodując około 3 000 z 22 800 ofiar śmiertelnych na drogach UE w 2019 r. (tj. około 13 % ogółu).

Należy również pamiętać, że sektor drogowy składa się głównie z MŚP i charakteryzuje się wysoką konkurencją i niską marżą zysku. Co więcej, UE stoi obecnie w obliczu systemowego niedoboru zawodowych kierowców. W związku z tym niezwykle ważne jest, aby UE zapewniła równe szanse, jasne, zharmonizowane, zrozumiałe i przejrzyste zasady, ukierunkowane zachęty do uczynienia floty bardziej zrównoważoną bez zmniejszania ładowności, ściśle egzekwowanie

przepisów, nadanie bezpieczeństwu drogowemu najwyższego priorytetu oraz umożliwienie, tam gdzie to możliwe i pożądane, korzystania z pojazdów o dużej ładowności.

Mając na uwadze powyższe cele, sprawozdawczyni uważa, że wniosek Komisji jest krokiem we właściwym kierunku w porównaniu z obecną sytuacją. Ocena obecnej dyrektywy wyraźnie wykazała, że zawiera ona przepisy, które są otwarte na interpretację lub brakuje im szczegółowości w niektórych obszarach, a także, że pociąga ona za sobą szeroki zakres odstępstw krajowych. Doprowadziło to do niespójnego stosowania w państwach członkowskich, skutkując fragmentacją rynku, niepewnością prawną, nieefektywnością operacyjną i nierównymi warunkami konkurencji. Co więcej, niejednoznaczność przepisów stworzyła wyzwania dla organów egzekwowania prawa, podczas gdy rozbieżne poziomy egzekwowania przepisów jeszcze bardziej zaostrzyły niezgodność i podważyły cele harmonizacji.

Ponadto obecna dyrektywa okazała się nieskuteczna w zwiększaniu popularności pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi i bezemisyjnych oraz w stosowaniu technologii energooszczędnych i urządzeń aerodynamicznych. Była on również tylko częściowo skuteczna w promowaniu transportu intermodalnego. Obecnie poziom upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych we flocie pojazdów ciężarowych jest bardzo ograniczony. Aby osiągnąć taki sam zasięg jak pojazd z silnikiem wysokoprężnym, pojazdy bezemisyjne zazwyczaj wymagają większej masy (elektryczne samochody ciężarowe o napędzie akumulatorowym) lub objętości (elektryczne samochody ciężarowe z ogniwami paliwowymi). Kluczowe znaczenie, zwłaszcza dla MSP, ma to, aby zmniejszenie ładowności nie miało negatywnego wpływu na przejście na bardziej zrównoważone pojazdy. Z drugiej strony, ta dodatkowa masa nie powinna naruszać limitów maksymalnego promienia skrętu i nie powinna stanowić zagrożenia dla bezpieczeństwa na drodze.

Dla sprawozdawczyni jest jasne, że jeśli Unia poważnie myśli o zmniejszeniu emisji gazów cieplarnianych z transportu o 90 % w 2050 r., operacje transportu drogowego będą musiały stać się bardziej wydajne i znacznie mniej emisyjne, a jednocześnie konieczne jest zwiększenie udziału modalnego bardziej zrównoważonych alternatyw transportowych. Oznacza to, że pojazdy bezemisyjne muszą stać się podstawą transportu drogowego, jeśli sektor ma osiągnąć swoje cele w zakresie obniżenia emisyjności. Również transport intermodalny lub kombinowany jest ważnym elementem transformacji w kierunku bardziej zrównoważonego sektora ciężkiego transportu drogowego i całego systemu transportowego. Niniejszy wniosek przyspieszy obie te tendencje, ale należy podjąć więcej działań. Dlatego sprawozdawczyni proponuje, aby do 2032 r. transgraniczne operacje 44-tonowych pojazdów ciężkich były dozwolone z użyciem pojazdów bezemisyjnych. Stworzy to silną zachętę do zwiększenia upowszechniania tych pojazdów na rynku, a do tego czasu zostanie wdrożona solidna sieć publicznie dostępnej infrastruktury paliw alternatywnych, umożliwiającą płynne poruszanie się bezemisyjnymi pojazdami ciężkimi w całej Unii.

Równoległe z przejściem na bezemisyjny system transportu, musimy również zapewnić, aby sam ładunek mógł być transportowany przy użyciu mniejszej liczby pojazdów, mniejszej liczby przejazdów i mniejszej emisji. Mogłoby to również pomóc z obecnym brakiem kierowców. Przeprowadzona przez Komisję ocena skutków pokazuje, że te państwa członkowskie, które mają doświadczenie z pojazdami o dużej ładowności (europejskie systemy modułowe), uzyskały pozytywne wyniki w postaci mniejszej liczby wypadków, podczas gdy nie nastąpiła odwrotna zmiana rodzaju transportu z kolejowego lub wodnego na drogowy. Sprawozdawczyni

proponuje wzmocnienie ram zarządzania mających zastosowanie do EMS, z oceną ex-ante uwzględniającą wpływ na bezpieczeństwo drogowe, infrastrukturę drogową, współpracę modalną i środowisko. Proponuje się również, aby państwa członkowskie ustanowiły wymogi kwalifikacyjne dotyczące kierowców EMS, przy jednoczesnym zapewnieniu proporcjonalności, niedyskryminacji i wzajemnego uznawania między państwami członkowskimi. Ponadto specjalny portal internetowy UE zapewni społeczeństwu jasne i dostępne informacje na temat dróg, po których pojazdy te faktycznie mogą się poruszać, oraz na temat krajowych maksymalnych dopuszczalnych wymiarów i masy pojazdów w państwach członkowskich.

Sprawozdawczyni jest przekonana, że Unia musi jeszcze bardziej ograniczyć liczbę ofiar śmiertelnych wypadków drogowych z udziałem pojazdów ciężkich, aby uratować życie większej liczby Europejczyków. W związku z tym jednolita etykieta UE wyraźnie wskazuje długość wszystkich pojazdów lub zespołów pojazdów objętych niniejszą dyrektywą, aby pomóc innym użytkownikom dróg w identyfikacji i zapoznaniu się z tymi pojazdami oraz zmniejszyć wszelkie możliwe zagrożenia spowodowane ograniczeniami widoczności lub martwymi polami, na przykład podczas wyprzedzania.

Jeśli chodzi o egzekwowanie przepisów, sprawozdawczyni widzi możliwość ulepszenia wniosku. W związku z tym proponuje się nałożenie na państwa członkowskie obowiązku instalowania certyfikowanych systemów ważenia w ruchu, a także wdrażania inteligentnych punktów dostępu. Państwa członkowskie powinny wykorzystywać dochody uzyskane z sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszeń niniejszej dyrektywy w celu wspierania wdrażania zrównoważonych środków transportu, zachęcania do intermodalności i zwiększania zrównoważonego charakteru transgranicznych operacji transportowych.