



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 15.4.2013
COM(2013) 195 final

2013/0105 (COD)

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniająca dyrektywę 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającą dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

{SWD(2013) 108 final}

{SWD(2013) 109 final}

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

Dyrektywa Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiająca dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym¹ przez wiele lat w satysfakcjonujący sposób przyczyniała się do prawidłowego funkcjonowania wewnętrznego rynku transportu drogowego, ustalając maksymalne wymiary i masę pojazdów przewożących towary i pasażerów w transporcie krajowym i międzynarodowym. Określa również, na jakich warunkach można zezwolić na odstępstwa dla pojazdów przekraczających te maksymalne wymiary.

Z uwagi na zmiany na rynku i dostępne technologie należy obecnie zastanowić się, czy wybory dokonane podczas przyjmowania tej dyrektywy w 1996 r. są nadal uzasadnione. Konieczność ograniczenia emisji gazów cieplarnianych i zużycia produktów ropopochodnych stała się w szczególności kluczowa w transporcie, zwłaszcza w transporcie drogowym, który odpowiada za 82 % zużycia energii w sektorze transportu. Nieprzerwana wyżka cen paliwa powoduje stały wzrost wydatków na energię w Europie oraz konieczność znalezienia nowych rozwiązań służących zmniejszeniu zużycia paliwa przez pojazdy. Biała księga w sprawie transportu² opublikowana w 2011 r. wyznaczyła jako cel obniżenie o 60 % emisji gazów cieplarnianych do 2050 r. w porównaniu z poziomem z 1990 r.

W związku z powyższym w białej księdze zapowiedziano również przegląd dyrektywy w sprawie maksymalnych obciążeń i wymiarów pojazdów w transporcie drogowym, aby stworzyć możliwość wprowadzenia na rynek pojazdów bardziej aerodynamicznych, o lepszej efektywności energetycznej. Przy maksymalnych wymiarach i masach dozwolonych w obowiązującej dyrektywie poprawy charakterystyki aerodynamicznej pojazdów oraz wprowadzenia alternatywnych systemów napędu, hybrydowych lub elektrycznych można dokonać wyłącznie kosztem ładowności pojazdu. Silnik o napędzie hybrydowym lub akumulatory znacznie zwiększają masę. Kabiny ciągnika bardziej zaokrąglone w przedniej części ze względów aerodynamicznych będą dłuższe. Zamontowanie skrzydeł profilowanych w tylnej części pojazdu również zwiększa jego długość. Takie ograniczenie ładowności zniechęca przewoźników, załadowców i producentów do używania i projektowania pojazdów o lepszej efektywności energetycznej.

Przegląd dyrektywy stwarza również możliwość poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez lepsze wyprofilowanie kabiny umożliwiającej zmniejszenie martwego pola widzenia kierowcy, dodanie konstrukcji absorbującej energię w razie zderzenia, jak również poprawę bezpieczeństwa kierowcy i jego komfortu. Pozwoli to w szczególności ocalić życie wielu niechronionych użytkowników dróg, jak piesi czy rowerzyści, których kierowca może nie widzieć podczas wykonywania manewrów.

Należy zatem zmienić dyrektywę 96/53/WE, aby udoskonalić aerodynamikę pojazdów i ich efektywność energetyczną, nie zaprzestając poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz z uwzględnieniem ograniczeń wynikających z geometrii elementów infrastruktury drogowej.

¹ Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 59.

² Biała księga: Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu—COM(2011) 0144.

I tak na przykład dodanie w tylnej części pojazdu skrzydeł o długości od 1 do 2 m pozwala zmniejszyć zużycie paliwa na autostradzie, według niektórych badań³, o 5 do 10 % przy średniej prędkości wynoszącej 80 / 90 km/godz.

Poza tym od czasu przyjęcia dyrektywy 96/53/WE średnia masa pasażera autobusu zwiększyła się. Ponadto prawodawstwo Unii Europejskiej nałożyło obowiązek montowania w pojazdach urządzeń zabezpieczających, których masa zmniejsza ładowność pojazdu, co ogranicza liczbę przewożonych pasażerów. Jest to sprzeczne z celem, jakim jest zmniejszenie zużycia paliwa na każdą przewożoną osobę, jak również z celem polegającym na zmianie transportu z przejazdu pojazdem osobowym na transport zbiorowy, co jest o wiele bardziej przyjazne dla środowiska.

Zmniejszenie zużycia paliwa i emisji zanieczyszczeń nie jest jedynym uzasadnieniem wniosku dotyczącego przeglądu dyrektywy 96/53/WE.

Dyrektywa ta nie uwzględnia bowiem ostatnich zmian w zakresie konteneryzacji i transportu intermodalnego. I tak niektóre kontenery przewożone koleją, drogą wodną, w ramach międzykontynentalnego transportu morskiego lub kabotażu morskiego, mogą w chwili obecnej być przewożone drogami wyłącznie po otrzymaniu specjalnych zezwoleń, które zwiększają obciążenia administracyjne przewoźników i organów administracji. A przecież w przypadku najbardziej rozpowszechnionych modeli kontenerów, których długość wynosi 45 stóp, czyli 13,72 m, zwiększenie długości pojazdu ciężarowego pozwalające uniknąć wymogu takich specjalnych zezwoleń wyniosłoby zaledwie 15 cm, co nie stwarzałoby żadnego problemu, ani z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, ani ze względu na geometrię elementów infrastruktury.

Ponadto ze względu na brak w obecnej dyrektywie przepisów dotyczących kontroli samochodów i stosowanych kar wiele naruszeń przepisów pozostaje bezkarnych, co podważa sens wymogów dyrektywy. Głównym naruszeniem przepisów jest przeciążanie pojazdów. Wśród pojazdów poddanych kontroli średnio co trzeci jest przeciążony. Przeciężenie to często przekracza o 10 lub nawet 20 % maksymalną dopuszczalną masę. Sytuacja ta prowadzi do przedwczesnego zużycia nawierzchni oraz zwiększa ryzyko wypadków drogowych. Powoduje to również zakłócenia konkurencji pomiędzy przedsiębiorstwami transportowymi, gdyż oszuści mogą nielegalnie uzyskać niezasłużoną przewagę konkurencyjną. A przecież istnieją obecnie rozwiązania techniczne w zakresie kontroli, które zapewniają liczniejsze, szybsze i skuteczniejsze kontrole, bez konieczności zatrzymywania wszystkich pojazdów, które chce się skontrolować. Istnieją również pokładowe systemy ważenia, które pozwalają kierowcy czuwać nad przestrzeganiem obowiązujących norm. Konieczne jest zatem dodanie przepisów dotyczących kontroli i kar do dyrektywy 96/53/WE, by przywrócić przestrzeganie zasad konkurencji pomiędzy przewoźnikami, zapewnić odpowiedni poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego i trwałość infrastruktury.

Niektóre zainteresowane strony wyraziły wątpliwości co do interpretacji art. 4 dyrektywy 96/53/WE. W świetle tych wątpliwości wiceprzewodniczący Komisji, Siim Kallas, skierował w dniu 13 czerwca 2012 r. pismo do przewodniczącego Komisji Transportu Parlamentu Europejskiego. W piśmie tym zawarto wytyczne w tej sprawie oraz stwierdzenie, że transgraniczne używanie dłuższych pojazdów na trasach przewidujących przekroczenie tylko jednej granicy jest zgodne z prawem, o ile oba zainteresowane państwa członkowskie zezwalają na to na swoim terytorium oraz o ile warunki odstępstw na mocy art. 4 ust. 3, 4 lub 5 dyrektywy 96/53/WE zostały spełnione. Takie używanie pojazdów nie powinno wpływać znacząco na międzynarodową konkurencję. Aby odzwierciedlić wytyczne zawarte w

³ Badanie TU DELFT z 2011 r. poświęcone aerodynamice pojazdów ciężarowych.

przedmiotowym piśmie niniejszy przegląd zawiera w tekście dyrektywy przepisy dotyczące art. 4 ust. 4.

2. WYNIKI KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI ORAZ OCENY SKUTKÓW

W 2011 r. i 2012 r. przeprowadzono pod egidą Komisji konsultacje społeczne i branżowe.

W ramach trwających od grudnia 2011 r. do lutego 2012 r. konsultacji społecznych zebrano ponad tysiąc opinii obywateli, państw członkowskich oraz różnego rodzaju organizacji zawodowych i pozarządowych. W ramach konsultacji wyłoniono następujące opinie:

(i) wszyscy jednomyślnie uważają poprawę charakterystyki aerodynamicznej pojazdów ciężarowych za postęp, a większość ankietowanych uznaje zmianę dyrektywy 96/53/WE za konieczną, by tego dokonać.

(ii) szeroką aprobatę zyskała propozycja, by ułatwiać wprowadzanie napędu hybrydowego lub elektrycznego oraz rozwój konteneryzacji i intermodalności poprzez zmianę dyrektywy 96/53/WE.

(iii) przedstawiciele branży pozytywnie przyjęli propozycję wdrożenia środków kontrolowania przeciążeń, gdyż przywraca to uczciwą konkurencję pomiędzy przewoźnikami; konieczne wydaje się udostępnienie państwom członkowskim środków na prowadzenie takich kontroli bez zwiększania ich obciążeń finansowych czy zakłócania lub opóźniania ruchu.

W oparciu o wyniki konsultacji społecznych pod egidą Komisji zorganizowano seminaria robocze z udziałem producentów pojazdów, przewoźników i załadowców, podmiotów zajmujących się transportem kombinowanym, organów kontroli drogowej oraz podmiotów zainteresowanych bezpieczeństwem ruchu drogowego. W ramach konsultacji uzyskano konsensus co do celów ograniczenia zanieczyszczenia i zmniejszenia zużycia paliwa, poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz porozumienie co do stworzenia nowych perspektyw dla transportu intermodalnego. Uzyskano również zgodę co do konieczności wzmocnienia kontroli, w szczególności w zakresie możliwego przeciążenia pojazdów. Jeśli zaś chodzi o charakterystykę aerodynamiczną, za pożądane uznano bardziej wyprofilowane kabiny oraz zainstalowanie w tylnej części pojazdów urządzeń zmniejszających skutki oporu aerodynamicznego. Ograniczone i opatrzone stosownym oznakowaniem dostosowanie maksymalnych mas i wymiarów nie wydaje się stanowić zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Środki przedstawione w niniejszym przeglądzie są wynikiem tych konsultacji.

Zostały one poddane badaniu w ramach oceny skutków, która pozwoliła wyłonić najkorzystniejsze warianty, zarówno pod względem efektywności gospodarczej, jak i środowiskowej. Wybrany scenariusz, opisany szczegółowo w ust. 4 poniżej, łączy w sobie prowadzone wspólnie z grupą ekspertów prace techniczne z zakresu harmonizacji, których celem jest przyjęcie aktów delegowanych, oraz umiarkowane podejście regulacyjne, którego celem jest nienakładanie nieproporcjonalnych lub niemożliwych do stosowania obowiązków wpływających niekorzystnie zwłaszcza na małe i średnie przedsiębiorstwa.

Konsultacje dotyczyły również art. 4 dyrektywy 96/53/WE, który określa warunki, których należy przestrzegać, aby korzystać z odstępstw w granicach nałożonych przez dyrektywę, a których określenie należy do państw członkowskich w pewnych konkretnych przypadkach. Jeśli chodzi o międzynarodowy ruch pojazdów, których wymiary przekraczają wymiary określone w dyrektywie, pojawiły się różne podejścia. Komisja zdecydowała zatem ogłosić własne wytyczne dotyczące obowiązującej dyrektywy (pismo z dnia 13 czerwca 2012 r. do

przewodniczącego Komisji Transportu Parlamentu Europejskiego). Wytyczne dotyczące art. 4 ust. 4 zawarto w art. 1 ust. 2 niniejszego wniosku.

3. ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU

Wniosek dotyczący zmiany dyrektywy 96/53/WE opiera się na art. 91 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE). Poprawa efektywności transportu drogowego i zmniejszenie jego oddziaływania na środowisko stanowią bowiem główny cel wspólnej polityki transportowej. Harmonizacji przepisów na poziomie europejskim domagają się zresztą stale przedstawiciele branży.

Niniejszy wniosek jest zgodny z zasadami pomocniczości i proporcjonalności. Wziąwszy pod uwagę znaczenie sektora transportu dla funkcjonowania rynku wewnętrznego, jego rosnący zakres transgraniczny oraz wzrost cen paliwa i emisji gazów cieplarnianych, konieczne są przepisy, których celem będzie zwiększenie efektywności energetycznej transportu drogowego, zmniejszenie jego oddziaływania na środowisko oraz zapewnienie przestrzegania przepisów prawa.

Jeśli chodzi o transport krajowy, wniosek pozostawia państwom członkowskim swobodę decydowania o odstępstwach od przepisów, które są w nim zawarte. We wniosku powołuje się komitet, którego zadaniem jest wspieranie Komisji w opracowywaniu wymogów w dziedzinie aerodynamiki, jak również określa się kierunki dotyczące procedur polityki kontroli oraz kar dostosowanych do popełnianych naruszeń prawa. Wniosek nie wykracza zatem poza to, co jest konieczne do osiągnięcia określonego w nim celu.

Proponowanym instrumentem jest dyrektywa, ponieważ chodzi o zmianę obowiązującej dyrektywy. Wniosek dotyczy kwestii mającej znaczenie dla Europejskiego Obszaru Gospodarczego, a zatem powinien mieć do niego zastosowanie.

Niniejszy wniosek nie ma również wpływu finansowego na budżet Unii.

4. SZCZEGÓŁOWE WYJAŚNIENIE WNIOSKU

We wniosku Komisji przewiduje się przede wszystkim przyznanie odstępstw od maksymalnych wymiarów pojazdów w celu montowania w tylnej części pojazdów urządzeń aerodynamicznych lub ponownego określenia geometrii kabin ciągników. Odstępstwa te stwarzają nowe perspektywy dla producentów ciągników, pojazdów ciężarowych i przyczep, przy spełnieniu jednak określonych wymogów, jak np. wymóg niezwiększania ładowności pojazdów. Wymogi te zostaną w późniejszym terminie określone dokładnie przez Komisję, wspomaganą w tym zadaniu przez komitet. Wymogi te gwarantują przestrzeganie przepisów bezpieczeństwa ruchu drogowego, liczenie się z ograniczeniami związanymi z infrastrukturą i płynnością ruchu. Oprócz zmniejszenia zużycia paliwa oraz ograniczenia emisji gazów cieplarnianych wyprofilowanie kabin musi również poprawić pole widzenia kierowcy, a co za tym idzie przyczynić się do uratowania corocznie życia ok. 400 osobom w Europie. Poprawi się również komfort i bezpieczeństwo kierowcy.

Komisja zmieni rozporządzenie (UE) nr 1230/2012 z dnia 12 grudnia 2012 r. w sprawie wykonania rozporządzenia (WE) nr 661/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do wymagań w zakresie homologacji typu dotyczących mas i wymiarów pojazdów silnikowych, tak aby dostosować je do niniejszego wniosku dotyczącego dyrektywy.

We wniosku dotyczącym dyrektywy przewiduje się zezwolenie na zwiększenie o jedną tonę masy pojazdów z napędem elektrycznym lub hybrydowym, w celu uwzględnienia masy

akumulatorów elektrycznych lub silnika hybrydowego, bez uszczerbku dla ładowności pojazdu. Ponadto maksymalną masę autobusów podnosi się o jedną tonę, by uwzględnić różnego rodzaju zaistniałe zmiany, takie jak zwiększenie średniej masy pasażerów i ich bagaży, nowe wyposażenie wymagane przez przepisy z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego lub nowej klasy pojazdów EURO VI.

Zmiana dyrektywy 96/53/WE ułatwi rozwój transportu intermodalnego poprzez wprowadzenie odstępstwa dotyczącego 15 cm w odniesieniu do długości pojazdów ciężarowych przewożących kontenery o długości 45 stóp, które są coraz częściej używane w transporcie międzykontynentalnym i w Europie.

We wniosku potwierdza się również, że transgraniczne używanie dłuższych pojazdów na trasach przewidujących przekroczenie tylko jednej granicy jest zgodne z prawem, o ile oba zainteresowane państwa członkowskie zezwalają na to na swoim terytorium oraz o ile warunki odstępstw na mocy art. 4 ust. 3, 4 lub 5 dyrektywy zostały spełnione. Jeżeli zaś chodzi o art. 4 ust. 4, te operacje transportu nie wpływają w znaczący sposób na konkurencję międzynarodową, o ile używanie transgraniczne ogranicza się do dwóch państw członkowskich, jeżeli istniejąca infrastruktura i warunki w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego na to pozwalają. Artykuł 4 ust. 4 zostaje zatem zmieniony.

Do dyrektywy 96/53/WE włącza się nowe przepisy służące sprawniejszemu wykrywaniu przypadków naruszenia prawa przez organy kontroli oraz zharmonizowaniu kar administracyjnych, które są w takich sytuacjach stosowane. Komisja opublikuje wytyczne dotyczące procedur kontroli, aby zapewnić harmonizację metod kontroli wśród wszystkich państw członkowskich. Państwa członkowskie będą musiały przeprowadzać minimalną liczbę pomiarów pojazdów. Pomiarów tych będzie się dokonywać za pomocą systemów ważących pojazdy w ruchu, zamontowanych w nawierzchni, bądź za pomocą umieszczonych w pojeździe czujników, komunikujących się na odległość z kontrolerami znajdującymi się na poboczu. Pomiary te pozwolą organom kontroli dokonywać selekcji pojazdów, tak aby tylko pojazdy faktycznie podejrzane o popełnienie naruszenia były zatrzymywane do bezpośredniej kontroli. Komisja określi standardy techniczne dla pokładowych urządzeń ważących mogących komunikować się z organami kontroli, w szczególności standardy interfejsu łączności za pomocą fal elektromagnetycznych. To ułatwi upowszechnienie się takich urządzeń. Urządzenia te mają przecież dodatkową zaletę, gdyż pozwalają kierowcom lepiej kontrolować masę ich pojazdów.

Naruszenia przepisów dyrektywy 96/53/WE zostały zresztą podzielone na kategorie, w zależności od ich wagi, by zharmonizować na poziomie Unii rodzaje stosowanych kar administracyjnych.

Aby przyspieszyć wprowadzenie na rynek pojazdów bardziej aerodynamicznych i silników hybrydowych, Komisja wykorzysta pozostające w jej dyspozycji budżety, w szczególności budżety przyznane na sieci transeuropejskie oraz europejskie programy badawczo-rozwojowe i innowacyjne, w celu wsparcia badań przemysłowych i wyposażenia taborów samochodowych.

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniająca dyrektywę 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającą dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,
uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91,
uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,
po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,
uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego⁴,
uwzględniając opinię Komitetu Regionów⁵,
stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,
a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Biała księga zatytułowana „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”⁶, opublikowana w 2011 r., podkreśla konieczność ograniczenia do 2050 r. emisji gazów cieplarnianych, w szczególności dwutlenku węgla (CO₂), o 60 %, w porównaniu z poziomem z 1990 r.
- (2) W związku z powyższym w białej księdze przewiduje się dostosowanie dyrektywy Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym, służące zmniejszeniu zużycia energii i emisji gazów cieplarnianych, którego celem jest dostosowanie prawodawstwa do zmian technologii i nowych potrzeb rynkowych oraz ułatwienie transportu intermodalnego.
- (3) Dzięki postępowi technicznemu możliwe jest montowanie wysuwanych lub składanych urządzeń aerodynamicznych w tylnej części pojazdów, w szczególności przyczep lub naczep, których długość przekracza wtedy jednak maksymalną długość dopuszczoną na mocy dyrektywy 96/53/WE. Montowanie takich urządzeń można by rozpocząć natychmiast po wejściu w życie niniejszej dyrektywy, gdyż produkty są dostępne na rynku i używa się ich już na innych kontynentach.

⁴ Dz.U. C [...] z [...], s.[...].

⁵ Dz.U. C [...] z [...], s.[...].

⁶ COM (2011) 144 -

- (4) Poprawa aerodynamiki kabin pojazdów silnikowych pozwoliłaby również na znaczną poprawę efektywności energetycznej pojazdów, w połączeniu z urządzeniami, o których mowa w motywie 3 powyżej. Taka poprawa jest jednak niemożliwa ze względu na obowiązujące obecnie ograniczenia długości ustalone w dyrektywie 96/53/WE, bez konieczności zmniejszenia ładowności pojazdów, co zagroziłoby równowadze gospodarczej sektora. Należy zatem przewidzieć odstępstwo od tej maksymalnej długości.
- (5) Komisja w swoich wytycznych dotyczących kierunków polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011-2020⁷ przewiduje działania na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa pojazdów oraz lepszej ochrony użytkowników dróg szczególnie narażonych na wypadki. Znaczenie, jakie odgrywa pole widzenia kierowców pojazdów, zostało również podkreślone w sprawozdaniu Komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącym wdrożenia dyrektywy 2007/38/WE w sprawie doposażenia samochodów ciężarowych zarejestrowanych we Wspólnocie w lusterka samochodowe⁸. Nowe wyprofilowanie kabin przyczyni się również do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego dzięki zmniejszeniu martwego pola w polu widzenia kierowcy, w szczególności poniżej poziomu szyby przedniej, co pozwoli ocalić życie wielu niechronionych użytkowników dróg, jak motocykliści lub rowerzyści. Nowe wyprofilowanie pozwoli również wprowadzić konstrukcje absorbujące energię w razie zderzenia. Ewentualne powiększenie kabiny podniesie również komfort i bezpieczeństwo kierowcy.
- (6) Urządzenia aerodynamiczne i ich zamontowanie w pojeździe muszą zostać zbadane przed ich wprowadzeniem na rynek. W tym celu państwa członkowskie będą wydawać świadectwa uznawane przez pozostałe państwa członkowskie.
- (7) Dłuższe pojazdy mogą być używane w transporcie transgranicznym, o ile oba zainteresowane państwa członkowskie zezwalają na to na swoim terytorium oraz o ile warunki odstępstwa na mocy art. 4 ust. 3, 4 lub 5 dyrektywy zostały spełnione. Komisja Europejska przedstawiła już wytyczne w sprawie stosowania art. 4 dyrektywy. Operacje transportu, o których mowa w art. 4 ust. 4, nie wpływają w znaczący sposób na konkurencję międzynarodową, o ile używanie transgraniczne ogranicza się do dwóch państw członkowskich lub jeżeli istniejąca infrastruktura i wymogi w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego na to pozwalają. W ten sposób osiąga się równowagę pomiędzy, z jednej strony, prawem państw członkowskich, zgodnie z zasadą pomocniczości, do przyjmowania rozwiązań w zakresie transportu odpowiednich do ich konkretnych uwarunkowań, a z drugiej – potrzebą, aby taka polityka nie zakłócała rynku wewnętrznego. Przepisy art. 4 ust. 4 zostały w ten sposób doprecyzowane.
- (8) Wykorzystanie alternatywnych napędów, które nie zużywają wyłącznie paliw kopalnych, a więc niezanieczyszczających lub mniej zanieczyszczających, takich jak napęd elektryczny lub hybrydowy, w pojazdach ciężarowych lub autobusach (głównie w środowisku miejskim lub okołomiejskim) powoduje przeciążenia, których nie należy wliczać do ładowności pojazdu, co byłoby niekorzystne z gospodarczego punktu widzenia dla sektora transportu drogowego.
- (9) Biała księga w sprawie transportu podkreśla również konieczność podążania za zmieniającą się sytuacją transportu intermodalnego, w szczególności w zakresie konteneryzacji, w którym coraz częściej używane są kontenery o długości 45 stóp. Są

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

one przewożone koleją lub drogą wodną. Jednak etapy transportu drogowego w przewozach intermodalnych mogą obecnie odbywać się wyłącznie zgodnie z procedurami administracyjnymi obciążającymi zarówno państwa członkowskie, jak i przewoźników, lub jeżeli kontenery te mają ścięte na zasadzie patentu naroża, którego wysoki koszt jest zniechęcający. Wydłużenie o 15 cm pojazdów przewożących te kontenery mogłoby zwolnić przewoźników z formalności administracyjnych i ułatwić transport intermodalny bez ryzyka bądź szkody dla innych użytkowników drogi lub infrastruktury. Nieznaczne zwiększenie długości, jakie stanowi owe 15 cm w stosunku do długości przegubowego pojazdu ciężarowego (16,50 m), nie przedstawia dodatkowego zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zgodnie z kierunkiem polityki przedstawionym w białej księdze w sprawie transportu takie zwiększenie długości jest jednak dozwolone wyłącznie dla transportu intermodalnego, w którym część trasy odbywająca się w transporcie drogowym nie przekracza 300 km w odniesieniu do operacji, w których skład wchodzi transport kolejowy, rzeczny lub morski. Taka odległość wydaje się wystarczająca, aby połączyć obiekt przemysłowy lub handlowy z dworcem towarowym lub portem rzeczny. Aby połączyć taki obiekt z portem morskim i wspierać rozwój autostrad morskich możliwe jest, że odległość ta będzie musiała być dłuższa, by przeprowadzić operację wewnątrzeuropejskiego transportu morskiego bliskiego zasięgu.

- (10) W celu dalszego promowania transportu intermodalnego oraz aby uwzględnić masę własną kontenerów o długości 45 stóp, konieczne wydaje się rozszerzenie zakresu przepisu, który dopuszcza masę 44 ton w przypadku pojazdów połączonych o 5 lub 6 osiach przewożących w transporcie intermodalnym kontenery o długości 40 stóp, również na pojazdy przewożące kontenery o długości 45 stóp.
- (11) Od czasu przyjęcia dyrektywy 96/53/WE średnia masa pasażerów autokarów i ich bagaży znacznie się zwiększyła, co stopniowo doprowadziło do zmniejszenia liczby przewożonych pasażerów, biorąc pod uwagę ograniczenia masy nałożone przez dyrektywę. Powodowana troską o lepszą efektywność energetyczną konieczność preferowania transportu zbiorowego od transportu indywidualnego wymaga powrotu do dawnej liczby pasażerów w autokarze, przy uwzględnieniu wspomnianego wcześniej wzrostu ich masy oraz masy ich bagaży. Można tego dokonać zwiększając dopuszczalną masę autokarów dwuosiowych, uwzględniając jednak limity gwarantujące, że elementy infrastruktury pozostaną nieuszkodzone przez szybsze zużycie.
- (12) Organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów dotyczących transportu drogowego stwierdziły znaczną liczbę wykroczeń, czasem poważnych, szczególnie jeśli chodzi o masę pojazdów transportowych. Sytuacja ta spowodowana jest niedostateczną liczbą kontroli dokonywanych na mocy dyrektywy 96/53/WE lub też ich niską skutecznością. Procedury i zasady kontroli są ponadto różne w państwach członkowskich, co prowadzi do poczucia niepewności prawnej wśród kierowców pojazdów przemieszczających się w kilku państwach członkowskich. Co więcej przewoźnicy, którzy nie przestrzegają przepisów w tej dziedzinie, posiadają znaczną przewagę konkurencyjną nad swoimi konkurentami działającymi zgodnie z przepisami oraz nad innymi rodzajami transportu. Taka sytuacja stanowi przeszkodę w prawidłowym funkcjonowaniu rynku wewnętrznego. Państwa członkowskie powinny zatem zwiększyć częstotliwość prowadzonych kontroli, zarówno kontroli bezpośrednich, jak i wstępnego wybierania pojazdów przeznaczonych do kontroli.
- (13) Dostępne są obecnie proste rozwiązania technologiczne w postaci urządzeń stałych lub ruchomych, które pozwalają wybierać wstępnie i bez ich zatrzymywania pojazdy

podejrzane o wykroczenie, co jest mniej uciążliwe z punktu widzenia płynności ruchu, mniej kosztowne i gwarantuje optymalne warunki bezpieczeństwa. Niektóre z tych urządzeń mogą być umieszczane w pojazdach ciężarowych i umożliwić kierowcy samokontrolę przestrzegania przepisów. Takie urządzenia pokładowe są również w stanie przysyłać dane bez zatrzymywania pojazdu do kontrolerów lub automatycznych systemów kontroli znajdujących się na poboczu, wykorzystując do tego interfejs łączności mikrofalowej. Jeśli chodzi o wybór wstępny właściwe wydaje się ustanowienie minimalnego progu jednego ważenia na 2000 pojazdokilometrów, aby zapewnić skuteczność kontroli na terytorium Unii, gdyż pozwala to na skontrolowanie każdego pojazdu średnio statystycznie co trzy dni.

- (14) Znaczna stwierdzona liczba naruszeń przepisów dyrektywy 96/53/WE bierze się w dużym stopniu ze zbyt łagodnych kar przewidzianych w ustawodawstwach państw członkowskich w odniesieniu do naruszenia tych przepisów, a nawet braku takich kar. To niedociągnięcie pogłębia znaczne zróżnicowanie poziomu kar administracyjnych stosowanych w różnych państwach członkowskich. Aby temu zapobiec, należy na szczere Unii dokonać zbliżenia poziomu i kategorii kar administracyjnych nakładanych za nieprzestrzeganie przepisów dyrektywy 96/53/WE. Te kary administracyjne powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.
- (15) Organy kontroli państw członkowskich powinny wymieniać się informacjami, aby w skali międzynarodowej kontrole masy pojazdów lub zespołów pojazdów stały się skuteczniejsze oraz by ułatwić ich prawidłowy przebieg, w szczególności identyfikację sprawców wykroczeń, opis wykroczeń i zastosowanych kar oraz dobrej reputacji danego przedsiębiorstwa. Punkt kontaktowy wyznaczony zgodnie z art. 18 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylającego dyrektywę Rady 96/26/WE⁹ mógłby służyć jako punkt wymiany wspomnianych informacji.
- (16) Ważne jest, aby Parlament Europejski i Rada były regularnie informowane o kontrolach w zakresie transportu drogowego prowadzonych przez państwa członkowskie. Te informacje przekazywane przez państwa członkowskie pozwolą Komisji zagwarantować poszanowanie niniejszej dyrektywy przez przewoźników oraz określić, czy należy opracować dodatkowe środki przymusu.
- (17) Komisja powinna być uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, aby zdefiniować wymogi związane z nowymi urządzeniami aerodynamicznymi montowanymi w tylnej części pojazdu lub projektami nowych pojazdów silnikowych, oraz specyfikacje techniczne zapewniające pełną interoperacyjność pokładowych urządzeń ważących oraz wytyczne i procedury kontrolowania masy pojazdów na drogach. Szczególnie istotne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym z ekspertami. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja zapewnia jednocześnie, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
- (18) Ponieważ cele niniejszej dyrektywy nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie i w związku z tym mogą, ze względu na rozmiary i skutki niniejszej dyrektywy, zostać lepiej osiągnięte na poziomie Unii, Unia może przyjąć konieczne środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym

⁹ Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 51.

samym artykule, niniejsza dyrektywa nie wykracza poza zakres konieczny do osiągnięcia tego celu.

(19) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 96/53/WE,
PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

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

- 1) artykuł 2 akapit pierwszy uzupełnia się następującymi definicjami:
 - „pojazd z napędem hybrydowym”: pojazd w rozumieniu dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów¹⁰, wyposażony w jeden lub kilka silników trakcyjnych zasilanych elektrycznie i niepołączonych na stałe z siecią przesyłową oraz jeden lub kilka silników trakcyjnych wewnętrznego spalania;
 - „pojazd elektryczny”: pojazd w rozumieniu dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów¹¹, wyposażony w jeden lub kilka silników trakcyjnych zasilanych elektrycznie i niepołączonych na stałe z siecią przesyłową;
 - „jednostka transportu intermodalnego”: jednostka mieszcząca się w następujących kategoriach: kontener, nadwozie wymienne, naczepa;
- 2) w art. 4 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) w ust. 1 lit. a) i b) skreśla się słowo „krajowemu”;
 - b) w art. 4 ust. 4 akapit drugi zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Uznaje się, że operacje transportowe nie ograniczają w sposób znaczący międzynarodowej konkurencji w sektorze transportu, jeżeli są realizowane na terytorium jednego z państw członkowskich lub, w przypadku operacji transgranicznej, wyłącznie pomiędzy dwoma graniczącymi ze sobą państwami członkowskimi, z których każde przyjęło środki w zastosowaniu niniejszego ustępu oraz jeżeli spełniony jest chociaż jeden z warunków wymienionych w lit. a) i b):”;
- 3) skreśla się art. 4 ust. 6, art. 5 lit. b) i art. 8a;
- 4) w art. 5 wprowadza się następujące zmiany: skreśla się słowa „Bez uszczerbku dla art. 4 ust. 6 lit a)”;
- 5) odniesienia do dyrektywy Rady 70/156/EWG zastępuje się odniesieniami do dyrektywy 2007/46/WE¹²;
- 6) artykuł 8 otrzymuje brzmienie:

¹⁰ Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.

¹¹ Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.

¹² Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów.

„Artykuł 8

1. W celu poprawy charakterystyki aerodynamicznej pojazdów lub zespołów pojazdów maksymalne długości przewidziane w załączniku I pkt 1.1 mogą zostać przekroczone w odniesieniu do pojazdów lub zespołów pojazdów wyposażonych w urządzenia, które spełniają wymogi określone poniżej: Takie przekroczenie długości ma na celu wyłącznie możliwość dodania w tylnej części pojazdów lub zespołów pojazdów urządzeń poprawiających ich charakterystykę aerodynamiczną.
2. Wymogi w zakresie osiągow i bezpieczeństwa, które muszą spełniać urządzenia, o których mowa w ust. 1, są następujące:
 - znacząca poprawa charakterystyki aerodynamicznej pojazdów,
 - jeśli chodzi o bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz bezpieczeństwo transportu intermodalnego, są to w szczególności:
 - (i) zamocowanie i trwałość urządzeń – by ograniczyć ryzyko ich odłączenia,
 - (ii) sygnalizacja w ciągu dnia i nocy, efektywna w złych warunkach meteorologicznych, pozwalająca na postrzeganie wymiarów zewnętrznych pojazdu przez innych użytkowników drogi,
 - (iii) zaprojektowanie w sposób ograniczający ryzyko ponoszone przez inne pojazdy i ich pasażerów w przypadku zderzenia,
 - (iv) urządzenie nie zwiększa znacząco ryzyka przewrócenia przez wiatry boczne ;
 - integracja z istniejącymi sieciami, w szczególności
 - (i) utrzymanie zwrotności pojazdów lub zespołów pojazdów na infrastrukturach drogowych, miejskich i międzymiastowych,
 - (ii) w odniesieniu do odnośnych przyczep i naczep – integracja z jednostkami kolejowymi, morskimi i rzeczными podczas operacji transportu intermodalnego,
 - (iii) urządzenia te dają się łatwo złożyć, wsunąć lub zdjąć przez kierowcę.

Przekroczenie maksymalnych długości nie powoduje zwiększenia ładowności pojazdów lub zespołów pojazdów.
3. Przed wprowadzeniem ich do obrotu dodatkowe urządzenia aerodynamiczne i ich zamontowanie w pojazdach są dopuszczane przez państwa członkowskie, które wydają w tym celu świadectwo. Świadectwo to potwierdza, że wymogi, o których mowa w ust. 2 powyżej, są spełnione oraz wskazuje, że urządzenie przyczynia się w znaczący sposób do poprawy charakterystyki aerodynamicznej. Świadectwa o dopuszczeniu wydane przez jedno państwo członkowskie są uznawane przez inne państwa członkowskie.
4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 16, aby uzupełnić wymogi, o których mowa w ust. 2. Wymogi te mają formę charakterystyki technicznej, minimalnych poziomów osiągow, wymogów w zakresie projektowania oraz procedur, których celem jest wystawienie świadectwa badań, o którym mowa w ust. 3.
5. W oczekiwaniu na przyjęcie aktów delegowanych pojazdy lub zespoły pojazdów wyposażone w urządzenia aerodynamiczne zamontowane w tylnej części pojazdów, spełniające wymogi, o których mowa w ust. 2, i zbadane zgodnie z ust. 3, mogą

uczestniczyć w ruchu, jeżeli ich długość przekracza maksymalnie o dwa metry długość ustaloną w załączniku I pkt 1.1. Ten środek przejściowy stosuje się z dniem wejścia w życie niniejszej dyrektywy.”;

7) artykuł 9 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 9

1. W celu poprawy charakterystyki aerodynamicznej i bezpieczeństwa ruchu drogowego pojazdów lub zespołów pojazdów maksymalne długości przewidziane w załączniku I pkt 1.1 mogą zostać przekroczone w odniesieniu do pojazdów lub zespołów pojazdów, które spełniają wymogi określone w ust. 2 poniżej: Takie przekroczenie długości ma głównie na celu umożliwienie zaprojektowanie kabin ciągników w taki sposób, by poprawić charakterystykę aerodynamiczną pojazdów lub zespołów pojazdów, oraz by poprawić bezpieczeństwo ruchu drogowego.
 2. Wymogi w zakresie osiągow i bezpieczeństwa, które muszą spełniać kabiny, o których mowa w ust. 1, są następujące:
 - poprawa charakterystyki aerodynamicznej pojazdów,
 - podniesienie bezpieczeństwa ruchu drogowego i bezpieczeństwa transportu intermodalnego, w szczególności poprzez zagwarantowanie, że przednia część kabiny:
 - (i) w odniesieniu do kierowcy - poprawia jego widoczność niechronionych użytkowników drogi, w szczególności dzięki zmniejszeniu martwego pola widzenia znajdującego się poniżej poziomu szyby przedniej,
 - (ii) ogranicza szkody w razie zderzenia,
 - zwrotność pojazdów lub zespołów pojazdów na infrastrukturach oraz brak ograniczeń w zakresie używania pojazdów w terminalach intermodalnych,
 - komfort i bezpieczeństwo kierowców.

Przekroczenie maksymalnej długości nie powoduje zwiększenia ładowności pojazdów lub zespołów pojazdów.
 3. Przed wprowadzeniem ich do obrotu charakterystyka aerodynamiczna nowo zaprojektowanych pojazdów silnikowych jest badana przez państwa członkowskie, które wystawiają w tym celu świadectwo. Potwierdza ono spełnienie wymogów zawartych w ust. 2 powyżej. Świadectwa badania wydane w jednym państwie członkowskim są uznawane przez inne państwa członkowskie.
 4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 16 w celu uzupełnienia wymogów, które muszą spełniać nowe kabiny ciągników i które są wymienione w ust. 2. Wymogi te mają formę charakterystyki technicznej, minimalnych poziomów osiągow, wymogów w zakresie projektowania oraz procedur, których celem jest wystawienie świadectwa badania, o którym mowa w ust. 3.”;
- 8) w art. 10 słowa „z datą określoną w art. 11” zastępuje się słowami „dnia 17 września 1997 r.”;
- 9) art. 10a otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 10a

Maksymalna masa pojazdów z napędem hybrydowym lub całkowicie elektrycznym wskazana jest w załączniku I pkt 2.3.1.

Pojazdy z napędem hybrydowym lub elektrycznym nie mogą jednak przekraczać limitów wskazanych w załączniku I pkt 3: maksymalny dopuszczalny ciężar na oś.”;

- 10) artykuł 11 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 11

Maksymalne wymiary ustalone w załączniku I pkt 1.1 i 1.6 można przekroczyć o 15 cm w odniesieniu do pojazdów lub zespołów pojazdów przewożących kontenery lub nadwozia wymienne o długości 45 stóp, w przypadku gdy transport drogowy kontenera lub nadwozia wymiennego odbywa się w ramach operacji transportu intermodalnego.

Na potrzeby niniejszego artykułu oraz pkt 2.2.2 lit. c) załącznika I operacja transportu intermodalnego obejmuje co najmniej kolej, transport rzeczny lub transport morski. Częścią takiej operacji jest również transport drogowy wykorzystywany do początkowego lub końcowego odcinka trasy. Każda taka część transportu drogowego obejmuje mniej niż 300 km na terytorium Unii Europejskiej, lub odległość do najbliższych terminali między którymi istnieje regularne połączenie. Operacja transportu jest również uznawana za transport intermodalny, jeżeli obejmuje wewnątrzeuropejski transport morski bliskiego zasięgu, niezależnie od długości początkowego i końcowego odcinka transportu drogowego. Początkowy lub końcowy odcinek transportu drogowego w ramach operacji wykorzystującej wewnątrzeuropejski transport morski bliskiego zasięgu rozpoczyna się w punkcie załadowania towarów we właściwym najbliższym porcie morskim w odniesieniu do początku trasy lub, w stosownych przypadkach, znajduje się pomiędzy właściwym najbliższym portem morskim a punktem wyładowania towarów w odniesieniu do końca trasy.”;

- 11) artykuł 12 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 12

1. Państwa członkowskie wprowadzają do użytku urządzenia wyboru wstępnego i ukierunkowanej kontroli pojazdów lub zespołów pojazdów znajdujących się w ruchu, aby zapewnić przestrzeganie wymogów niniejszej dyrektywy.
2. Po upływie okresu dwóch lat począwszy od dnia wejścia w życie niniejszej dyrektywy państwa członkowskie dokonują pomiarów masy pojazdów lub zespołów pojazdów znajdujących się w ruchu. Środki służące wyborowi wstępnemu mają na celu identyfikację pojazdów, które mogły naruszyć przepisy, i które należy skontrolować bezpośrednio. Mogą one być realizowane za pomocą automatycznych systemów umieszczonych na infrastrukturze lub za pomocą systemów umieszczanych w pojazdach zgodnie z ust. 6 poniżej. Systemy automatyczne powinny pozwolić na identyfikację pojazdów podejrzanych o przekroczenie maksymalnej dopuszczalnej masy. Ponieważ przedmiotowe systemy automatyczne będą używane wyłącznie do wyboru wstępnego a nie do określenia naruszenia, ich certyfikowanie przez państwa członkowskie nie jest obowiązkowe.

3. Państwa członkowskie dokonują pomiarów w ramach wyboru wstępnego w liczbie odpowiadającej co najmniej jednemu ważeniu na 2000 pojazdokilometrów średnio rocznie.
4. Państwa członkowskie dopilnowują, aby właściwe organy wymieniały się informacjami koniecznymi dla osiągnięcia większej skuteczności tych kontroli na szczeblu Unii, oraz dla ułatwienia ich przebiegu, w szczególności poprzez krajowy punkt kontaktowy odpowiedzialny za wymianę informacji z innymi państwami członkowskimi. Te niezbędne informacje zawierają w szczególności identyfikację sprawców wykroczeń, opis popełnionych wykroczeń i nałożonych kar oraz dobrej reputacji danego przedsiębiorstwa. Punkt kontaktowy jest wyznaczany zgodnie z art. 18 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.
5. Pojazdy podejrzewane o przeciążenie w wyniku wstępnego wyboru dokonanego zgodnie z ust. 2 podlegają co najmniej jednemu z następujących działań:
 - (i) kontrola na poboczu za pomocą homologowanego urządzenia pomiarowego, wykonana po zatrzymaniu pojazdu,
 - (ii) przesłanie do przedsiębiorstwa transportowego informacji dotyczącej podejrzenia o przeciążenie pojazdu,
 - (iii) kontrola przedsiębiorstwa transportowego w jego pomieszczeniach, w szczególności w przypadku ponownego naruszenia po przesłaniu informacji wymienionej w ppkt (ii).
6. Zgodnie z ust. 1 państwa członkowskie zachęcają do wyposażania pojazdów i zespołów pojazdów w pokładowe urządzenia ważące (masa całkowita, nacisk na oś), które pozwalają w dowolnym momencie przesłać dane dotyczące ważeń z pojazdu będącego w ruchu do organu dokonującego kontroli na poboczu lub będącego odpowiedzialnym za przepisy z zakresu transportu towarów. Komunikacja odbywa się za pomocą interfejsu zdefiniowanego normami CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 i ISO 14906.
7. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 16, w zakresie:
 - dodatkowych specyfikacji technicznych, umożliwiających pełną interoperacyjność na poziomie Unii, pokładowych urządzeń ważących, o których mowa w ust. 6 powyżej, tak by organy każdego państwa członkowskiego mogły komunikować się w ten sposób z pojazdami lub zespołami pojazdów zarejestrowanymi w dowolnym państwie członkowskim oraz, w stosownych przypadkach, dokonywać wymiany otrzymanych informacji z organami innych państw członkowskich.
 - procedur kontroli wyboru wstępnego, o których mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, specyfikacji technicznych środków materialnych używanych w tych kontrolach wyboru wstępnego, wymogów dotyczących dokładności oraz określenia zasad stosowania tych środków materialnych. Procedury te, specyfikacje i zasady stosowania mają na celu zagwarantowanie, że kontrole odbywają się w ten sposób we wszystkich państwach członkowskich, zapewniając w ten sposób równe traktowanie wszystkich przewoźników na całym terytorium Unii.”;

¹³ DSRC: Dedicated Short Range Communications.

- 12) artykuł 13 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 13

1. Naruszenia przepisów niniejszej dyrektywy dzieli się na różne kategorie, w zależności od ich wagi.
2. Przekroczenie o mniej niż 5 % maksymalnej masy dopuszczonej w pkt 2, 3, 4.1 i 4.3 załącznika I powoduje skierowanie pisemnego ostrzeżenia do przedsiębiorstwa transportowego, mogącego skutkować karą, o ile przepisy krajowe przewidują taki rodzaj kar;
3. Przekroczenie o 5-10 % maksymalnej masy dopuszczonej w pkt 2, 3, 4.1 i 4.3 załącznika I jest uznawane za drobne wykroczenie w rozumieniu niniejszej dyrektywy oraz skutkuje karą pieniężną. Organy kontroli mogą również unieruchomić pojazd w celu wyładowania ładunku do poziomu odpowiadającego dopuszczalnej maksymalnej masie;
4. Przekroczenie o 10-20 % maksymalnej masy dopuszczonej w pkt 2, 3, 4.1 i 4.3 załącznika I jest uznawane za poważne wykroczenie w rozumieniu niniejszej dyrektywy. Skutkuje ono karą pieniężną i natychmiastowym unieruchomieniem pojazdu w celu wyładowania ładunku do poziomu odpowiadającego dopuszczalnej maksymalnej masie,
5. Przekroczenie o więcej niż 20 % maksymalnej masy dopuszczonej w pkt 2, 3, 4.1 i 4.3 załącznika I jest uznawane za bardzo poważne wykroczenie w rozumieniu niniejszej dyrektywy, ze względu na ryzyko ponoszone przez innych użytkowników drogi. Skutkuje ono natychmiastowym unieruchomieniem pojazdu w celu wyładowania ładunku do poziomu odpowiadającego maksymalnej dopuszczalnej masie, oraz karą pieniężną. Zgodnie z art. 6 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009¹⁴ uruchamiana jest procedura utraty przez przedsiębiorstwo transportowe dobrej reputacji.
6. Przekroczenie o mniej niż 2 % maksymalnej długości bądź szerokości dopuszczonych w pkt 1 załącznika I powoduje skierowanie pisemnego ostrzeżenia do przedsiębiorstwa transportowego, mogącego skutkować karą, o ile przepisy krajowe przewidują taki rodzaj kar.
7. Przekroczenie o 2%-20 % maksymalnej długości bądź szerokości, dopuszczonych w pkt 1 załącznika I, bez względu na to czy chodzi o ładunek czy o sam pojazd, skutkuje karą pieniężną. Organy kontroli unieruchamiają pojazd aż do wyładunku, jeżeli przekroczenie długości bądź szerokości spowodowane jest ładunkiem, lub do czasu otrzymania specjalnego zezwolenia przez przedsiębiorstwo transportowe, zgodnie z art. 4 ust. 3;
8. Przekroczenie o więcej niż 20 % maksymalnej długości bądź szerokości, dopuszczonych w pkt 1 załącznika I, jest uznawane za bardzo poważne wykroczenie w rozumieniu niniejszej dyrektywy, ze względu na ryzyko ponoszone przez innych użytkowników drogi. Skutkuje ono karą pieniężną i natychmiastowym unieruchomieniem pojazdu przez organy kontroli, aż do wyładunku bądź do czasu otrzymania specjalnego zezwolenia przez przedsiębiorstwo transportowe, zgodnie z art. 4 ust. 3, jeżeli przekroczenie długości lub szerokości jest spowodowane

¹⁴ Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s.51.

ładunkiem. Zgodnie z art. 6 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 uruchamiana jest procedura utraty przez przedsiębiorstwo transportowe dobrej reputacji.

9. Kary pieniężne, o których mowa w ust. 3, 4, 5, 7 i 8, są skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.”;
- 13) dodaje się art. 14 w brzmieniu:

„Artykuł 14

W odniesieniu do transportu kontenerów załadowca przekazuje przewoźnikowi drogowemu, któremu powierza transport kontenera, deklarację wskazującą masę transportowanego kontenera. W razie gdy informacji tej brak lub gdy jest ona błędna, w przypadku przeciążenia pojazdu, odpowiedzialność ponosi załadowca w tym samym stopniu co przewoźnik.”;

- 14) dodaje się art. 15 w brzmieniu:

Artykuł 15

Co dwa lata, w pierwszym kwartale roku kalendarzowego, państwa członkowskie przedstawiają Komisji sprawozdanie w sprawie kontroli przeprowadzonych w ciągu dwóch poprzednich lat kalendarzowych, ich wyników i kar nałożonych na sprawców wykroczeń. Komisja opracowuje analizę tych sprawozdań i przekazuje ją Parlamentowi Europejskiemu i Radzie w drugim kwartale roku kalendarzowego.”;

- 15) dodaje się art. 16 w brzmieniu:

„Artykuł 16

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 8 ust. 4, art. 9 ust. 5 i art. 12 ust. 7, powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia [data wejście w życie niniejszej dyrektywy] r.
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 8 ust. 4, art. 9 ust. 5 oraz art. 12 ust. 7, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę . Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie uprawnień określonych w tej decyzji. Staje się ona skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub od późniejszej daty, która jest w niej określona. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 8 ust. 4, art. 9 ust. 5 i art. 12 ust. 7 wchodzi w życie, tylko jeśli Parlament Europejski ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie lub jeśli, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten można przedłużyć o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.”;
- 16) w załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

- a) pkt 1.2 lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „nadbudówki pojazdów chłodni lub pojazdów przewożących chłodnicze jednostki transportu intermodalnego: 2,60 m”
- b) pkt 2.2.2 lit. c) otrzymuje brzmienie:
„trójosiowe pojazdy silnikowe z naczepami dwu- lub trzyosiowymi przewożące w transporcie intermodalnym jedną lub kilka jednostek transportu intermodalnego o maksymalnej długości całkowitej wynoszącej 40 lub 45 stóp: 44 tony.”;
- c) pkt 2.3.1. otrzymuje brzmienie:
„Dwuosiowe pojazdy silnikowe inne niż autobusy: 18 ton.”;
„Dwuosiowe pojazdy silnikowe inne niż autobusy i o napędzie hybrydowym lub elektrycznym: 19 ton.”;
„Autobusy dwuosiowe: 19 ton.”.

Artykuł 2

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy, nie później niż w ciągu 18 miesięcy od daty jej opublikowania w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określane są przez państwa członkowskie.
2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 3

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

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący