

I

(Akty ustawodawcze)

DYREKTYWY

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2015/719

z dnia 29 kwietnia 2015 r.

zmieniająca 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

(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-Społecznego ⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Należy podkreślić konieczność ograniczenia emisji gazów cieplarnianych, w szczególności emisji dwutlenku węgla (CO₂), poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, dostosowania ustawodawstwa w tym zakresie do zmian technologicznych i zmieniających się potrzeb rynkowych oraz ułatwienia operacji transportu intermodalnego, przy jednoczesnym zapewnieniu niezakłóconej konkurencji oraz ochrony infrastruktury drogowej.
- (2) Dzięki postępowi technicznemu możliwe jest montowanie wysuwanych lub składanych urządzeń aerodynamicznych w tylnej części pojazdów. Montaż taki spowodowałoby jednak przekroczenie maksymalnych długości dopuszczonych na mocy dyrektywy Rady 96/53/WE ⁽³⁾. Należy zatem wprowadzić odstępstwo od tych maksymalnych długości. Celem niniejszej dyrektywy jest umożliwienie montowania takich urządzeń jak najszybciej po przetransponowaniu lub wprowadzeniu niezbędnych zmian do wymogów technicznych dotyczących homologacji typu urządzeń aerodynamicznych oraz po przyjęciu przez Komisję aktów wykonawczych ustalających przepisy operacyjne dotyczące stosowania tych urządzeń.
- (3) Ulepszenie aerodynamiki kabin pojazdów silnikowych, w ewentualnym połączeniu z wysuwanymi lub składanymi urządzeniami aerodynamicznymi zamocowanymi w tylnej części pojazdu, pozwoliłoby na znaczącą poprawę efektywności energetycznej pojazdów. Zgodnie z obowiązującymi obecnie maksymalnymi długościami,

⁽¹⁾ Dz.U. C 327 z 12.11.2013, s. 133.

⁽²⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 15 kwietnia 2014 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz stanowisko Rady w pierwszym czytaniu z dnia 16 października 2014 r. (Dz.U. C 40 z 5.2.2015, s. 1). Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 10 marca 2015 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 20 kwietnia 2015 r.

⁽³⁾ Dyrektywa Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiająca dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 59).

określonymi w dyrektywie 96/53/WE, takie ulepszenie nie jest jednak możliwe bez konieczności zmniejszenia ładowności pojazdów, co zagroziłoby równowadze gospodarczej sektora transportu drogowego. Z tego powodu należy również wprowadzić odstępstwo od wymaganych maksymalnych długości. Odstępstwo takie nie powinno być stosowane w celu zwiększenia ładowności pojazdu.

- (4) W ramach dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/46/WE ⁽¹⁾ urządzenia aerodynamiczne, których długość przekracza 500 mm, i pojazdy silnikowe wyposażone w kabiny, które ulepszają ich charakterystykę aerodynamiczną, w przypadku gdy takie pojazdy przekraczają limity określone w dyrektywie 96/53/WE, podlegają homologacji typu przed ich wprowadzeniem do obrotu.
- (5) Dopuszczenie nowego wyprofilowania kabin w pojazdach przyczyniłoby się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego dzięki zmniejszeniu martwych pól w polu widzenia kierowcy, w tym poniżej poziomu szyby przedniej, oraz powinno pozwolić ocalić życie wielu szczególnie zagrożonych użytkowników dróg, takich jak piesi lub rowerzyści. Nowe wyprofilowanie kabin pozwoli również wprowadzić konstrukcje absorbujące energię w razie zderzenia. Ponadto ewentualne powiększenie kabiny powinno zwiększyć bezpieczeństwo i komfort kierowcy. Po opracowaniu udoskonalonych wymogów dotyczących dłuższych kabin, można rozważyć, czy właściwe jest zastosowanie tych wymogów również do pojazdów nieposiadających dłuższych kabin.
- (6) Alternatywne mechanizmy napędowe, obejmujące hybrydowe mechanizmy napędowe, to mechanizmy, które do celów mechanicznego napędu pobierają energię ze zużywalnego paliwa lub akumulatora, lub innego elektrycznego lub mechanicznego urządzenia do przechowywania energii. Wykorzystanie ich w pojazdach ciężarowych lub autobusach powoduje dodatkowe obciążenie, ale jednocześnie zmniejsza emisje zanieczyszczeń. Takiego dodatkowego obciążenia nie należy wliczać do ładowności pojazdu, gdyż stanowiłoby to karę dla sektora transportu drogowego pod względem gospodarczym. Jednakże dodatkowe obciążenie nie powinno również zwiększać ładowności pojazdu.
- (7) Przyszłe pojazdy napędzane paliwami alternatywnymi (wyposażone w cięższe mechanizmy napędowe niż mechanizmy napędowe stosowane w pojazdach napędzanych paliwem konwencjonalnym) również mogłyby skorzystać ze zwiększenia dopuszczalnej masy. Takie paliwa alternatywne mogą zatem zostać uwzględnione w wykazie paliw alternatywnych przewidzianym w niniejszej dyrektywie, jeżeli korzystanie z nich wymaga zastosowania zwiększenia dopuszczalnej masy.
- (8) Niniejsza dyrektywa przewiduje odstępstwa od maksymalnych dopuszczalnych mas i wymiarów pojazdów i zespołów pojazdów, określonych w dyrektywie 96/53/WE. Państwa członkowskie powinny jednak mieć możliwość ograniczenia, z przyczyn związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego lub charakterystyką infrastruktury, poruszania się niektórych pojazdów na określonych częściach swojej sieci dróg.
- (9) W zakresie konteneryzacji coraz częściej używane są kontenery o długości 45 stóp. Takie kontenery są przewożone wszystkimi rodzajami transportu. Jednak etapy transportu drogowego w operacjach transportu intermodalnego mogą obecnie odbywać się wyłącznie wtedy, gdy zarówno państwa członkowskie, jak i przewoźnicy postępują zgodnie z uciążliwymi procedurami administracyjnymi lub gdy kontenery te mają ścięte naroża według wzoru chronionego patentem, którego wysoki koszt jest zniechęcający. Zwiększenie o 15 cm dozwolonej długości pojazdów przewożących takie kontenery mogłoby zwolnić przewoźników z tych procedur administracyjnych i ułatwić operacje transportu intermodalnego bez ryzyka lub szkody dla infrastruktury drogowej lub innych użytkowników dróg. Definicja operacji transportu intermodalnego zawarta w niniejszej dyrektywie pozostaje bez uszczerbku dla prac dotyczących zmiany dyrektywy Rady 92/106/EWG ⁽²⁾.
- (10) Aby dalej promować operacje transportu intermodalnego oraz aby uwzględnić masę własną kontenerów lub nadwozi wymiennych o długości do 45 stóp, poruszanie się trójosiowych pojazdów silnikowych z naczepami dwu- lub trójosiowymi powinno być dozwolone aż do całkowitej dopuszczalnej masy wynoszącej 44 tony. Dwuosiove pojazdy silnikowe z naczepami trójosiowymi przewożące kontenery lub nadwozia wymienne o długości do 45 stóp powinny być dozwolone w operacjach transportu intermodalnego aż do całkowitej dopuszczalnej masy wynoszącej 42 tony.
- (11) Od czasu przyjęcia dyrektywy 96/53/WE średnia masa pasażerów autobusów i ich bagaży znacznie się zwiększyła. Ze względu na ograniczenia masy nałożone tą dyrektywą doprowadziło to stopniowo do zmniejszenia liczby przewożonych pasażerów. Ponadto sprzęt potrzebny do spełnienia obecnych wymogów technicznych, takich jak Euro VI, zwiększa dodatkowo masę pojazdów, które go przewożą. Podyktowana troską o lepszą efektywność energetyczną konieczność propagowania transportu zbiorowego względem transportu indywidualnego wymaga powrotu do dawnej liczby pasażerów w autobusie, przy uwzględnieniu wspomnianego

⁽¹⁾ Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywa ramowa) (Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1).

⁽²⁾ Dyrektywa Rady 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych zasad dla niektórych typów transportu kombinowanego towarów między państwami członkowskimi (Dz.U. L 368 z 17.12.1992, s. 38).

wcześniej wzrostu ich masy oraz masy ich bagaży. Można tego dokonać przez zwiększenie dopuszczalnej masy autobusów dwuosioowych przy uwzględnieniu jednak limitów zapewniających, aby infrastruktura drogowa pozostała nieuszkodzona w wyniku szybszej korozji.

- (12) Państwa członkowskie muszą odpowiednio rozwiązać problem naruszeń związanych z przeciążeniem pojazdów, aby uniknąć zakłóceń konkurencji i zapewnić bezpieczeństwo na drogach.
- (13) Aby zapewnić niezakłóconą konkurencję między podmiotami i usprawnić wykrywanie naruszeń, państwa członkowskie powinny, do dnia 27 maja 2021 r., przyjąć szczególne środki w celu ustalenia, które pojazdy lub zespoły pojazdów będące w użytkowaniu najprawdopodobniej przekroczyły odpowiednie limity masy i w związku z tym powinny zostać poddane kontroli. Takie ustalenia mogą zostać dokonane za pomocą mechanizmów ważących zamontowanych w infrastrukturze drogowej lub za pomocą umieszczonych w pojeździe czujników przekazujących odpowiednim organom dane na odległość. Takie dane z czujników umieszczonych w pojeździe powinny być również dostępne dla kierowcy. Co roku każde państwo członkowskie powinno przeprowadzić odpowiednią liczbę kontroli masy pojazdów. Liczba takich kontroli powinna być proporcjonalna do całkowitej liczby pojazdów poddawanych co roku kontroli na terytorium danego państwa członkowskiego.
- (14) Aby zapewnić zgodność z niniejszą dyrektywą, państwa członkowskie powinny określić przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszeń niniejszej dyrektywy i powinny zapewnić ich wdrożenie. Sankcje te powinny być skuteczne, niedyskryminujące, proporcjonalne i odstrasżające.
- (15) Aby zwiększyć na szczeblu międzynarodowym skuteczność kontroli masy pojazdów lub zespołów pojazdów oraz aby ułatwić prawidłowy przebieg tych kontroli, ważne jest, aby właściwe organy państw członkowskich wymieniały się informacjami. Punkt kontaktowy wyznaczony zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 ⁽¹⁾ powinien służyć jako punkt kontaktowy takiej wymiany informacji.
- (16) Parlament Europejski i Rada powinny być regularnie informowane o kontrolach w ruchu drogowym przeprowadzonych przez właściwe organy państw członkowskich. Informacje te, przekazywane przez państwa członkowskie, pozwolą Komisji zapewnić przestrzeganie przez przewoźników zasad ustanowionych w niniejszej dyrektywie oraz określić, czy należy opracować dodatkowe środki przymusu.
- (17) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszej dyrektywy należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 ⁽²⁾.
- (18) Komisja nie powinna przyjmować aktów wykonawczych dotyczących wymogów operacyjnych w zakresie wykorzystywania urządzeń aerodynamicznych ani szczegółowych specyfikacji dotyczących pokładowych urządzeń ważących, w przypadku gdy komitet ustanowiony na mocy niniejszej dyrektywy nie wyda opinii dotyczącej projektu aktu wykonawczego przedstawionego przez Komisję.
- (19) W celu uaktualnienia wykazu paliw alternatywnych zawartego w niniejszej dyrektywie w świetle najnowszego postępu technicznego należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 290 TFUE. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym konsultacje z ekspertami państw członkowskich, przed przyjęciem aktów delegowanych. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
- (20) Ponieważ cele niniejszej dyrektywy nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na ich zakres i skutki możliwe jest ich lepsze osiągnięcie na poziomie unijnym, Unia może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (21) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 96/53/WE,

⁽¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 51).

⁽²⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

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

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

„(a) wymiarów pojazdów silnikowych kategorii M2 i M3 oraz przyczep samochodowych kategorii 0 oraz pojazdów silnikowych kategorii N2 i N3 oraz ich przyczep kategorii 03 i 04, zdefiniowanych w załączniku II do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/46/WE (*);

(*) Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywa ramowa) (Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1).”;

2) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) w akapicie pierwszym dodaje się definicje w brzmieniu:

„— »paliwa alternatywne« oznaczają paliwa lub źródła energii, które służą, przynajmniej częściowo, jako substytut dla pochodzących z surowej ropy naftowej źródeł energii w transporcie i które mogą potencjalnie przyczynić się do dekarbonizacji transportu i poprawy ekologiczności sektora transportu, obejmujące:

a) energię elektryczną użytą we wszystkich rodzajach pojazdów elektrycznych,

b) wodór,

c) gaz ziemny, w tym biometan, w postaci gazowej (sprężony gaz ziemny – CNG) i w postaci ciekłej (skroplony gaz ziemny – LNG),

d) gaz płynny (LPG),

e) energię mechaniczną z przechowywania paliwa na pokładzie/ze źródeł pokładowych, w tym ciepło odpadowe,

— »pojazd napędzany paliwem alternatywnym« oznacza pojazd silnikowy napędzany w całości lub częściowo paliwem alternatywnym, który uzyskał homologację zgodnie z ramami dyrektywy 2007/46/WE,

— »operacja transportu intermodalnego« oznacza:

a) szereg operacji transportowych zdefiniowanych w art. 1 dyrektywy Rady 92/106/EWG (*) związanych z przewozem co najmniej jednego kontenera lub nadwozia wymiennego o łącznej maksymalnej długości do 45 stóp, lub

b) operacje transportowe związane z przewozem co najmniej jednego kontenera lub nadwozia wymiennego o łącznej maksymalnej długości do 45 stóp, wykorzystujące transport wodny, o ile długość pierwszego lub ostatniego odcinka drogowego nie przekracza 150 km na terytorium Unii. Odległość 150 km, o której mowa powyżej, można przekroczyć w celu dotarcia do najbliższego odpowiedniego terminala transportowego dla planowanej usługi w przypadku:

(i) pojazdów spełniających wymogi załącznika I pkt 2.2.2 lit. a) lub b), lub

(ii) pojazdów spełniających wymogi załącznika I pkt 2.2.2 lit. c) lub d), w przypadku gdy taka odległość jest dozwolona w danym państwie członkowskim.

W przypadku operacji transportu intermodalnego najbliższy odpowiedni terminal transportowy świadczący usługi może znajdować się w państwie członkowskim innym niż państwo członkowskie, w którym przesyłkę załadowano lub wyładowano,

— »wysyłający« oznacza podmiot prawny lub osobę fizyczną lub prawną, które są wymienione w konosamencie lub w równoważnym dokumencie transportowym, takim jak konosament bezpośredni, jako wysyłający, lub które zawarły umowę przewozu z przewoźnikiem lub w których imieniu tę umowę zawarto.

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

b) w akapicie drugim odesłanie do „dyrektywy 70/156/EWG” zastępuje się następującym odesłaniem:

„dyrektywa 2007/46/WE”;

- 3) w art. 4 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) w ust. 4 uchyla się akapity trzeci i czwarty;
 - b) uchyla się ust. 6;
- 4) art. 5 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 5

Pojazdy przegubowe dopuszczone do ruchu przed dniem 1 stycznia 1991 r., które nie spełniają specyfikacji zawartych w załączniku I pkt 1.6 i 4.4, uznawane są za spełniające te specyfikacje do celów art. 3, jeżeli ich łączna długość nie przekracza 15,50 m.”;

- 5) uchyla się art. 8, 8a i 9;
- 6) dodaje się artykuły w brzmieniu:

„Artykuł 8b

1. W celu poprawy ich efektywności energetycznej pojazdy lub zespoły pojazdów wyposażone w urządzenia aerodynamiczne, które spełniają wymogi określone w ust. 2 i 3 i które są zgodne z dyrektywą 2007/46/WE, mogą przekraczać maksymalne długości przewidziane w załączniku I pkt 1.1 niniejszej dyrektywy, aby umożliwić instalację takich urządzeń w tylnej części pojazdów lub zespołów pojazdów. Pojazdy lub zespoły pojazdów wyposażone w takie urządzenia muszą spełniać wymogi załącznika I pkt 1.5 niniejszej dyrektywy, a jakiegokolwiek przekroczenie maksymalnych długości nie może powodować wzrostu długości ładowania tych pojazdów lub zespołów pojazdów.

2. Przed wprowadzeniem do obrotu urządzenia aerodynamiczne, o których mowa w ust. 1, których długość przekracza 500 mm, muszą uzyskać homologację zgodnie z zasadami homologacji typu w ramach dyrektywy 2007/46/WE.

Do dnia 27 maja 2017 r. Komisja oceni potrzebę przyjęcia lub zmiany wymogów technicznych dotyczących homologacji typu urządzeń aerodynamicznych, określonych w tych ramach, z uwzględnieniem konieczności zapewnienia bezpieczeństwa na drogach i bezpieczeństwa operacji transportu intermodalnego, w szczególności:

- a) bezpiecznego zamontowania urządzeń, aby ograniczyć ryzyko ich odłączenia się z czasem, w tym w trakcie operacji transportu intermodalnego;
- b) bezpieczeństwa innych użytkowników dróg, zwłaszcza szczególnie zagrożonych użytkowników dróg, zapewniając, między innymi, widoczność oznakowania konturowego przy mocowaniu urządzeń aerodynamicznych, dostosowując wymogi dotyczące widzenia pośredniego oraz, w przypadku zderzenia z tyłem pojazdu lub zespołu pojazdów, nie zmniejszając skuteczności ochrony przed wjechaniem pod tył pojazdu.

W tym celu Komisja przedkłada, w stosownych przypadkach, wniosek ustawodawczy w celu zmiany odnośnych zasad homologacji typu w ramach dyrektywy 2007/46/WE.

3. Urządzenia aerodynamiczne, o których mowa w ust. 1, muszą spełniać następujące wymogi operacyjne:

- a) w okolicznościach, w których narażone jest bezpieczeństwo innych użytkowników drogi lub kierowcy, urządzenia te zostają złożone, wsunięte lub zdjęte przez kierowcę;
- b) stosowanie ich w infrastrukturze drogowej w obszarach miejskich i na trasach międzymiastowych uwzględnia specyfikę obszarów, na których maksymalna prędkość nie przekracza 50 km na godzinę i na których mogą być obecni szczególnie zagrożeni użytkownicy drogi; oraz
- c) ich stosowanie jest kompatybilne z operacjami transportu intermodalnego, w szczególności urządzenia te nie zwiększają maksymalnej dozwolonej długości o więcej niż 20 cm, gdy są wsunięte lub złożone.

4. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy zapewniające jednolite warunki wdrażania ust. 3. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 10i ust. 2.

5. Ust. 1 stosuje się od dnia transpozycji lub rozpoczęcia stosowania niezbędnych zmian aktów, o których mowa w ust. 2, oraz po przyjęciu aktów wykonawczych, o których mowa w ust. 4, zależnie od przypadku.

Artykuł 9a

1. W celu poprawy efektywności energetycznej, w szczególności w odniesieniu do aerodynamicznych własności kabin, a także bezpieczeństwa na drodze, pojazdy lub zespoły pojazdów, które spełniają wymogi określone w ust. 2 i wymogi dyrektywy 2007/46/WE, mogą przekraczać maksymalne długości przewidziane w załączniku I pkt 1.1 niniejszej dyrektywy, pod warunkiem że ich kabiny zapewniają lepsze własności aerodynamiczne, efektywność energetyczną i większe bezpieczeństwo. Pojazdy lub zespoły pojazdów wyposażone w takie kabiny muszą spełniać wymogi załącznika I pkt 1.5 niniejszej dyrektywy, a przekroczenie jakichkolwiek maksymalnych długości nie może powodować wzrostu ładowności tych pojazdów.

2. Przed wprowadzeniem do obrotu pojazdy, o których mowa w ust. 1, muszą uzyskać homologację zgodnie z zasadami homologacji typu w ramach dyrektywy 2007/46/WE. Do dnia 27 maja 2017 r. Komisja oceni potrzebę opracowania wymogów technicznych dotyczących homologacji typu pojazdów wyposażonych w takie kabiny, określonych w tych ramach, z uwzględnieniem następujących kwestii:

- a) poprawa aerodynamicznych własności pojazdów lub zespołów pojazdów;
- b) szczególnie zagrożeni użytkownicy dróg oraz poprawa ich widoczności dla kierowców, szczególnie przez zmniejszenie martwych pól w polu widzenia kierowcy;
- c) zmniejszenie szkód lub obrażeń spowodowanych u innych użytkowników dróg w razie zderzenia;
- d) bezpieczeństwo i komfort kierowców.

W tym celu Komisja przedkłada, w stosownych przypadkach, wniosek ustawodawczy w celu zmiany odnośnych zasad homologacji typu w ramach dyrektywy 2007/46/WE.

3. Ust. 1 stosuje się po upływie trzech lat po dniu transpozycji lub rozpoczęcia stosowania niezbędnych zmian aktów, o których mowa w ust. 2, zależnie od przypadku.”;

7) uchyla się art. 10a;

8) dodaje się artykuły w brzmieniu:

„Artykuł 10b

Maksymalne dopuszczalne masy pojazdów napędzanych paliwem alternatywnym zostały określone w załączniku I pkt 2.3.1, 2.3.2 i 2.4.

Pojazdy napędzane paliwem alternatywnym muszą również przestrzegać ograniczeń w zakresie maksymalnego dopuszczalnego nacisku osi określonych w załączniku I pkt 3.

Dodatkowa masa, której wymagają pojazdy napędzane paliwem alternatywnym, jest określana na podstawie dokumentacji dostarczanej przez producenta w momencie wydania dla danego pojazdu homologacji. Ta dodatkowa masa musi być podana w oficjalnym dowodzie wymaganym zgodnie z art. 6.

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

Artykuł 10c

Maksymalne długości określone w załączniku I pkt 1.1, w stosownych przypadkach z zastrzeżeniem art. 9a ust. 1, i maksymalną odległość określoną w załączniku I pkt 1.6 można przekroczyć o 15 cm w przypadku pojazdów lub zespołów pojazdów przewożących kontenery o długości 45 stóp lub nadwozia wymienne o długości 45 stóp, puste lub z ładunkiem, pod warunkiem że transport drogowy danego kontenera lub nadwozia wymiennego odbywa się w ramach operacji transportu intermodalnego.

Artykuł 10d

1. Do dnia 27 maja 2021 r. 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.

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

Bez uszczerbku dla prawa Unii i prawa krajowego, w przypadku gdy do stwierdzenia naruszeń niniejszej dyrektywy i nakładania sankcji stosowane są systemy automatyczne, muszą one mieć certyfikację. Certyfikacja nie jest wymagana, w przypadku gdy systemy automatyczne stosowane są wyłącznie do identyfikacji.

2. Każde państwo członkowskie przeprowadza w każdym roku kalendarzowym odpowiednią liczbę kontroli masy pojazdów lub zespołów pojazdów będących w użytkowaniu, proporcjonalną do całkowitej liczby pojazdów poddawanych każdego roku kontroli na swoim terytorium.

3. Państwa członkowskie, zgodnie z art. 18 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 ⁽¹⁾*, zapewniają, aby ich właściwe organy wymieniały się informacjami o naruszeniach prawa i sankcjach związanych z niniejszym artykułem.

4. Pokładowe urządzenia ważące, o których mowa w ust. 1, muszą być precyzyjne i niezawodne, w pełni interoperacyjne i zgodne z wszystkimi typami pojazdów.

5. Do dnia 27 maja 2016 r. Komisja przyjmie akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy zapewniające jednolite warunki wdrażania zasad interoperacyjności i zgodności określone w ust. 4.

Aby zapewnić interoperacyjność, szczegółowe przepisy muszą pozwalać na przekazywanie w dowolnym momencie właściwym organom i kierowcy pojazdu informacji o masie z poruszającego się pojazdu. Przekazywanie to odbywa się za pośrednictwem interfejsu zdefiniowanego normami DSRC Europejskiego Komitetu Normalizacyjnego: EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 oraz ISO14906. Przekazywanie to powinno ponadto pozwalać właściwym organom państw członkowskich na komunikowanie się i wymianę informacji w taki sam sposób z pojazdami i zespołami pojazdów zarejestrowanymi w dowolnym państwie członkowskim i stosującymi pokładowe urządzenia ważące.

W celu zapewnienia zgodności z wszystkimi typami pojazdów systemy pokładowe pojazdu silnikowego muszą mieć możliwość odbioru i przetwarzania wszelkich danych pochodzących z każdego typu przyczepy lub naczepy przymocowanej do pojazdu silnikowego.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 10i ust. 2.

Artykuł 10e

Państwa członkowskie ustanawiają przepisy o sankcjach mających zastosowanie w przypadku naruszenia niniejszej dyrektywy i stosują wszelkie niezbędne środki, aby zapewnić ich wykonanie. Sankcje te muszą być skuteczne, niedyskryminujące, proporcjonalne i zniechęcające. Państwa członkowskie powiadamiają o tych przepisach Komisję.

Artykuł 10f

1. W przypadku transportu kontenerów i nadwozi wymiennych państwa członkowskie ustanawiają przepisy, które wymagają, aby:

- a) wysyłający przekazywał przewoźnikowi, któremu powierza transport kontenera lub nadwozia wymiennego, deklarację wskazującą masę transportowanego kontenera lub nadwozia wymiennego; oraz
- b) przewoźnik zapewnił dostęp do całej odpowiedniej dokumentacji przekazanej przez wysyłającego.

2. Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące odpowiedzialności zarówno wysyłającego, jak i przewoźnika, zależnie od przypadku, w sytuacjach, w których brak jest informacji, o których mowa w ust. 1, lub gdy informacje takie są niepoprawne, a pojazd lub zespół pojazdów jest przeciążony.

Artykuł 10g

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

- a) liczby kontroli przeprowadzonych w dwóch ubiegłych latach kalendarzowych; oraz
- b) liczby pojazdów lub zespołów pojazdów, w przypadku których wykryto przeciążenie.

Informacje te mogą być częścią informacji przedkładanych zgodnie z art. 17 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 561/2006 ⁽²⁾*.

Komisja analizuje informacje otrzymane na podstawie niniejszego artykułu i zamieszcza je w sprawozdaniu, które ma zostać przekazane Parlamentowi Europejskiemu i Radzie zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 561/2006.

Artykuł 10h

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. 10b, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 26 maja 2015 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.
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.
4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
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.

Artykuł 10i

1. Komisję wspomaga komitet ds. transportu drogowego, o którym mowa w art. 42 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 ^{(3)*}. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 ^{(4)*}.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
3. W przypadku gdy komitet nie wyda żadnej opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

Artykuł 10j

Do dnia 8 maja 2020 r. Komisja przedłoży, w razie potrzeby, Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie w sprawie wykonania zmian do niniejszej dyrektywy wprowadzonych przez dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/719 ^{(5)*}, uwzględniając w nim szczególne cechy niektórych segmentów rynku. Na podstawie tego sprawozdania Komisja przedstawi, w razie potrzeby, wniosek ustawodawczy należycie uzupełniony o ocenę skutków. Sprawozdanie zostanie udostępnione co najmniej sześć miesięcy przed przedłożeniem wniosku ustawodawczego.

^{(1)*} Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 51).

^{(2)*} Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1).

^{(3)*} Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz.U. L 60 z 28.2.2014, s. 1).

^{(4)*} Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

^{(5)*} Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/719 z dnia 29 kwietnia 2015 r. zmieniająca 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 (Dz.U. L 115 z 6.5.2015, s. 1).;

- 9) w załączniku I wprowadza się następujące zmiany:
- a) pkt 1.2 lit. a) otrzymuje brzmienie:
„a) wszystkie pojazdy z wyjątkiem pojazdów, o których mowa w lit. b): 2,55 m”;
 - b) pkt 1.2 lit. b) otrzymuje brzmienie:
„b) nadbudówki pojazdów chłodni lub kontenerów chłodniczych bądź chłodniczych nadwozi wymiennych przewożonych przez pojazdy: 2,60 m”;
 - c) pkt 2.2.2 lit. c) otrzymuje brzmienie:
„c) dwuosiove pojazdy silnikowe z naczepami trójosiowymi przewożące w operacjach transportu intermodalnego jeden kontener lub jedno nadwozie wymienne albo kilka kontenerów lub nadwozi wymiennych o maksymalnej długości całkowitej wynoszącej do 45 stóp: 42 tony”;
 - d) w pkt 2.2.2 dodaje się literę w brzmieniu:
„d) trójosiowe pojazdy silnikowe z naczepami dwu- lub trójosiowymi przewożące w operacjach transportu intermodalnego jeden kontener lub jedno nadwozie wymienne albo kilka kontenerów lub nadwozi wymiennych o maksymalnej długości całkowitej wynoszącej do 45 stóp: 44 tony”;
 - e) pkt 2.3.1 otrzymuje brzmienie:
„2.3.1. Dwuosiove pojazdy silnikowe inne niż autobusy: 18 ton
Dwuosiove pojazdy silnikowe napędzane paliwem alternatywnym inne niż autobusy: maksymalna dopuszczalna masa 18 ton jest powiększona o dodatkową masę wymaganą z racji technologii paliw alternatywnych o maksymalnie 1 tonę
Autobusy dwuosiove: 19,5 tony”;
 - f) pkt 2.3.2 otrzymuje brzmienie:
„2.3.2. Trójosiowe pojazdy silnikowe: 25 ton lub 26 ton, 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 maksymalna masa każdej osi nie przekracza 9,5 tony
Trójosiowe pojazdy silnikowe napędzane paliwem alternatywnym: maksymalna dopuszczalna masa 25 ton lub 26 ton, 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 maksymalna masa każdej osi nie przekracza 9,5 tony, jest powiększona o dodatkową masę wymaganą z racji technologii paliw alternatywnych o maksymalnie 1 tonę”;
 - g) pkt 2.4 otrzymuje brzmienie:
„2.4. Trójosiowe autobusy przegubowe: 28 ton
Trójosiowe autobusy przegubowe napędzane paliwem alternatywnym: maksymalna dopuszczalna masa 28 ton jest powiększona o dodatkową masę wymaganą z racji technologii paliw alternatywnych o maksymalnie 1 tonę”.

Artykuł 2

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 7 maja 2017 r. Niezwłocznie informują one Komisję o tych przepisach.

Te przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.

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 Strasburgu dnia 29 kwietnia 2015 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
M. SCHULZ
Przewodniczący

W imieniu Rady
Z. KALNIŃA-LUKAŠEVICA
Przewodniczący
