

Wtorek, 15 kwietnia 2014 r.

P7_TA(2014)0353

Wymiary i obciążenia dla pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty *I**

Rezolucja ustawodawcza Parlamentu Europejskiego z dnia 15 kwietnia 2014 r. w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej 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 (COM(2013)0195 – C7-0102/2013 – 2013/0105(COD))

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

(2017/C 443/34)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi i Radzie (COM(2013)0195),
 - uwzględniając art. 294 ust. 2 oraz art. 91 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C7-0102/2013),
 - uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
 - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 11 lipca 2013 r.⁽¹⁾,
 - uwzględniając opinię Komitetu Regionów,
 - uwzględniając art. 55 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A7-0256/2014),
1. przyjmuje poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu;
 2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli uzna ona za stosowne wprowadzić znaczące zmiany do swojego wniosku lub zastąpić go innym tekstem;
 3. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji, a także parlamentom narodowym.

P7_TC1-COD(2013)0105

Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 15 kwietnia 2014 r. w celu przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/.../UE 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

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

⁽¹⁾ Dz.U. C 327 z 12.11.2013, s. 133.

Wtorek, 15 kwietnia 2014 r.

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) Biała księga zatytułowana „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”, 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., **jak również do 20 % do 2020 r.** [Popr. 1]
- (1a) **Ponieważ obecnie brak polityki, która dotyczyłaby wzrostu emisji CO₂ powodowanych przez ciężarówki, Komisja powinna ocenić wprowadzenie norm efektywności paliwowej dla ciężarówek, dalej rozszerzając swoje podejście legislacyjne na samochody osobowe i dostawcze.** [Popr. 2]
- (2) W związku z powyższym w białej księdze przewiduje się dostosowanie dyrektywy Rady 96/53/WE ⁽³⁾ 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. **To samo dotyczy pochłaniających siłę uderzeniową urządzeń aerodynamicznych i tylnych zabezpieczeń, które są montowane z boku w pobliżu kół oraz w tylnej części pojazdu pod naczepami, przyczepami i pojazdami. Nie tylko mogą one znacznie zwiększyć efektywność energetyczną pojazdu, lecz również obniżają ryzyko odniesienia obrażeń przez pozostałych uczestników ruchu drogowego. Niniejsza dyrektywa powinna również zachęcać do innowacji w dziedzinie projektowania pojazdów osobowych i transportowych oraz je ułatwiać.** [Popr. 3]
- (3a) **Komisja powinna opracować metodę ograniczenia pustych przebiegów w transporcie drogowym w ramach środków dotyczących masy i wymiarów, jak również przewidzieć zasady minimalnej harmonizacji drogowego przewozu kabotażowego, aby uniknąć dumpingu. Ponadto należy również wykorzystać przegląd dyrektywy 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽⁴⁾ (dyrektywa w sprawie eurowinięt), aby odzwierciedlić postępy w oszacowaniu kosztów zewnętrznych dla pojazdów ciężarowych i nakazać internalizację tych kosztów. Przed dniem 1 stycznia 2015 r. Komisja powinna przedstawić wniosek dotyczący zmiany dyrektywy w sprawie eurowinięt.** [Popr. 4]

⁽¹⁾ Dz.U. C 327 z 12.11.2013, s. 133.

⁽²⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 15 kwietnia 2014 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).

⁽⁴⁾ Dyrektywa 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe (Dz.U. L 187 z 20.7.1999, s. 42).

Wtorek, 15 kwietnia 2014 r.

- (4) **Samochody ciężarowe powodują ok. 26 % emisji CO₂ w transporcie drogowym w Europie, natomiast ich efektywność paliwowa prawie się nie poprawiła w ciągu ostatnich dwudziestu lat.** Poprawa aerodynamiki kabin pojazdów silnikowych pozwoliłaby również na znaczną poprawę efektywności energetycznej pojazdów, w połączeniu z urządzeniami, o których mowa w motywie 3 powyżej, **a które są pilnie potrzebne w celu znacznego zmniejszenia emisji z pojazdów w sektorze transportu drogowego.** 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. **Odstępstw takich nie należy stosować w celu zwiększenia ładowności pojazdu.** [Popr. 5]
- (5) Komisja w swoich wytycznych dotyczących kierunków polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011-2020 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 Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/38/WE⁽¹⁾. Nowe wyprofilowanie kabin przyczyni się również do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego dzięki zmniejszeniu pola w polu widzenia kierowcy, w szczególności poniżej poziomu szyby przedniej **i z boku samochodu**, co pozwoli ocalić życie wielu niechronionych użytkowników dróg, jak motocykliści lub rowerzyści. Nowe wyprofilowanie **kabin powinno obowiązywać po upływie odpowiedniego okresu przejściowego. Jednocześnie należy przewidzieć wprowadzenie konstrukcji pochłaniających siłę uderzenia w przypadku** pozwoli również wprowadzić konstrukcje absorbujące energię w razie zderzenia. Ewentualne powiększenie kabiny podniesie również komfort i bezpieczeństwo kierowcy. [Popr. 6]
- (6) Urządzenia aerodynamiczne i ich zamontowanie w pojeździe muszą zostać zbadane **zgodnie z procedurą badania i pomiaru charakterystyki aerodynamicznej opracowywanej przez Komisję**, przed ich wprowadzeniem na rynek. W tym celu państwa członkowskie będą wydawać świadectwa uznawane przez pozostałe państwa członkowskie. **Komisja powinna opracować szczegółowe wytyczne techniczne w sprawie wymogów dotyczących świadectw i ich stosowania.** [Popr. 7]
- (6a) **W białej księdze przewidziano, że do 2030 r. 30 % drogowego transportu towarów na odległości powyżej 300 km należy przenieść na inne rodzaje transportu, np. transport kolejowy lub wodny, zaś do 2050 r. odsetek ten powinien przekroczyć 50 %, co może zostać ułatwione dzięki wydajnym ekologicznym korytarzom transportowym. Aby zrealizować ten cel, należy rozwinąć odpowiednią infrastrukturę. Cel ten został zatwierdzony przez Parlament Europejski w rezolucji z dnia 15 grudnia 2011 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu⁽²⁾.** [Popr. 8]
- (6b) **Aby osiągnąć cele przewidziane w białej księdze w sprawie transportu z 2011 r., zmiana dyrektywy 96/53/WE będzie sposobnością do poprawy bezpieczeństwa i komfortu kierowców, przy uwzględnieniu wymogów określonych w dyrektywie ramowej 89/391/EWG⁽³⁾ (dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa i zdrowia pracowników w miejscu pracy).** [Popr. 9]
- (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.~~ [Popr. 10]

⁽¹⁾ Dyrektywa 2007/38/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lipca 2007 r. w sprawie wyposażenia samochodów ciężarowych zarejestrowanych we Wspólnocie w lusterka samochodowe (Dz.U. L 184 z 14.7.2007, s. 25).

⁽²⁾ Dz.U. C 168 E z 14.6.2013, s. 72.

⁽³⁾ Dyrektywa Rady 89/391/EWG z dnia 12 czerwca 1989 r. w sprawie wprowadzenia środków w celu poprawy bezpieczeństwa i zdrowia pracowników w miejscu pracy (Dz.U. L 183 z 29.6.1989, s. 1).

Wtorek, 15 kwietnia 2014 r.

- (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 około miejskim) powoduje przeciążenia, których nie należy wliczać do ładowności pojazdu, co byłoby niekorzystne z gospodarczego punktu widzenia dla sektora transportu drogowego. **Masa pojazdów wykorzystujących technologie niskoemisyjne może przekraczać maksymalną masę do wysokości 1 tony, w zależności od masy wymaganej ze względu na tę technologię. Nadwyżka masy nie powinna jednak zwiększać ładowności pojazdu. Należy nadal przestrzegać zasady neutralności pod względem technologicznym.** [Popr. 11]
- (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 one przewożone kolejną 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 wewnątrz europejskiego transportu morskiego bliskiego zasięgu.** [Popr. 12]
- (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 dwuosioowych, 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 **i zagrożenie dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym.** Państwa członkowskie powinny zatem zwiększyć częstotliwość **i skuteczność** prowadzonych kontroli, zarówno kontroli bezpośrednich, jak i wstępnego wybierania pojazdów przeznaczonych do kontroli **na podstawie systemu oceny ryzyka.** [Popr. 13]
- (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 przesyłać 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 2 000 pojazdokilometrów, aby zapewnić skuteczność kontroli na terytorium Unii, gdyż pozwalała na skontrolowanie każdego pojazdu średnio statystycznie co trzy dni.

Wtorek, 15 kwietnia 2014 r.

- (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 różnicowanie poziomu kar administracyjnych stosowanych w różnych państwach członkowskich. Aby temu zapobiec, należy na szczeblu Unii dokonać zbliżenia poziomu i kategorii kar administracyjnych nakładanych za nieprzestrzeganie przepisów dyrektywy 96/53/WE. Te kary administracyjne powinny być skuteczne, proporcjonalne i, odstrasżające **i niedyskryminujące**. [Popr. 14]
- (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 ⁽¹⁾ 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 **za pośrednictwem odpowiednich punktów kontaktowych poszczególnych państw** pozwolą Komisji zagwarantować poszanowanie niniejszej dyrektywy przez przewoźników oraz określić, czy należy opracować dodatkowe środki przymusu. [Popr. 15]
- (16a) **Komisja powinna dokonać przeglądu załącznika I do dyrektywy 96/53/WE i sporządzić sprawozdania na temat jego wdrożenia z uwzględnieniem m.in. wpływu na konkurencję międzynarodową, podziału modalnego, kosztów dostosowania infrastruktury oraz celów Unii Europejskiej w zakresie ochrony środowiska i bezpieczeństwa, określonych w 2011 r. w białej księdze w sprawie transportu.** [Popr. 16]
- (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 **i tylnymi zabezpieczeniami** montowanymi **po bokach i** w tylnej części pojazdu lub projektami nowych pojazdów silnikowych, **w celu przeprowadzenia przeglądu europejskich procedur homologacji typu, o którym mowa w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/46/WE ⁽²⁾ w ramach Regulaminów EKG ONZ**, 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.~~ **Konsultacje powinny obejmować zainteresowane strony, takie jak wytwórcy, kierowcy, stowarzyszenia zajmujące się bezpieczeństwem na drogach, organy ds. ruchu drogowego i ośrodki szkoleniowe.** Komisja **publikuje sprawozdanie na temat wyników konsultacji. Zainteresowanym stronom należy pozostawić wystarczająco dużo czasu na dostosowanie się do tych wymogów.** [Popr. 17]
- (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 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) Odesłania do dyrektywy Rady 70/156/EWG zastępuje się odesłaniami do dyrektywy 2007/46/WE;
- 2) artykuł 2 akapit pierwszy uzupełnia się następującymi definicjami:

⁽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⁾ **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 (Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1).**

Wtorek, 15 kwietnia 2014 r.

- „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 pojazdów ⁽¹⁾, wyposażony w jeden lub kilka silników trakejnych zasilanych elektrycznie i niepołączonych na stałe z siecią przesyłową oraz jeden lub kilka silników trakejnych wewnętrznego spalania „**technologia niskoemisyjna**”: **technologia, która nie w pełni wykorzystuje kopalne źródła ropy naftowej do zaopatrzenia transportu w energię, i która znacznie przyczynia się do obniżenia emisyjności transportu. Źródła te obejmują:**
 - **energię elektryczną,**
 - **wodór,**
 - **paliwa syntetyczne,**
 - **zaawansowane biopaliwa.**
 - **gaz ziemny, w tym biometan, w postaci gazowej (sprężony gaz ziemny – CNG) i w postaci ciekłej (skroplony gaz ziemny – LNG), oraz**
 - **ciepło odpadowe; [Popr. 18]**
 - „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 pojazdów ⁽²⁾, wyposażony w jeden lub kilka silników trakejnych zasilanych elektrycznie i niepołączonych na stałe z siecią przesyłową; **[Popr. 19]**
 - „**intermodalna** jednostka transportu intermodalnego **ładunkowa**”: jednostka mieszcząca się w następujących kategoriach: kontener, nadwozie wymienne, naczepa; **[Popr. 20. Poprawka ta ma zastosowanie do całego dokumentu.]**
- a) w ust. 1 lit. a) i b) skreśla się słowo „krajowemu”; **[Popr. 21]**
- 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);” **[Popr. 22]**
- 3) skreśla się art. 4 ust. 6;
- 4) w art. 5 wprowadza się następujące zmiany:
- a) skreśla się słowa „Bez uszczerbku dla art. 4 ust. 6 lit a);
 - b) skreśla się lit. b);
- 5) artykuł 8 otrzymuje brzmienie:
- „Artykuł 8
1. W celu poprawy charakterystyki aerodynamicznej pojazdów lub zespołów pojazdów maksymalne długości przewidziane w załączniku I pkt 1.1 mogą zostać przekroczone **do 500 mm** 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. **[Popr. 23]**

⁽¹⁾ Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.

Wtorek, 15 kwietnia 2014 r.

2. Wymogi w zakresie osiągnięć 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~~ **zapewnić, że nie istnieje** ryzyko ich odłączenia, [Popr. 24]

(ii) sygnalizacja **dzienna i nocna, zgodnie z warunkami homologacji typu** w ciągu dnia i nocy **zakresie budowy urządzeń oświetlających i świetlnych**, efektywna w złych warunkach meteorologicznych, pozwalająca na postrzeganie wymiarów zewnętrznych pojazdu przez innych użytkowników drogi, [Popr. 25]

(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;

(iva) projekt, który nie ograniczałby prowadzącemu widoczności tylnej części pojazdu, [Popr. 26]

— 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 rzecznyymi podczas operacji transportu intermodalnego,

(iii) urządzenia te dają się łatwo złożyć, wsunąć lub zdjąć ~~przez kierowcę.~~ [Popr. 27]

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~~ **na podstawie dyrektywy 2007/46/WE** Parlamentu Europejskiego i Rady (*). **Państwa członkowskie** wydają w tym celu świadectwo. ~~Świadectwo to potwierdza, potwierdzające,~~ że wymogi, o których mowa w ust. 2 powyżej, są spełnione, oraz ~~wskazuje~~ **wskazujące**, że urządzenia przyczynia się w znaczący sposób do poprawy charakterystyki aerodynamicznej. Świadectwa o dopuszczeniu wydane przez jedno państwo członkowskie są uznawane przez inne państwa członkowskie. [Popr. 29]

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 osiągnięć, wymogów w zakresie projektowania oraz procedur, których celem jest wystawienie świadectwa badań, o którym mowa w ust. 3. **Akty delegowane muszą zostać przyjęte po raz pierwszy nie później niż 2 lata po opublikowaniu niniejszej dyrektywy.** [Popr. 30]

Korzystając z tego uprawnienia, Komisja zapewnia spójność z unijnymi aktami prawnymi dotyczącymi homologacji typu. [Popr. 31]

~~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.~~ [Popr. 32];

(*) 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 (Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1).";

6) skreśla się art. 8a;

Wtorek, 15 kwietnia 2014 r.

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~~ **zaprojektowania** kabin ciągników w taki sposób, by poprawić charakterystykę aerodynamiczną pojazdów lub zespołów pojazdów, oraz by poprawić bezpieczeństwo ruchu drogowego **zarówno w przypadku słabszych uczestników ruchu drogowego, jak też pojazdów biorących udział w zderzeniach na drodze.** [Popr. 33]

2. Wymogi w zakresie osiągnięć 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 **bezpośrednią** widoczność, **aby kierowca lepiej widział** niechronionych użytkowników drogi, w szczególności dzięki zmniejszeniu ~~martwego pola~~ **martwych pól** widzenia ~~znajdującego~~ **znajdujących** się poniżej poziomu szyby przedniej **i wokół kabiny, a w odpowiednich przypadkach poprzez zamontowanie dodatkowego wyposażenia, takiego jak lusterka i systemy kamer,** [Popr. 34]
 - (ii) ogranicza szkody w razie zderzenia z **innym pojazdem i poprawia wyniki absorpcji energii dzięki zamontowaniu pochłaniającego energię systemu zabezpieczającego przed skutkami kolizji,** [Popr. 35]
 - (iia) **poprawia ochronę pieszych dzięki dostosowaniu projektu przedniej części pojazdu w taki sposób, aby zminimalizować ryzyko przejechania w przypadku kolizji z niechronionymi użytkownikami drogi poprzez działanie oddalające użytkowników narażonych na obrażenia na skraj jezdni,** [Popr. 36]
- zwrotność pojazdów lub zespołów pojazdów na infrastrukturach oraz brak ograniczeń w zakresie używania pojazdów w terminalach intermodalnych,
- komfort i bezpieczeństwo kierowców z **myślą o poprawie jakości miejsca pracy.** [Popr. 37]

Przekroczenie maksymalnej długości nie powoduje zwiększenia ładowności pojazdów lub zespołów pojazdów.

2a. **W celu poprawy bezpieczeństwa i komfortu kierowcy, a także zapewnienia poprawy bezpieczeństwa drogowego pojazdów wchodzących w zakres niniejszej dyrektywy, kabina kierowcy powinna spełniać następujące wymogi w zakresie bezpieczeństwa i komfortu, o których mowa w art. 9 ust. 2:**

- **wymogi określone w dyrektywie Rady 89/391/EWG (*) (dyrektywa ramowa w sprawie bezpieczeństwa i zdrowia pracowników w miejscu pracy), w tym wymogi dotyczące hierarchii środków zapobiegawczych mających na celu wyeliminowanie źródeł wibracji całego ciała i zaburzeń układu mięśniowo-szkieletowego;**
- **wyposażenie kabiny kierowcy w środki ochrony, poczynając od bezpiecznego wyjścia awaryjnego z kabiny w razie pożaru;**
- **zwiększenie rozmiaru kabiny, aby dostosować ją do wymogów w zakresie komfortu i bezpieczeństwa miejsc dla kierowcy i kuszetek, z uwzględnieniem sytuacji awaryjnych.** [Popr. 38]

3. Przed wprowadzeniem ich do obrotu charakterystyka aerodynamiczna **oraz bezpieczeństwo** nowo zaprojektowanych pojazdów silnikowych ~~jest badana~~ **są badane w ramach dyrektywy 2007/46/WE** przez państwa członkowskie, które wystawiają w tym celu świadectwo. Potwierdza ono spełnienie wymogów zawartych w ust. 2 powyżej. **Badanie charakterystyki aerodynamicznej tych pojazdów jest zgodne z odpowiednimi zasadami pomiaru charakterystyki aerodynamicznej opracowanymi przez Komisję.** Świadectwa badania wydane w jednym państwie członkowskim są uznawane przez inne państwa członkowskie. [Popr. 39]

Wtorek, 15 kwietnia 2014 r.

3a. Od dnia [siedem lat od wejścia w życie niniejszej dyrektywy] w nowych pojazdach kategorii N2 i N3 i zespołach pojazdów stosowane są kabiny spełniające wymogi bezpieczeństwa, o których mowa w art. 9 ust. 2. [Popr. 40]

4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 16 **oraz z istniejącymi regulaminami EKG ONZ** 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 osiągnięć **w zakresie bezpieczeństwa i aerodynamiki**, wymogów w zakresie projektowania oraz procedur, których celem jest wystawienie świadectwa badania, o którym mowa w ust. 3. **Akty delegowane muszą zostać przyjęte po raz pierwszy nie później niż 2 lata po opublikowaniu niniejszej dyrektywy.** [Popr. 41]

(*) **Dyrektywa Rady 89/391/EWG z dnia 12 czerwca 1989 r. w sprawie wprowadzenia środków w celu poprawy bezpieczeństwa i zdrowia pracowników w miejscu pracy (Dz.U. L 183 z 29.6.1989, s. 1).;**

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~~ **wyposażonych w technologie niskoemisyjne** wskazana jest w załączniku I pkt ~~2.3.1~~ **2.3.4.** [Popr. 42]

Pojazdy ~~z napędem hybrydowym lub elektrycznym~~ **wyposażone w technologie niskoemisyjne** nie mogą jednak przekraczać limitów wskazanych w załączniku I pkt 3: maksymalny dopuszczalny ciężar na oś.”; [Popr. 43]

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~~ **kombinowanego.** [Popr. 44]

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 wewnątrz europejski transport morski bliskiego zasięgu, niezależnie od długości początkowego i końcowego odcinka transportu drogowego. Początkowy lub końcowy odcinek transportu drogowego w ramach operacji wykorzystującej wewnątrz europejski 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 wylądowania towarów w odniesieniu do końca trasy. **W stosownych przypadkach Komisja przedstawi do 2017 r. wniosek ustawodawczy w celu zmiany dyrektywy Rady 92/106/EWG (*), a w szczególności obecnej definicji transportu kombinowanego, aby uwzględnić rozwój konteneryzacji i ułatwić wydajny transport modalny.** [Popr. 45]

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

11) artykuł 12 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 12

1. Państwa członkowskie wprowadzają do użytku urządzenia wyboru wstępnego, **ukierunkowania i ukierunkowanej przeprowadzania** kontroli pojazdów lub zespołów pojazdów znajdujących się w ruchu, aby zapewnić przestrzeganie wymogów niniejszej dyrektywy. [Popr. 46]

Wtorek, 15 kwietnia 2014 r.

Państwa członkowskie zapewniają, aby informacje o liczbie i powadze naruszeń przepisów niniejszej dyrektywy popełnionych przez poszczególne przedsiębiorstwa były wprowadzane do systemu oceny ryzyka, o którym mowa w art. 9 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2006/22/WE (*). [Popr. 47]

Określając pojazdy, które mają zostać poddane kontroli, państwa członkowskie mogą obracać jako priorytet pojazdy eksploatowane przez przedsiębiorstwa o wysokim stopniu ryzyka, o których mowa w dyrektywie 2006/22/WE. Pojazdy do kontroli mogą być również wybierane losowo. [Popr. 48]

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 **zwiększenie skuteczności kontroli oraz** 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. **Systemy pokładowe mogą być połączone z tachografami cyfrowymi zamontowanymi w pojazdach zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 (**). [Popr. 49]**

3. Państwa członkowskie dokonują pomiarów w ramach wyboru wstępnego w liczbie odpowiadającej co najmniej jednemu ważeniu na 2 000 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 Parlamentu Europejskiego i Rady (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~~ **od dnia [pięć lat po wejściu w życie niniejszej dyrektywy] nowe pojazdy N2 i N3 oraz zespoły pojazdów i zespołów pojazdów muszą być wyposażane** w pokładowe urządzenia **systemy** wazące (masa całkowita, nacisk na oś), które pozwalają w dowolnym momencie przesłać dane dotyczące ważenia 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 DSRC(****) EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 i ISO 14906. **Kierowca również musi mieć dostęp do tych informacji. [Popr. 50]**

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 wazących, 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.

Wtorek, 15 kwietnia 2014 r.

- 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.
- *wspólnych procedur i specyfikacji mających na celu osiągnięcie dostatecznego poziomu niezawodności, pozwalającego wykorzystać systemy pokładowe do wdrożenia przepisów niniejszej dyrektywy, a w szczególności art. 13; [Popr. 51]*

7a. Komisja ocenia, czy systemy pokładowe po podłączeniu do tachografu cyfrowego mogą być przydatne do wdrożenia innych przepisów dotyczących transportu drogowego. W stosownych przypadkach Komisja przedstawi wnioski ustawodawcze.[Popr. 52]

- (*) *Dyrektywa 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń Rady (EWG) nr 3820/85 i (EWG) nr 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym oraz uchylająca dyrektywę Rady 88/599/EWG (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 35)*
- (**) *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 urzędzeń 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).*
- (***) *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).*
- (****) *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%~~ **2%** 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; [Popr. 53]
3. Przekroczenie o ~~5–10%~~ **2–10%** 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; [Popr. 54]
4. Przekroczenie o ~~10–20%~~ **10–15%** 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, [Popr. 55]
5. Przekroczenie o więcej niż ~~20%~~ **15%** 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 1071/2009 uruchamiana jest procedura utraty przez przedsiębiorstwo transportowe dobrej reputacji.~~ [Popr. 56]
6. Przekroczenie o mniej niż ~~2%~~ **1%** maksymalnej długości, **wysokości** 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. [Popr. 57]

Wtorek, 15 kwietnia 2014 r.

7. Przekroczenie o ~~2-20%~~ **1-10%** 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~~ **nakładaną na przedsiębiorstwo transportowe**. 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; [Popr. 58]

8. Przekroczenie o więcej niż ~~20%~~ **10%** maksymalnej długości, **wysokości** 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~~ **nakładaną na przedsiębiorstwo transportowe** 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 ładunkiem. ~~Zgodnie z art. 6 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 uruchamiana jest procedura utraty przez przedsiębiorstwo transportowe dobrej reputacji.~~ [Popr. 59]

9. Kary pieniężne, o których mowa w ust. 3, 4, 5, 7 i 8, są skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające.”;

13) dodaje się art. 14 w brzmieniu:

„Artykuł 14

W odniesieniu do transportu kontenerów załadowca – **przed załadunkiem** – przekazuje przewoźnikowi drogowemu, któremu powierza transport kontenera, deklarację wskazującą masę **brutto** transportowanego kontenera. **Taką deklarację można również złożyć w formie elektronicznej. Bez względu na sposób przekazania, dokument zawierający deklarację o masie brutto kontenera musi być podpisany przez osobę należycie upoważnioną przez załadowcę. W razie gdy informacji tej o masie brutto kontenera brak lub gdy jest ona błędna, w przypadku przeciążenia pojazdu, odpowiedzialność ponosi załadowca w tym samym stopniu co przewoźnik.** [Popr. 60]

W operacjach transportu intermodalnego informacja o masie brutto załadowanego kontenera jest przekazywana kolejnemu podmiotowi przejmującemu nadzór nad kontenerem.”; [Popr. 61]

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~~ **okres pięciu lat** od dnia [data wejście w życie ~~wejścia w życie~~ niniejszej dyrektywy]. **Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem pięcioletniego okresu. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.** [Popr. 62]

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.

Wtorek, 15 kwietnia 2014 r.

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.”;

15a) *dodaje się artykuł w brzmieniu:*

„Artykuł 16 a

Do 2016 r. Komisja dokona przeglądu załącznika I do dyrektywy 96/53/WE i przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat jego wdrożenia. Na podstawie tego sprawozdania Komisja w stosownym przypadku przedstawi wniosek ustawodawczy należycie uzupełniony oceną skutków. Sprawozdanie powinno zostać przedstawione co najmniej 6 miesięcy przed wnioskiem ustawodawczym.” [Popr. 63];

15b) *dodaje się artykuł w brzmieniu:*

„Artykuł 16 b

Do dnia 1 stycznia 2016 r. Komisja zakończy przegląd niniejszej dyrektywy i na podstawie takiego przeglądu oraz oceny skutkach w stosownym przypadku do dnia 1 stycznia 2017 r. przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wniosek, aby nakazać wszystkim nowym pojazdom M2 i M3 spełnienie wymogów bezpieczeństwa przewidzianych w art. 9 ust. 2.”; [Popr. 64]

16) w załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

-a) *w pkt 1.1 dodaje się tiret w brzmieniu:*

„— *pojazdy do przewozu pojazdów wraz z ładunkiem: 20,75m”;* [Popr. 65]

a) pkt 1.2 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) *nadbudówki pojazdów chłodni lub pojazdów przewożących chłodnicze jednostki transportu intermodalnego: 2,60 m”;*

aa) *punkt 1.4 otrzymuje brzmienie:*

„1.4 *Wymiary odłączalnych części i znormalizowanych elementów, takich jak kontenery, są określone w pkt 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 i 4.4. Ze względu swoją niepodzielność gotowe pojazdy, takie jak nowe samochody załadowane na specjalne pojazdy do przewozu pojazdów, mogą przekraczać wymiary określone w pkt 1.1 w stopniu, w jakim jest to dopuszczalne przez przepisy krajowe i warunki infrastrukturalne, o ile takie pojazdy do przewozu pojazdów, kiedy są niezaładowane, spełniają całkowicie wymogi, o których mowa w wyżej wymienionych punktach.”;* [Popr. 66]

b) pkt 2.2.2 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) *dwu- lub* 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.”; [Popr. 70]

c) pkt 2.3.1. otrzymuje brzmienie:

„a) *Dwuosiove pojazdy silnikowe inne niż autobusy:18 ton.”;*

~~„Dwuosiove pojazdy silnikowe inne niż autobusy i o napędzie hybrydowym lub elektrycznym: 19 ton.”;~~ [Popr. 67]

Wtorek, 15 kwietnia 2014 r.

b) Autobusy dwuosiove: ~~19-ton~~ **19,5 tony.**; [Popr. 68]

ca) **dodaje się pkt w brzmieniu:**

„2.3.4 Pojazdy wyposażone w technologie niskoemisyjne:

Maksymalna masa to masa, o której mowa w pkt 2.3.1, 2.3.2, 2.3.3 lub 2.4. zwiększona o dodatkową masę wymaganą ze względu na technologię niskoemisyjną o maksymalnej wartości 1 tony. Ta dodatkowa masa musi być podana w oficjalnych dokumentach rejestracyjnych pojazdów silnikowych, wydawanych przez państwa członkowskie w chwili rejestracji pojazdu. Jeżeli takiej informacji nie podano, zastosowanie mają wartości podane w pkt 2.3.1, 2.3.2, 2.3.3 lub 2.4.”; [Popr. 69]

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 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 ...

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący