

Bruksela, 13 lipca 2023 r.
(OR. en)

11722/23

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2023/0265(COD)

TRANS 306
CLIMA 356
ENV 853
COMPET 762
CODEC 1374
IA 188

WNIOSEK

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	12 lipca 2023 r.
Do:	Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2023) 445 final
Dotyczy:	Wniosek dotyczący DYREKTYWY PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY zmieniającej dyrektywę Rady 96/53/WE ustanawiającą dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2023) 445 final.

Załącznik: COM(2023) 445 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Strasburg, dnia 11.7.2023 r.
COM(2023) 445 final

2023/0265 (COD)

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

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

{SEC(2023) 445 final} - {SWD(2023) 445 final} - {SWD(2023) 446 final} -
{SWD(2023) 447 final}

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

Niniejsze uzasadnienie towarzyszy wnioskowi dotyczącemu dyrektywy zmieniającej dyrektywę Rady 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 międzynarodowym¹ (zwaną dalej „dyrektywą w sprawie obciążeń i wymiarów”).

• Przyczyny i cele wniosku

Sektor transportu drogowego ma kluczowe znaczenie dla ułatwiania handlu i mobilności, łączenia przedsiębiorstw i klientów w całej UE oraz wspierania wzrostu gospodarczego i zatrudnienia. Zapewniając środki umożliwiające przemieszczanie towarów, sektor ten wspiera wiele gałęzi przemysłu, w tym produkcję, budownictwo i handel detaliczny. Ma on również kluczowe znaczenie dla prowadzenia działań w sytuacjach wyjątkowych. Sektor ten wykazał, jak bardzo istotna jest jego rola w zapewnianiu dystrybucji podstawowych towarów oraz pomocy humanitarnej, a także zapewnianiu mobilności osobistej w sytuacjach nadzwyczajnych, takich jak pandemia COVID-19 i rosyjska wojna napastnicza przeciwko Ukrainie.

Transport drogowy odgrywa kluczową rolę w systemie transportu towarowego, przy czym ponad trzy czwarte (77,4 %) towarów w UE przewożonych jest drogą lądową². Jest to jednak źródło szeregu oddziaływań społeczno-gospodarczych i środowiskowych, w tym emisji gazów cieplarnianych, zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem, zatorów komunikacyjnych, zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zużycia infrastruktury drogowej. Pojazdy ciężkie, takie jak samochody ciężarowe i autobusy, odpowiadają za 28 % emisji gazów cieplarnianych w transporcie drogowym (6 % całkowitych emisji w UE) i stanowią główne źródło emisji tlenków azotu (odpowiadając za 34 % emisji tlenków azotu w transporcie drogowym w 2020 r.). Transport ten jest również źródłem innych zanieczyszczeń powietrza, takich jak cząstki stałe³.

W dyrektywie 96/53/WE określono maksymalne dopuszczalne obciążenia i wymiary pojazdów ciężkich, które poruszają się po drogach UE i przewożą towary lub pasażerów. Jej pierwotnym celem było zapewnienie swobodnego przepływu towarów i uczciwej konkurencji na jednolitym rynku, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i zapobieganie uszkodzeniom infrastruktury drogowej. Te pierwotne cele miały zostać osiągnięte dzięki zapewnieniu, by pojazdy ciężkie nie przekraczały limitów, które mogą zagrozić bezpieczeństwu ruchu drogowego lub infrastrukturze drogowej, by zgodne z wymogami pojazdy ciężkie mogły się swobodnie poruszać w UE, a przewoźnicy drogowi mogli konkurować na równych zasadach pod względem pojemności ładunkowej swoich pojazdów. W wyniku ostatnich kolejnych zmian dyrektywy, przyjętych w 2015 r. i 2019 r.⁴,

¹ Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 59.

² [Mały rocznik statystyczny z 2022 r. \(europa.eu\)](#).

³ [Przeglądarka danych o krajowej emisji zanieczyszczeń powietrza 2005–2020](#).

⁴ 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), Decyzja Parlamentu

wprowadzono do dyrektywy aspekty środowiskowe w celu zmniejszenia zużycia energii i redukcji emisji gazów cieplarnianych, a także propagowania transportu intermodalnego, w ramach którego towary są przewożone w standardowych jednostkach transportujących ładunki (takich jak kontenery) za pośrednictwem różnych rodzajów transportu. Polegało to na wprowadzeniu przepisów pozwalających na zwiększenie obciążeń lub wymiarów pojazdów energooszczędnych i emitujących mniejszą ilość zanieczyszczeń, aby zachęcić do stosowania mechanizmów napędowych (w tym bezemisyjnych) zasilanych paliwami alternatywnymi, poprawić aerodynamikę pojazdów i zapewnić interoperacyjność z innymi rodzajami transportu.

Ocena dyrektywy przeprowadzona w 2022 r. wykazała, że chociaż dyrektywa jest skuteczna w propagowaniu bezpieczeństwa ruchu drogowego, zapewnianiu ochrony infrastruktury drogowej i ułatwianiu korzystania z pojazdów drogowych realizujących przewozy w transporcie intermodalnym z wykorzystaniem kontenerów, nie zapewnia ona równych warunków działania i obniżenia emisyjności.

Problemy związane z fragmentacją rynku dłuższych i cięższych pojazdów oraz nieskutecznym i niespójnym egzekwowaniem przepisów wynikają w dużej mierze z niedociągnięć w dyrektywie. Na skutek niejasnych i brakujących przepisów w dyrektywie powstała mozaika krajowych przepisów i wymogów, rozbieżnych interpretacji i praktyk w zakresie kontroli. Utrudniają one swobodny przepływ pojazdów ciężkich w UE, zakłócają konkurencję i prowadzą do utraty efektywności operacyjnej i energetycznej. Są to główne przyczyny niedostatecznej skuteczności dyrektywy w odniesieniu do jej celów polegających na zapewnieniu swobodnego i sprawnego przemieszczania towarów oraz uczciwej konkurencji.

Jeśli chodzi o aspekty dotyczące obniżenia emisyjności, poziom upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych we flocie pojazdów ciężkich jest obecnie bardzo ograniczony. We flocie pojazdów ciężarowych w UE (powyżej 3,5 ton) nadal w przeważającej mierze wykorzystuje się silniki napędzane paliwami kopalnymi, przy czym 96,3 % wszystkich pojazdów ciężarowych w UE napędzanych jest olejem napędowym, a jedynie 0,7 % wszystkich pojazdów ciężarowych wyposażonych jest w silniki spalinowe napędzane paliwami alternatywnymi (gaz ziemny i LPG). Udział samochodów ciężarowych z napędem elektrycznym, w tym pojazdów elektrycznych i hybrydowych typu plug-in, wynosi zaledwie 0,2 %. Roczna liczba rejestracji bezemisyjnych pojazdów ciężarowych wzrosła z 0,6 % w 2016 r. do 7 % w 2020 r. Zmierza to w dobrym kierunku, ale nie na tyle szybko, by w znaczący sposób przyczynić się do osiągnięcia celu Europejskiego Zielonego Ładu⁵, jakim jest redukcja emisji gazów cieplarnianych z transportu o 90 % do 2050 r.

Europejskie programy ramowe w zakresie badań naukowych i innowacji od 2007 r. propagują niskoemisyjne i bezemisyjne pojazdy ciężkie, cechy aerodynamiczne i wyzwania związane z efektywnością energetyczną w ramach konkretnych partnerstw, europejskiej inicjatywy na

Europejskiego i Rady (UE) 2019/984 z dnia 5 czerwca 2019 r. zmieniająca dyrektywę Rady 96/53/WE w zakresie terminu wprowadzenia w życie specjalnych przepisów dotyczących maksymalnej długości kabin w celu zapewnienia lepszej charakterystyki aerodynamicznej i efektywności energetycznej oraz wyższego poziomu bezpieczeństwa (Dz.U. L 164 z 20.6.2019, s. 30) oraz Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242 z dnia 20 czerwca 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 i (UE) 2018/956 oraz dyrektywę Rady 96/53/WE (Dz.U. L 198 z 25.7.2019, s. 202).

⁵ COM(2019) 640 final.

rzecz ekologicznych samochodów w ramach 7PR, europejskiej inicjatywy na rzecz ekologicznych pojazdów w ramach programu „Horyzont 2020”, a obecnie w ramach partnerstwa „W kierunku bezemisyjnego transportu drogowego” objętego programem „Horyzont Europa”. Konkretnie projekty przyczyniły się do wprowadzenia pewnych innowacji, takich jak bezemisyjne przyczepy i ulepszona aerodynamika⁶.

Niski poziom upowszechnienia bezemisyjnych pojazdów ciężkich i energooszczędnych rozwiązań ma wiele przyczyn, a niedociągnięcia w dyrektywie mają na tę sytuację ograniczony wpływ. Dyrektywa nie zapewnia wystarczających zachęt dla sektora do inwestowania w technologie bezemisyjne, takich jak niezbędny dodatek z tytułu obciążeń lub wymiarów, aby zrównoważyć obciążenie lub rozmiar odpowiedniej technologii i zapewnić co najmniej taką samą pojemność ładunkową, jak w przypadku konwencjonalnych pojazdów ciężkich napędzanych paliwami kopalnymi.

Niniejszy wniosek ma na celu rozwiązanie trzech stwierdzonych problemów: (i) niskiego poziomu upowszechnienia bezemisyjnych pojazdów ciężkich; (ii) fragmentacji rynku dłuższych i cięższych pojazdów; oraz (iii) nieskutecznego i niespójnego egzekwowanie przepisów. Jego głównymi cele obejmują usunięcie barier i zapewnienie silniejszych zachęt do upowszechniania technologii bezemisyjnych i urządzeń energooszczędnych w sektorze pojazdów ciężkich, dalsze ułatwianie operacji transportu intermodalnego, wyjaśnienie zasad korzystania z dłuższych lub cięższych pojazdów w operacjach transportu transgranicznego oraz zapewnienie skutecznego i wydajnego egzekwowania przepisów.

W komunikacie Komisji „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości”⁷ zaproponowano zmianę dyrektywy w sprawie obciążeń i wymiarów jako jeden z kluczowych środków, który może skutecznie stymulować popyt na pojazdy bezemisyjne i propagować współpracę modalną. Może to pomóc w przejściu na system transportowy o zerowym poziomie emisji zanieczyszczeń w UE i zachęcaniu do wprowadzania innowacji w tym sektorze.

Niniejszy wniosek stanowi ważny element szeregu środków niezbędnych do ekologizacji transportu drogowego. Aby skutecznie przyspieszyć wprowadzanie bezemisyjnych pojazdów ciężkich, musi się to odbywać równolegle z rozwojem infrastruktury ładowania i tankowania⁸, bardziej rygorystycznymi normami zerowej emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich⁹, wdrożeniem systemów pobierania opłat drogowych opartych na emisji CO₂ przez pojazdy ciężkie oraz uwzględnieniem transportu drogowego w systemach handlu emisjami. Skuteczność dyrektywy w propagowaniu intermodalnego transportu towarowego zależy w dużej mierze od dostępności i ładowności innych rodzajów transportu. Niniejszą dyrektywę należy zatem uzupełnić innymi modalnymi i międzymodalnymi inicjatywami ustawodawczymi przyjętymi wspólnie w ramach pakietu dotyczącego ekologizacji transportu towarowego, w szczególności środkami służącymi lepszemu zarządzaniu międzynarodowym ruchem kolejowym i jego lepszemu koordynacji oraz inicjatywą dotyczącą wspólnej metody obliczania emisji gazów cieplarnianych przez przedsiębiorstwa. Planowana zmiana dyrektywy Rady

⁶ AEROFLEX (<https://cordis.europa.eu/project/id/769658>), i TRANSFORMERS (<https://cordis.europa.eu/project/id/605170/pl>).

⁷ COM(2020) 789 final.

⁸ COM(2021) 559 final.

⁹ COM(2023) 88 final.

92/106/EWG¹⁰ (zwanej dalej „dyrektywą w sprawie transportu kombinowanego”) również wzmocni skuteczność niniejszego wniosku w zakresie propagowania rozwoju transportu intermodalnego.

• **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

Zmiana dyrektywy w sprawie obciążeń i wymiarów jest spójna z innymi inicjatywami ustawodawczymi, które mają na celu redukcję emisji z transportu, poprawę efektywności energetycznej i operacyjnej operacji transportu transgranicznego oraz propagowanie współpracy intermodalnej. W szczególności zapewnia on synergię z trzema innymi inicjatywami Komisji:

- a) wnioskiem dotyczącym zmiany dyrektywy Rady 92/106/EWG¹¹ (zwanej dalej „dyrektywą w sprawie transportu kombinowanego”), mającym na celu zachęcenie do korzystania z transportu intermodalnego;
- b) wnioskiem dotyczącym rozporządzenia w sprawie zharmonizowanych ram emisji gazów cieplarnianych pochodzących z usług transportu towarowego i przewozu osób (tzw. inicjatywa „CountEmissions EU”), mającym na celu ustanowienie zharmonizowanej metody pomiaru emisji gazów cieplarnianych w transporcie od drzwi do drzwi, która mogłaby być wykorzystywana przez przedsiębiorstwa transportowe do celów monitorowania i porównywania ich usług transportowych;
- c) wnioskiem dotyczącym rozporządzenia w sprawie planowania zdolności przepustowej kolei i zarządzania nią, mającym na celu poprawę niezawodności, punktualności i dostępności usług kolejowych dzięki optymalizacji wykorzystania infrastruktury kolejowej i poprawie ich integracji multimodalnej.

Chociaż inicjatywy te obejmują różne modalne i międzymodalne aspekty ram prawnych transportu lądowego, uzupełniają się one wzajemnie, zapewniając bardziej wydajny i zrównoważony system transportu lądowego.

Ponadto dyrektywa 1999/62/WE (dyrektywa w sprawie eurowiniety)¹², w której uwzględniono potrzebę internalizacji kosztów zewnętrznych transportu drogowego i zastosowano zasadę „zanieczyszczający płaci” i „użytkownik płaci”, w jeszcze większym stopniu wzmocni zachęty przewidziane w dyrektywie w sprawie obciążeń i wymiarów, aby zwiększyć poziom upowszechnienia bezemisyjnych pojazdów ciężkich i zachęcić do korzystania z energooszczędnych przyczep i naczep, wraz z uwzględnieniem transportu drogowego w systemach handlu emisjami¹³.

¹⁰ 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).

¹¹ 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).

¹² 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).

¹³ COM(2021) 551 final.

Niniejszy wniosek jest również spójny z wnioskiem dotyczącym zmiany rozporządzenia w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniającego rozporządzenie (UE) 2021/1153 i rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylającego rozporządzenie (UE) nr 1315/2013¹⁴. Jego celem jest między innymi modernizacja sieci drogowej dzięki poprawie norm jakości, w tym wprowadzeniu mechanizmów ważenia wbudowanych w infrastrukturę drogową. Są one niezbędne do skuteczniejszej kontroli zgodności z maksymalnymi dopuszczalnymi limitami obciążenia określonymi w dyrektywie w sprawie obciążeń i wymiarów.

W kontekście dopasowania cech drogowego pojazdu ciężarowego do stanu i możliwości infrastruktury drogowej przepisy wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2010/40/UE w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu¹⁵ w zakresie formatu i dostępności danych dotyczących ograniczeń obciążenia, długości, szerokości i wysokości również są istotne dla niniejszej inicjatywy i nią spójne.

Ponadto dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/413 z dnia 11 marca 2015 r. w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego (dyrektywa w sprawie transgranicznego egzekwowania przepisów)¹⁶ ma na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i zapewnienie równego traktowania kierowców popełniających przestępstwa lub wykroczenia, niezależnie do tego, czy są rezydentami czy nie. W marcu 2023 r. Komisja przyjęła wniosek ustawodawczy¹⁷ w sprawie zmiany dyrektywy w sprawie transgranicznego egzekwowania przepisów, rozszerzając jej zakres na inne przestępstwa lub wykroczenia drogowe związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego. Jednym z nich jest „korzystanie z przeciążonego pojazdu”. Mechanizm przewidziany w dyrektywie mógłby zatem zostać wykorzystany do identyfikacji przestępców i ułatwienia ich ścigania za naruszenie przepisów dyrektywy w sprawie obciążeń i wymiarów.

• **Spójność z innymi politykami Unii**

Ogólniej rzecz ujmując, niniejszy wniosek jest zgodny z nadrzędnymi celami transformacji ekologicznej i cyfrowej gospodarki UE, a w szczególności z planem działania na rzecz eliminacji zanieczyszczeń, dzięki ułatwianiu upowszechnienia bezemisyjnych pojazdów ciężkich¹⁸. Jest on spójny z długoterminowym celem, jakim jest osiągnięcie neutralności klimatycznej do 2050 r., określonym w komunikacie w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu¹⁹, a także zobowiązaniem UE do redukcji emisji gazów cieplarnianych netto o 55 % do 2030 r. w stosunku do 1990 r. zgodnie z Europejskim prawem o klimacie²⁰, a także przyczynia się do ich realizacji. Ponadto planowana zmiana jest zatem spójna z pakietem „Gotowi na 55”²¹, w którym przewidziano działania na rzecz zmniejszenia zależności od paliw kopalnych i większego wykorzystania infrastruktury paliw alternatywnych. Jeśli chodzi

¹⁴ COM(2021) 812 final.

¹⁵ COM(2021) 813 final.

¹⁶ Dz.U. L 68 z 13.3.2015, s. 9.

¹⁷ COM(2023) 126.

¹⁸ COM(2021) 400 final.

¹⁹ COM(2019) 640 final.

²⁰ COM(2020) 80 final.

²¹ COM(2021) 550 final.

o efektywność energetyczną, wniosek jest odpowiedzią na plan REPowerEU 2022²², którego głównym celem jest zmniejszenie zależności od rosyjskich paliw kopalnych w następstwie rosyjskiej wojny napastniczej przeciwko Ukrainie, a także przyspieszenie transformacji ekologicznej, w tym w odniesieniu do pojazdów bezemisyjnych, co znalazło odzwierciedlenie we wniosku.

Istnieją również wyraźne synergie między niniejszą inicjatywą a rozporządzeniem (UE) 2019/1242, w którym ustanowiono normy emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich²³. Określono w nim wymogi dla producentów pojazdów w zakresie bardziej paliwooszczędnych i bezemisyjnych pojazdów ciężkich. Wniosek dotyczący zmiany rozporządzenia, przyjęty przez Komisję 14 lutego 2023 r.²⁴, umożliwia rozszerzenie jego zakresu na prawie wszystkie nowo zarejestrowane pojazdy ciężkie z certyfikowanymi wartościami emisji CO₂ i wyznaczenie nowych docelowych poziomów emisji CO₂ począwszy od 2030 r. Aby skutecznie osiągnąć docelowe poziomy emisji i jak najszybciej osiągnąć cele związane z ekologizacją, normy emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich muszą zostać uzupełnione środkami wspierającymi ukierunkowanymi na stronę popytu, w szczególności przeglądem dyrektywy w sprawie obciążeń i wymiarów. Stworzy to odpowiednie zachęty dla przewoźników do inwestowania w czystsze ekologicznie pojazdy ciężkie.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

• Podstawa prawna

Podstawę prawną proponowanej dyrektywy zmieniającej stanowi art. 91 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Podstawowe cele wspólnej polityki transportowej obejmują poprawę skuteczności i efektywności środowiskowej transportu drogowego, przy jednoczesnym zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Zgodnie z art. 91 ust. 1 UE jest uprawniona do ustanawiania wspólnych reguł mających zastosowanie do transportu międzynarodowego wykonywanego między państwami członkowskimi lub tranzytu przez terytorium jednego lub większej liczby państw członkowskich.

• Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)

UE posiada już kompetencje w zakresie określania limitów wymiarów i obciążeń pojazdów ciężkich wykorzystywanych w operacjach transportu transgranicznego w wyniku przyjęcia dyrektywy w sprawie obciążeń i wymiarów. Jednocześnie w dyrektywie umożliwia się państwom członkowskim dopuszczenie większych lub cięższych pojazdów poruszających się po ich własnych terytoriach w zależności od ich szczególnych potrzeb i okoliczności.

Pomimo przewidzianych w dyrektywie działań mających na celu harmonizację norm technicznych, zawiera ona pewne niedociągnięcia, które prowadzą do różnych interpretacji i niespójnego egzekwowania przepisów przez państwa członkowskie. Skutkuje to

²² COM(2022) 230 final.

²³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242 z dnia 20 czerwca 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 i (UE) 2018/956 oraz Rady dyrektywę 96/53/WE (Dz.U. L 198 z 25.7.2019, s. 202).

²⁴ COM(2023) 88 final.

rozdrobieniem wymogów krajowych, co utrudnia osiągnięcie celu, jakim jest stworzenie jednolitego europejskiego obszaru transportu. Działania UE są niezbędne do celów usunięcia tych barier i zapewnienia wydajnych, sprawiedliwych i zrównoważonych operacji transportowych na rynku wewnętrznym.

Ponadto w dyrektywie nie zachęcono w wystarczającym stopniu do stosowania paliw alternatywnych, technologii energooszczędnych i transportu intermodalnego. Biorąc pod uwagę potrzebę obniżenia emisyjności i nowe osiągnięcia technologiczne, konieczne są dalsze działania UE, aby zachęcić do wdrażania bezemisyjnych pojazdów ciężkich i przyspieszyć ten proces, wspierać innowacje, poprawić kompatybilność z innymi rodzajami transportu i przyczynić się do osiągnięcia celów związanych z ekologizacją.

Przegląd dyrektywy nie spowoduje ograniczenia zdolności państw członkowskich do uwzględniania lokalnych uwarunkowań i działań krajowych. W trakcie konsultacji publicznych wyrażono zdecydowane poparcie dla działań UE mających na celu wzmocnienie współpracy transgranicznej, zapewnienie sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego i poprawę efektywności środowiskowej sektora transportowego.

Ocena dyrektywy potwierdziła jej wartość dodaną pod względem ustanowienia unijnych norm dotyczących obciążeń i wymiarów pojazdu ciężkiego w operacjach transportu transgranicznego. W ocenie wskazano jednak również niedociągnięcia, takie jak luki prawne i przestarzałe normy, które stanowią przeszkodę dla postępu technologicznego i działań na rzecz obniżenia emisyjności. Bez skoordynowanych działań UE państwa członkowskie musiałyby działać indywidualnie, co prowadziłoby do fragmentacji rynku, zakłóceń konkurencji i praktyk dyskryminacyjnych. Ponadto same inicjatywy krajowe nie są wystarczające do rozwiązania ogólnounijnych problemów i osiągnięcia celów w zakresie obniżenia emisyjności.

Działania UE są zatem niezbędne w celu skutecznego rozwiązania tych problemów, zapewnienia zharmonizowanego funkcjonowania rynku wewnętrznego, propagowania efektywności środowiskowej i zapewnienia stabilności długoterminowego planowania przez przewoźników drogowych i producentów pojazdów ciężkich.

• **Proporcjonalność**

Wniosek zapewnia właściwą równowagę między skutecznym osiągnięciem wyznaczonych celów w zakresie harmonizacji, obniżenia emisyjności i egzekwowania przepisów, przy jednoczesnym zapewnieniu, by proponowane środki nie wykraczały poza to, co jest konieczne do rozwiązania stwierdzonych problemów lub osiągnięcia danego celu polityki.

Wniosek przyczynia się do poprawy efektywności energetycznej i operacyjnej operacji transportu transgranicznego oraz skutecznego wzmocnienia działań w zakresie egzekwowania przepisów. Wniosek nie pociąga za sobą znaczących kosztów dla przewoźników, a jedynie pewne początkowe koszty inwestycji dla państw członkowskich. Ten progresywny i skuteczny sposób osiągania celów umożliwi organom i przewoźnikom płynne przejście na zieloną gospodarkę.

Zapewnia on właściwą równowagę między ustanowieniem minimalnych norm na szczeblu UE w zakresie obniżenia emisyjności i egzekwowania obowiązujących przepisów a zapewnieniem państwom członkowskim elastyczności w ustanawianiu bardziej ambitnych rozwiązań, w szczególności w odniesieniu do narzędzi egzekwowania przepisów.

Proporcjonalność wniosku opiera się na starannej ocenie wszystkich wariantów strategicznych przeanalizowanych w ramach oceny skutków towarzyszącej niniejszemu wnioskowi (więcej informacji szczegółowych znajduje się w sekcjach 7.4 i 8.1 sprawozdania z oceny skutków)²⁵.

- **Wybór instrumentu**

Biorąc pod uwagę fakt, że wniosek obejmuje kilka zmian dyrektywy w sprawie obciążeń i wymiarów, przyszłym instrumentem prawnym powinna być dyrektywa. Umożliwia to ukierunkowaną harmonizację, a także zapewnia państwom członkowskim pewien stopień elastyczności umożliwiający uwzględnienie specyfiki krajowej.

Ponieważ zmieniona dyrektywa zachowuje swoją strukturę, a zmiany nie mają wpływu na jej zasadniczą treść, przekształcenie nie jest niezbędne.

3. WYNIKI OCEN *EX POST*, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

- **Oceny *ex post*/oceny adekwatności obowiązującego prawodawstwa**

W 2022 r. Komisja rozpoczęła ocenę *ex post*, aby ocenić skuteczność dyrektywy w sprawie obciążeń i wymiarów pod kątem jej efektywności, wydajności, adekwatności, spójności i unijnej wartości dodanej. Ocenę przeprowadzono „równolegle” z oceną skutków zmiany dyrektywy. Była ona zgodna z zasadami Komisji dotyczącymi lepszego stanowienia prawa²⁶.

W ramach oceny przeanalizowano skutki dyrektywy pod względem zapewnienia swobodnego przepływu towarów, poprawy efektywności energetycznej, redukcji emisji gazów cieplarnianych i ograniczenia zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Oceniono również, które przepisy funkcjonowały prawidłowo, a które nie i dlaczego. Ocena obejmowała okres od września 1997 r. do 31 grudnia 2021 r.

Główne ustalenia wspomnianej oceny były następujące:

- 1) Pojawiła się mozaika krajowych i dwustronnych odstępstw, wraz z wymogami administracyjnymi, technicznymi i bezpieczeństwa regulującymi operacje realizowane przez cięższe lub dłuższe pojazdy, pomimo przewidywanego wyższego poziomu harmonizacji przepisów, który zamierzano osiągnąć dzięki dyrektywie;
- 2) Wykorzystanie pojazdów ciężkich napędzanych paliwem alternatywnym i ulepszonej aerodynamiki w celu zwiększenia efektywności energetycznej operacji transportu drogowego i redukcji emisji gazów cieplarnianych nie przyniosło jeszcze znaczących rezultatów;

²⁵ Sprawozdanie z oceny skutków towarzyszące dokumentowi Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę Rady 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, SWD(2023) 445.

²⁶ SWD(2021) 305 final. Better regulation [Lepsze stanowienie prawa] (europa.eu)

- 3) Egzekwowanie przepisów różni się znacznie w poszczególnych państwach członkowskich pod względem liczby kontroli, skuteczności w wykrywaniu naruszeń, narzędzi i praktyk w zakresie kontroli;
- 4) Ograniczenia w zakresie transportu transgranicznego cięższych lub dłuższych pojazdów uznano za główne źródło braku efektywności operacyjnej i energetycznej, pociągające za sobą niepotrzebne obciążenia administracyjne i koszty w odniesieniu do przewoźników drogowych;
- 5) Istnieją pewne wewnętrzne niespójności w przepisach dyrektywy w sprawie obciążeń i wymiarów, co wynika głównie z faktu, że w dyrektywie dąży się do zrównoważenia różnych celów, jednocześnie uznając różnice między państwami członkowskimi w zakresie norm infrastrukturalnych i warunków operacyjnych;
- 6) Unijną wartość dodaną uznano po zatwierdzeniu dyrektywy, a uzasadnienia tej wartości dodanej nadal są przekonujące, ponieważ dyrektywa zapewniła przedsiębiorstwom transportu drogowego równe warunki działania;
- 7) Cele dyrektywy są nadal aktualne. Cele dyrektywy polegające na poprawie efektywności energetycznej i operacyjnej operacji transportowych, ułatwieniu transportu intermodalnego i zapewnieniu uczciwej konkurencji przy jednoczesnym zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony infrastruktury nadal odzwierciedlają obecne i przyszłe potrzeby oraz odpowiadają celowi polityki, jakim jest rozwój sprawiedliwego, bezpiecznego, zrównoważonego i odpornego systemu transportowego w UE.

W świetle głównego wniosku wynikającego z oceny dyrektywa jedynie częściowo odniosła sukces pod względem realizacji określonych w niej celów w zakresie wzmocnienia rynku wewnętrznego, poprawy efektywności energetycznej i operacyjnej operacji transportu drogowego, przyczynienia się do zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony infrastruktury drogowej. Z jednej strony wspólne normy techniczne dla pojazdów ciężkich umożliwiły realizację bardziej efektywnych, bezpiecznych i uczciwych operacji transportu transgranicznego na rynku wewnętrznym UE. Z drugiej strony duża liczba krajowych odstępstw i wymogów ustanowionych przez państwa członkowskie zgodnie z dyrektywą doprowadziła do fragmentacji niektórych segmentów rynku i braku efektywności operacyjnej. Chociaż dyrektywa przyczyniła się do zwiększenia udziału transportu intermodalnego z wykorzystaniem kontenerów oraz poprawy efektywności energetycznej i operacyjnej operacji w państwach członkowskich, umożliwiając stosowanie dłuższych i cięższych pojazdów, jej ogólny wkład w efektywność energetyczną operacji transportu towarowego w UE, w tym w drodze upowszechniania urządzeń aerodynamicznych i mechanizmów napędowych napędzanych paliwem alternatywnym (w tym bezemisyjnych), był bardzo ograniczony. Dyrektywę uznaje się za skuteczną w zakresie propagowania bezpieczeństwa ruchu drogowego i ograniczania zużycia infrastruktury.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Konsultacje z zainteresowanymi stronami przeprowadzono w 2022 i 2023 r. podczas oceny *ex post* i oceny skutków zgodnie z zasadami lepszego stanowienia prawa. Wykorzystano metody otwartych i ukierunkowanych konsultacji oraz rozmaite narzędzia konsultacji.

Celem tych działań było:

- 1) zgromadzenie informacji i opinii zainteresowanych stron na temat głównych kwestii związanych z wdrażaniem dyrektywy, najważniejszych problemów i ich przyczyn, a także pożądanych zmian ram prawnych;
- 2) zebranie specjalistycznego wkładu (danych i informacji, opinii ekspertów) na temat konkretnych aspektów ram prawnych;
- 3) zebranie informacji i opinii na temat potencjalnego wpływu różnych środków z zakresu polityki.

W 2022 r. przeprowadzono następujące działania konsultacyjne:

- konsultacje w sprawie zaproszenia do zgłaszania uwag – od stycznia do lutego 2022 r.;
- otwarte konsultacje publiczne – kwietnia do lipca 2022 r.;
- ankietę skierowaną do różnych grup zainteresowanych stron – od września do października 2022 r.;
- dwa warsztaty – jeden skierowany do zainteresowanych stron z sektora, drugi do państw członkowskich w grudniu 2022 r.

Ponadto miał miejsce szereg dwustronnych i wielostronnych spotkań z różnymi zainteresowanymi stronami (z sektorów transportu drogowego, kolejowego i kombinowanego, producentami ciężarówek, stowarzyszeniami przedsiębiorców, organami ds. infrastruktury drogowej i organami krajowymi), przy czym w 2022 r. i w pierwszym kwartale 2023 r. otrzymano i przeanalizowano kilka dokumentów przedstawiających stanowiska.

Zainteresowane strony, z którymi przeprowadzono konsultacje: organy odpowiedzialne za infrastrukturę drogową, przedsiębiorstwa przewozowe, stowarzyszenia przedsiębiorców, wysyłający, spedytorzy, organy krajowe państw członkowskich, producenci pojazdów ciężkich i producenci oryginalnego sprzętu, inne właściwe zainteresowane strony (ze społeczeństwa obywatelskiego, organizacji pozarządowych, a także środowisk akademickich) oraz społeczeństwo.

Kluczowe kwestie badane w ramach pierwszych trzech konsultacji z zainteresowanymi stronami były w dużej mierze zgodne z poszczególnymi elementami matrycy oceny, a mianowicie skutecznością w osiągnięciu celów, adekwatnością, trafnością, spójnością i unijną wartością dodaną.

Informacje zwrotne na temat zaproszenia do zgłaszania uwag koncentrowały się głównie na braku jednolitych przepisów UE dotyczących transportu transgranicznego między państwami członkowskimi zezwalającymi na dłuższe i cięższe pojazdy na mocy obowiązującej dyrektywy w sprawie obciążeń i wymiarów. Respondenci biorący udział w otwartych konsultacjach publicznych wskazali również, że w dyrektywie nie przewidziano skutecznego rozwiązania kwestii efektywności energetycznej transportu drogowego. Ogólnie rzecz biorąc, zainteresowane strony potwierdziły istnienie wstępnie zidentyfikowanych problemów i ich europejski wymiar oraz wyraziły szerokie poparcie dla celów przeglądu w zakresie obniżania emisyjności, harmonizacji i egzekwowania przepisów. W ramach konsultacji z zainteresowanymi stronami zaproponowano również potencjalne rozwiązania zidentyfikowanych problemów.

Zainteresowane strony wyraziły w dużej mierze poparcie dla środków mających na celu obniżenie emisyjności, takich jak zwiększenie maksymalnych obciążeń i wymiarów pojazdów ciężkich w celu zrównoważenia rozmiaru i obciążenia wymaganego z racji technologii bezemisyjnych, a także umożliwienie transportu transgranicznego cięższymi lub dłuższymi pojazdami między sąsiadującymi państwami członkowskimi, które dopuszczają takie same normy dotyczące obciążeń lub wymiarów na swoich terytoriach. Jednocześnie ze względu na obawy dotyczące wpływu na infrastrukturę drogową i możliwej zmiany transportu z kolejowego na drogowy, kilka państw członkowskich i zainteresowanych stron z sektora transportu kolejowego/intermodalnego odniosło się z niechęcią do wydawania zezwoleń na długodystansowy transport transgraniczny realizowany przez cięższe/dłuższe pojazdy. Dodatkowe zachęty ekologiczne, takie jak zwiększenie maksymalnej masy bezemisyjnych pojazdów ciężkich niezależnie od masy wynikającej z technologii bezemisyjnej oraz uwzględnienie przyczep i naczep jako jednostek transportu intermodalnego, zostały dobrze przyjęte przez wszystkie grupy zainteresowanych stron.

Organy i przedstawiciele sektora wezwali również do harmonizacji długości pojazdu do przewozu pojazdów i ustalenia minimalnego poziomu kontroli przeciążonych pojazdów ciężkich. Zainteresowane strony zdecydowanie poparły również harmonizację i uproszczenie procesów administracyjnych dotyczących zezwoleń na transport ładunków niepodzielnych.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

Własne prace służb Komisji nad oceną *ex post* i oceną skutków zostały wsparte dwoma badaniami zewnętrznymi przeprowadzonymi przez niezależne konsorcjum pod kierownictwem Transport & Mobility Leuven i Ramboll Management Consulting. W jego skład wchodziły również przedsiębiorstwa Panteia, LNEC, Apollo Vehicle Safety oraz poszczególni eksperci będący podwykonawcami.

Ważne dane i informacje zostały zebrane w sprawozdaniu z wdrażania²⁷ przygotowanym przez Komisję, przy wsparciu technicznym zewnętrznego wykonawcy COWI.

W trakcie oceny *ex post* i oceny skutków regularnie konsultowano się z międzyresortową grupą sterującą Komisji składającą się z ekspertów z odpowiednich obszarów polityki UE (środowisko, klimat, energia, rynek wewnętrzny, zatrudnienie).

Ponadto przeprowadzono konsultacje z zainteresowanymi stronami z sektora, w tym twórcami zielonych technologii, producentami pojazdów, stowarzyszeniami sektorowymi (drogowymi i kolejowymi), organami administracji drogowej i wieloma innymi.

- **Ocena skutków**

Niniejszemu wnioskowi dotyczącemu zmiany dyrektywy w sprawie obciążeń i wymiarów towarzyszy sprawozdanie z oceny skutków. Projekt sprawozdania został przedłożony Radzie ds. Kontroli Regulacyjnej w dniu 26 kwietnia 2023 r., po czym Rada wydała pozytywną opinię z zastrzeżeniami w dniu 26 maja 2023 r.²⁸ Sprawozdanie zostało odpowiednio

²⁷ COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT report on the implementation of the amendments to Directive 96/53/EC introduced by Directive (EU) 719/2015, SWD(2023)70. [DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI sprawozdanie z wdrożenia zmian do dyrektywy 96/53/WE wprowadzonych dyrektywą (UE) 719/2015, SWD(2023) 70]

²⁸ Opinia Rady ds. Kontroli Regulacyjnej Dyrektywa w sprawie wag i wymiarów, SEC(2023) 445.

dostosowane w celu uwzględnienia zastrzeżeń, a także bardziej szczegółowych uwag Rady. W ocenie skutków szczegółowe wyjaśnienie wariantów strategicznych zawarto w sekcji 5, natomiast kompleksową analizę skutków wszystkich wariantów przedstawiono w sekcji 6.

W celu rozwiązania zidentyfikowanych problemów i wyeliminowania czynników je wywołujących opracowano trzy warianty strategiczne koncentrujące się na obniżaniu emisyjności, harmonizacji i celach związanych z egzekwowaniem przepisów. Wszystkie warianty przyczyniają się do osiągnięcia celów inicjatywy, aczkolwiek ich poziom skuteczności i efektywności jest zróżnicowany.

Wariant strategiczny A (WS-A) obejmuje siedem środków z zakresu polityki, które są wspólne dla wszystkich trzech wariantów strategicznych. W przypadku tego wariantu skoncentrowano się na usuwaniu barier we wprowadzaniu pojazdów bezemisyjnych i energooszczędnych rozwiązań poprzez zwiększenie dopuszczalnego obciążenia i długości, aby zrównoważyć obciążenie lub rozmiar z racji takich technologii. W ramach tego wariantu harmonizuje się obciążoną długość pojazdów do przewozu pojazdów i doprecyzowuje się zasady mające zastosowanie do korzystania z cięższych lub dłuższych pojazdów (tj. 44-tonowych pojazdów ciężkich i europejskich systemów modułowych) do przewozów transgranicznych, a także wspiera się wszystkie rodzaje operacji, w tym transport intermodalny bez użycia kontenerów. WS-A stanowi zachętę do dalszego rozwoju intermodalnego transportu z użyciem kontenerów dzięki dopuszczeniu dodatkowej wysokości, aby uwzględnić kontenery o zwiększonej wysokości zewnętrznej na odcinkach drogowych operacji transportu intermodalnego. Wariant ten przyczynia się również do sprawniejszego egzekwowania przepisów dzięki ustaleniu minimalnego poziomu kontroli, które mają być prowadzone przez państwa członkowskie, oraz przewiduje minimalne wymagania dla państw członkowskich, które chcą wdrożyć strategię inteligentnego dostępu, aby zapewnić harmonizację i interoperacyjność tych systemów w całej UE.

Wariant strategiczny B (WS-B) ma szerszy zakres niż WS-A. Obejmuje on siedem wspólnych środków z zakresu polityki wraz z dodatkowymi środkami, które przewidują większą motywację do upowszechniania pojazdów bezemisyjnych dzięki podniesieniu limitu masy dla bezemisyjnych pojazdów ciężkich z obecnych maksymalnie 42 ton (uważanych za niewystarczające, aby zrównoważyć obciążenie wymagane z racji niektórych obecnych technologii bezemisyjnych) do 44 ton, niezależnie od masy wynikającej z technologii bezemisyjnej. Środek ten umożliwia operatorom uzyskanie dodatkowej pojemności ładunkowej, jeśli technologia bezemisyjna stanie się lżejsza i mniejsza. W WS-B dodatkowo ułatwia się transport intermodalny dzięki klasyfikowaniu samochodów ciężarowych, przyczep i naczep jako intermodalnych jednostek transportowych, które będą korzystać z tego samego zwiększenia dopuszczalnego obciążenia wynoszącego 4 tony, jak w przypadku pojazdów drogowych przewożących kontenery lub mających nadwozia wymienne. W WS-B przewidziano również pełniejszą harmonizację wymogów administracyjnych związanych z wydawaniem zezwoleń na przewóz ładunków niepodzielnych pojazdami, które przekraczają limity dotyczące obciążeń i wymiarów określone w dyrektywie. Ponadto w wariantcie tym przewiduje się wprowadzenie środków zwiększających ukierunkowanie i skuteczność egzekwowania prawa dzięki zastosowaniu mechanizmów ważących, które mają zostać zainstalowane w infrastrukturę drogową. Aby wesprzeć przejście na działalność bezemisyjną, w WS-B wyznacza się datę wdrożenia, po upływie której cięższe pojazdy ciężkie (44 tony), dopuszczone w ramach WS-A do użytku w transporcie transgranicznym, muszą być bezemisyjne lub wykorzystywane do operacji transportu transgranicznego. WS-B oferuje korzyści dla operatorów, ale wiąże się z określonymi wydatkami i zmianami regulacyjnymi po stronie państw członkowskich.

Wariant strategiczny C (WS-C) obejmuje również siedem wspólnych środków z zakresu polityki oraz dodatkowe środki dotyczące harmonizacji, obniżania emisyjności i egzekwowania przepisów. W ramach tego wariantu rozszerza się dziedzinę operacyjną europejskich systemów modułowych (EMS) na całym terytorium UE (nie ograniczając się – jak w przypadku WS-B – do państw członkowskich, które dopuszczają EMS do ruchu w transporcie krajowym), wprowadza się wyższe standardy bezpieczeństwa i wymogi kwalifikacyjne dotyczące użytkowania EMS, ustanawia się korytarze do celów transportu ładunków niepodzielnych i nakłada się na państwa członkowskie dodatkowe obowiązki w zakresie egzekwowania przepisów. WS-C oferuje wyższą wydajność operacyjną, korzyści dla środowiska i usprawnienie egzekwowania przepisów, ale towarzyszą temu wyższy poziom interwencji i wyższe koszty dla państw członkowskich. Wiąże się to z utrzymaniem i wzmocnieniem infrastruktury drogowej oraz dodatkowymi kosztami przestrzegania przepisów ponoszonymi przez operatorów.

Wszystkie warianty strategiczne służą rozwiązaniu zidentyfikowanych problemów i eliminacji powodujących je czynników oraz pomagają osiągnąć konkretne i główne cele, aczkolwiek ich poziom skuteczności i efektywności jest zróżnicowany.

Analiza skuteczności wariantów strategicznych wskazuje, że całkowite korzyści, które w zależności od wariantu strategicznego wynoszą od 20 mld EUR (WS-A), 80,2 mld EUR (WS-B) do 97 mld EUR (WS-C), przewyższają całkowite koszty, których kwoty wahają się od 1,9 mld EUR (WS-A), przez 6,5 mld EUR (WS-B) do 15,1 mld EUR (WS-C). WS-B wykazuje najwyższy stosunek korzyści do kosztów (12,3), w dalszej kolejności są WS-A (10,7) i WS-C (6,4).

Na podstawie porównania skuteczności, efektywności, spójności, pomocniczości i proporcjonalności trzech wariantów strategicznych w ocenie skutków stwierdzono, że WS-B jest najbardziej odpowiednim wariantem strategicznym. Wariant ten jest bardziej skuteczny w realizacji wszystkich celów szczegółowych niż WS-A i wiąże się tylko nieznacznie wyższymi kosztami ponoszonymi przez organy państw członkowskich w perspektywie krótkoterminowej. WS-B jest nieco mniej skuteczny niż WS-C, w szczególności w odniesieniu do egzekwowania przepisów i zachęcania do ekologizacji dłuższych lub cięższych pojazdów. Wydaje się jednak, że wdrożenie WS-B jest bardziej wykonalne i łatwiejsze niż wdrożenie WS-C w odniesieniu do warunków operacyjnych użytkowania dłuższych lub cięższych pojazdów (w tym transportu ładunków nienormatywnych) oraz środków kontroli. WS-B zapewnia równowagę między celami, które należy osiągnąć, a kosztami i proporcjonalnością interwencji, a także łatwością wdrożenia.

Dyrektywa bezpośrednio przyczynia się do realizacji celu ONZ w zakresie zrównoważonego rozwoju nr 13 („Podjąć pilne działania w celu przeciwdziałania zmianom klimatu i ich skutkom”)²⁹ w drodze ograniczenia emisji CO₂ o 1 592,7 tys. ton w 2030 r. i o 54,6 tys. ton w 2050 r. W latach 2025–2050 niniejszy wniosek przyczyniłby się do zmniejszenia emisji CO₂ o 27,8 mln ton (1,2 % emisji CO₂ pochodzących z transportu towarowego). Szacuje się, że koszty zewnętrzne emisji CO₂, wyrażone jako wartość bieżąca w latach 2025–2050 w odniesieniu do scenariusza bazowego, zmaleją o 3,5 mld EUR. Redukcja emisji CO₂ jest możliwa dzięki większemu wykorzystaniu bezemisyjnych pojazdów ciężkich, przejściu na transport intermodalny i zmniejszeniu liczby przejazdów (ze względu na zwiększoną ładowność). Przyczyni się to również do realizacji celu zrównoważonego rozwoju nr 3

²⁹ <https://sdgs.un.org/goals/goal13>

(„Zapewnić wszystkim ludziom w każdym wieku zdrowe życie oraz promować dobrobyt”)³⁰ dzięki ograniczeniu emisji NOx o 5,1 tys. ton w 2030 r. i 0,7 tys. ton w 2050 r., ograniczeniu emisji cząstek stałych o 1 tys. ton w 2030 r. i 0,4 tys. ton w 2050 r. oraz zmniejszeniu kosztów zewnętrznych związanych z emisją hałasu o 0,7 mld EUR (kwota wyrażona jako wartość bieżąca w latach 2025–2050 w odniesieniu do scenariusza bazowego) i uratowaniu 411 istnień ludzkich w latach 2025–2050 w odniesieniu do scenariusza bazowego. Ocalenie życia (tj. zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych wypadków) jest możliwe dzięki przejściu na transport intermodalny i ograniczeniu liczby przejazdów (w wyniku zwiększonej ładowności).

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

Niniejszy wniosek stanowi część programu prac Komisji na 2022 r. w ramach załącznika II (inicjatywa REFIT) pod nagłówkiem „Nowy impuls dla demokracji europejskiej”³¹. Ma on istotny wymiar w ramach programu REFIT pod względem uproszczenia i dostosowania wymogów technicznych i procedur administracyjnych stosowanych przez państwa członkowskie w odniesieniu do dłuższych lub cięższych pojazdów poruszających się po ich terytoriach i wykorzystywanych do przewozów transgranicznych. Inicjatywa przyczyni się do zmniejszenia obciążenia administracyjnego operatorów związanego z rozbieżnymi i kosztownymi wymogami dotyczącymi zezwoleń na transport ładunków nienormatywnych lub niepodzielnych.

Istotnym obciążeniem kosztowym wynikającym z obecnej dyrektywy w sprawie obciążeń i wymiarów są skutki dla przewoźników, którzy mierzą się z utrudnieniem w wykonywaniu przewozów transgranicznych za pomocą dłuższych lub cięższych pojazdów, które są dozwolone (przynajmniej) w dwóch sąsiadujących państwach członkowskich. Brak jasności w przepisach dyrektywy prowadzi do rozbieżnych interpretacji krajowych w odniesieniu do przewozów transgranicznych wykonywanych z wykorzystaniem tych pojazdów i doprowadza do powstania mozaiki praktyk. W niektórych przypadkach operatorzy są zobowiązani do częściowego rozładunku pojazdu przed przekroczeniem granicy, natomiast w innych przypadkach mogą swobodnie przekraczać granicę na podstawie dwustronnych uzgodnień między dwoma państwami członkowskimi. W ramach tej inicjatywy wyeliminowana zostanie niepewność prawa co do przekraczania granicy przez dłuższe lub cięższe pojazdy (np. pojazdy do przewozu pojazdów, EMS, 44-tonowe pojazdy ciężkie) oraz związane z tym obciążenie administracyjne. Ponadto dzięki ustanowieniu wspólnych standardów egzekwowania przepisów transgranicznych operatorzy, producenci i organy zyskają większą pewność prawa.

Wprowadzenie zharmonizowanych zasad i warunków dotyczących przewozów transgranicznych wykonywanych z wykorzystaniem pojazdów przekraczających określone obciążenia i wymiary oznacza, że inicjatywa ta przyczyni się do uproszczenia i poprawy ogólnej skuteczności przepisów. Zmniejszy to obciążenie regulacyjne w przypadku przewoźników i przyczyni się do sprawnego, sprawiedliwego i bezpiecznego funkcjonowania wewnętrznego rynku transportu drogowego.

³⁰ <https://sdgs.un.org/goals/goal3>

³¹ COM (2021) 645 final EUR-Lex - 52021DC0645 - EN - EUR-Lex (europa.eu)

- **Stosowanie zasady „jedno więcej – jedno mniej”**

Podejście to polega na „kompensowaniu wszelkich nowych obciążeń dla obywateli i przedsiębiorstw wynikających z wniosków Komisji przez usunięcie równoważnych obciążeń istniejących w tym samym obszarze polityki”.

Oczekuje się, że WS-B doprowadzi do oszczędności kosztów administracyjnych w przypadku przewoźników drogowych dzięki skróceniu czasu potrzebnego na przygotowanie i złożenie wniosków o wydanie specjalnych zezwoleń na transport ładunków niepodzielnych (1,2 mld EUR – kwota wyrażona według wartości bieżącej w latach 2025–2050 w odniesieniu do scenariusza bazowego), co będzie możliwe dzięki ujednoliceniu formularzy wniosków i procedur. Na potrzeby wdrażania zasady „jedno więcej – jedno mniej” roczne oszczędności kosztów administracyjnych szacuje się na poziomie 71,8 mln EUR rocznie dzięki skróceniu czasu potrzebnego na przygotowanie i złożenie wniosków o wydanie specjalnych zezwoleń na transport ładunków niepodzielnych.

Prawa podstawowe

Wniosek został przygotowany z poszanowaniem praw podstawowych i zasad uznanych w szczególności w Karcie praw podstawowych Unii Europejskiej³². Przyczynia się on do osiągnięcia celu dotyczącego wysokiego poziomu ochrony środowiska zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju, o której mowa w art. 37 Karty.

4. WPLYW NA BUDŻET

Oczekuje się, że wniosek ten pociągnie za sobą koszty dostosowania w przypadku Komisji. Są one związane z ustanowieniem technicznych i operacyjnych standardów wymiany informacji na temat transportu ładunków niepodzielnych oraz z opracowaniem standardów strategii inteligentnego dostępu.

Ustanowienie technicznych i operacyjnych standardów wymiany informacji na temat transportu ładunków niepodzielnych zostanie przeprowadzone w dwóch etapach. Na początku zostanie wykonane badanie w celu zestawienia wymaganych elementów i zaproponowania kilku wariantów w odniesieniu do ustanowienia standardów. W drugim etapie wyniki badania zostaną wykorzystane do opracowania standardów z pomocą grupy ekspertów. Koszt wstępnego badania szacuje się na 400 000 EUR. Konieczne będzie zorganizowanie dwóch warsztatów z fizycznym udziałem ich uczestników. Średni koszt dwudniowych warsztatów organizowanych przez Komisję szacuje się na 30 000 EUR. Jednorazowy koszt dostosowania szacuje się zatem na 460 000 EUR.

Proces opracowywania standardów związanych ze strategią inteligentnego dostępu będzie również przebiegał w dwóch etapach. Najpierw zostanie przeprowadzone badanie i dwa warsztaty, a następnie opracowane zostaną standardy z pomocą grupy ekspertów. Koszt tego badania szacuje się na 400 000 EUR. Średni koszt dwudniowych warsztatów organizowanych przez Komisję szacuje się na 30 000 EUR. Konieczne będzie zorganizowanie dwóch warsztatów z fizycznym udziałem ich uczestników. Wysokość wynagrodzenia

³² Dz.U. C 326 z 26.10.2012, s. 391.

przysługującego ekspertom uczestniczącym w spotkaniach szacuje się na 5 000 EUR za każde spotkanie. Jednorazowy koszt dostosowania PMc7 szacuje się zatem na 470 000 EUR.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

• Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania

Komisja będzie monitorować i oceniać rzeczywisty wpływ przepisów za pośrednictwem różnych działań i zestawu wskaźników umożliwiających jej pomiar postępów w osiąganiu celów szczegółowych i operacyjnych. Działania monitorujące obejmują regularne (co dwa lata) składanie przez państwa członkowskie sprawozdań dotyczących liczby i rodzaju (losowych, ukierunkowanych i zautomatyzowanych) przeprowadzonych kontroli zgodności oraz liczby i kategorii wykrytych naruszeń. Na podstawie tych przekazywanych danych krajowych Komisja będzie sporządzać dwuletnie sprawozdania dla Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wdrażania przez państwa członkowskie przepisów dotyczących obciążeń i wymiarów pojazdów ciężkich. Komisja wyciągnie wnioski w sprawie wykonywania przez państwa członkowskie obowiązków w zakresie egzekwowania przepisów oraz przestrzegania przez operatorów przepisów dotyczących obciążeń pojazdów ciężkich. Regularne składanie sprawozdań umożliwi również obserwowanie tendencji w poziomach zgodności oraz skuteczności działań i narzędzi służących do celów egzekwowania przepisów. Komisja będzie kontynuować współpracę z grupą ekspertów ds. obciążeń i wymiarów, która pomoże jej wykryć i omówić przypadki rozbieżnych wykładni przepisów UE dotyczących obciążeń i wymiarów oraz różnych wymogów krajowych i praktyk w zakresie egzekwowania przepisów. Celem jest ustalenie wspólnego podejścia i, w razie potrzeby, opublikowanie wytycznych. Ponadto systemy monitorowania i informacji, które zostaną ustanowione przez państwa członkowskie, pomogą ocenić rozwój w zakresie wykorzystania EMS i ich dziedziny operacyjnej, poziomu transportu ładunków niepodzielnych i krajowych warunków operacyjnych.

• Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku

Art. 1 zmienia dyrektywę Rady 96/53/WE. Poniżej przedstawiono najważniejsze przepisy wprowadzające istotne zmiany w dyrektywie lub nowe elementy.

Art. 1 ust. 1

W art. 1 wprowadza się zmiany w celu aktualizacji odniesień do odpowiednich przepisów dotyczących homologacji typu i nadzoru rynku pojazdów i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów.

Art. 1 ust. 2

W art. 2 wprowadzono zmiany w celu dostosowania definicji pojęć „przyczepy” i „naczepy” oraz procedur pomiaru maksymalnych dopuszczalnych wymiarów do definicji zawartych w przepisach dotyczących homologacji typu pojazdu, dodając kluczowe definicje pojęć

„europejskiego systemu modułowego” i „pojazdu do przewozu pojazdów” oraz definicję „platformy eFTI” zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2020/1056³³.

Zmieniono również definicję operacji transportu intermodalnego i niezbędne odniesienia do tego rodzaju transportu w zmienionej wersji załącznika I, aby umożliwić samochodom ciężarowym, przyczepom i naczepom stosowanym w operacjach transportu intermodalnego korzystanie z tego samego zwiększenia dopuszczalnego obciążenia, jak w przypadku pojazdów drogowych przewożących kontenery lub nadwozia wymienne i wykorzystywanych w transporcie intermodalnym z użyciem kontenerów. Zachęci to również operatorów transportu drogowego do prowadzenia operacji transportu intermodalnego bez użycia kontenerów.

Art. 1 ust. 3

w art. 4 wprowadza się następujące zmiany:

- Aby zapewnić jasność prawa w zakresie użytkowania pojazdów ciężkich, które przekraczają obciążenia i wymiary określone w dyrektywie, w ust. 1 lit. c) potwierdzono, że w przypadku gdy państwa członkowskie korzystają z krajowych odstępstw dozwolonych na podstawie ust. 2, nie powoduje to automatycznego przyznania prawa do przewozów transgranicznych wykonywanych z wykorzystaniem cięższych lub dłuższych pojazdów.
- Ust. 3 odzwierciedla fakt, że transport ładunków niepodzielnych może również prowadzić do przekroczenia obciążeń oraz wymiarów. Ponadto w ustępie tym nakłada się na państwa członkowskie wymóg uproszczenia i usprawnienia procedur wydawania zezwoleń krajowych lub przyjęcia podobnych ustaleń dotyczących transportu ładunków niepodzielnych, aby ograniczyć do minimum obciążenie administracyjne operatorów i uniknąć opóźnień. Wprowadza się w nim również obowiązek współpracy między państwami członkowskimi w odniesieniu do wymogów dotyczących sygnalizacji lub oznakowania pojazdów oraz eliminuje nieproporcjonalne bariery w postaci krajowych wymogów językowych.
- W nowym ust. 4a określa się warunki poruszania się europejskich systemów modułowych (EMS), które mogą być stosowane poza programami testowymi, których dotyczy ust. 5, i bez ograniczania ich do roli zabezpieczenia zapewniającego uczciwą konkurencję, jak określono w art. 4 ust. 4 lit. b). Aby zapewnić uczciwe warunki konkurencji i niedyskryminację, ten nowy ustęp umożliwia państwom członkowskim dopuszczenie EMS do ruchu krajowego i międzynarodowego jeśli spełnione są określone warunki, w tym udostępnione odpowiednie informacje przewoźnikom drogowym w jasny, dostępny i przejrzysty sposób, a mianowicie za pośrednictwem jednego krajowego systemu informacyjnego i komunikacyjnego określonego przez te państwa członkowskie.
- W ramach zmiany w ust. 5 przewidziano rozszerzenie zakresu geograficznego prób mających na celu testowanie, ocenę i stopniowe wprowadzanie nowych technologii

³³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1056 z dnia 15 lipca 2020 r. w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego (Dz.U. L 249 z 31.7.2020, s. 33).

i programów, w tym EMS, które mogłyby być również prowadzone w wymiarze transgranicznym, a także wzmocnienie ich tymczasowego charakteru i ustanowienie maksymalnego okresu pięciu lat na przeprowadzanie takich badań dotyczących EMS. W nowym akapicie przewidziano, że państwa członkowskie muszą ustanowić system monitorowania, aby wykorzystać na szczeblu unijnym wnioski wyciągnięte z technologii testowanych w ramach badań, a także zapewnić porównywalność zgromadzonych informacji, w tym wpływ EMS.

- W nowym ust. 5a upoważnia się Komisję do określenia minimalnych zbiorów danych i wskaźników skuteczności działania, które będą musiały być dostarczane przez krajowe systemy monitorowania w celu kontroli korzystania z systemu zarządzania energią i badań.

Art. 1 ust. 4

Dodaje się nowy art. 4a, zgodnie z którym państwa członkowskie muszą ustanowić i prowadzić krajowy elektroniczny system informacyjny i komunikacyjny, który zapewnia pojedynczy punkt dostępu dla operatorów w celu uzyskania wszystkich niezbędnych informacji do celów przewozu ładunków niepodzielnych, korzystania z EMS w państwach członkowskich, które udzieliły im na to zezwolenia, oraz składania wniosków o uzyskanie zezwoleń na transport ładunków niepodzielnych. Aby dodatkowo ułatwić procedury administracyjne, przepis ten stanowi również, że Komisja może ustanowić wspólny standardowy formularz wniosku dla operatorów ładunków niepodzielnych oraz w większym stopniu zharmonizować przepisy i procedury dotyczące wydawania zezwoleń.

Art. 1 ust. 5

Nowy art. 4b eliminuje sztuczne bariery dla ruchu transgranicznego cięższych samochodów ciężarowych, które uniemożliwiają poprawę efektywności operacyjnej i energetycznej transportu drogowego oraz jego ekoefektywności w ramach przejścia na działalność bezemisyjną. W artykule tym zezwala się na tymczasowe użytkowanie 44-tonowych pojazdów ciężkich napędzanych paliwami kopalnymi w międzynarodowych przewozach drogowych między tymi państwami członkowskimi, które zezwalają na takie cięższe pojazdy w przewozach krajowych. W artykule tym zezwala się również na tymczasowe wykorzystanie wspomnianych pojazdów w transporcie intermodalnym, w przypadku których dozwolone jest zwiększenie dopuszczalnego obciążenia. Okres przejściowy służy zapewnieniu wystarczającej dostępności bezemisyjnych pojazdów ciężkich na rynku dzięki zagwarantowaniu operatorom niezbędnego czasu na odnowienie ich obecnych flot. Data wygaśnięcia tego tymczasowego środka jest powiązana z oczekiwanym wzrostem wykorzystania pojazdów bezemisyjnych, które według prognoz mają stanowić około 50 % nowo zarejestrowanych pojazdów zgodnie z analizą zawartą w ocenie skutków towarzyszącej wnioskowi Komisji w sprawie zmiany rozporządzenia (UE) 2019/1242 (SWD(2023) 88 final).

Art. 1 ust. 6

W zmienionym art. 6 ust. 1 aktualizuje się odniesienia do obowiązujących przepisów UE, natomiast w zmienionym ust. 5 dostosowuje się odniesienie do informacji, które muszą być zawarte w dowodzie zgodności z maksymalnymi obciążeniami określonymi w załączniku I.

Nowy art. 6 ust. 7 zawiera wymóg, aby organizator operacji transportu intermodalnego udostępniał odpowiednie dane dotyczące przewozu ładunków za pośrednictwem platformy elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego (eFTI) zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2020/1056 oraz aby informacje te były dostępne dla odpowiednich organów.

Art. 1 ust. 7

W zmienionym art. 8b aktualizuje się odniesienia do mających zastosowanie przepisów UE dotyczących homologacji typu.

Art. 1 ust. 8

Wobec ograniczonego potencjału poprawy efektywności energetycznej w większości państw członkowskich pojazdom do przewozu pojazdów z otwartymi nadwoziami zezwala się na przekraczanie maksymalnej dozwolonej długości w odniesieniu do ładunków wystających znacznie zwiększające ich pojemność ładunkową. W nowym art. 8c harmonizuje się przepisy dotyczące wystających ładunków dla tych pojazdów i potwierdza legalność ich stosowania w transporcie międzynarodowym.

Art. 1 ust. 9

W zmienionym art. 9a ust. 1 doprecyzowuje się, że możliwe jest przekroczenie maksymalnych długości przewidzianych dla wydłużonych kabin w takim zakresie, aby umożliwić również zastosowanie technologii bezemisyjnych, np. akumulatorów i zbiorników wodoru, w pojazdach wyposażonych w wydłużone kabiny. Ponadto w artykule tym aktualizuje się odniesienie do obowiązujących przepisów UE dotyczących homologacji typu zawartych w ust. 2.

Art. 1 ust. 10

W wyniku zastąpienia art. 10b i wprowadzenie niezbędnych zmian w zmienionej wersji załącznika I we wniosku przewidziano odstępstwa od maksymalnych obciążeń i wymiarów bezemisyjnych pojazdów ciężkich, które równoważą obciążenia i wymiary bezemisyjnych układów napędowych i powiązanego sprzętu. Ponadto w wyniku wprowadzenia zmian w załączniku I w ramach niniejszego wniosku usuwa się warunek, zgodnie z którym maksymalne dodatkowe obciążenie bezemisyjnych pojazdów ciężkich jest ograniczone do masy wynikającej z technologii bezemisyjnej.

Art. 1 ust. 11

W art. 10c wprowadza się zmiany w wyniku dodania nowego ustępu do art. 10b w celu doprecyzowania, że dopuszczenie maksymalnych długości, o których mowa w tym przepisie, podlega – w stosownych przypadkach – również art. 10b ust. 2.

Art. 1 ust. 12

W art. 10d uwzględnia się minimalne wdrożenie systemów ważenia pojazdów w ruchu w transeuropejskiej sieci transportu drogowego przewidziane we wniosku Komisji dotyczącym rozporządzenia w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej. Zapewnia to zewnętrzną spójność między tymi dwoma instrumentami prawnymi i wspiera spełnianie wymogów dotyczących egzekwowania określonych w niniejszym artykule. W art. 10d ust. 2 określono również minimalny poziom kontroli zgodności przeprowadzanych przez państwa członkowskie, w tym kontroli w porze nocnej.

Art. 1 ust. 13

W nowym art. 10da określa się minimalne wspólne warunki dobrowolnego wdrażania systemów strategii inteligentnego dostępu przez państwa członkowskie i zapewnia ich zgodność z ramami prawnymi określonymi w dyrektywie 2010/40/UE, w szczególności w zakresie wymiany odpowiednich danych w czasie rzeczywistym. W artykule tym doprecyzowuje się również, że programy te opracowano jako narzędzie służące lepszemu egzekwowaniu przepisów ruchu drogowego i nie powinny powodować dyskryminujących lub nieproporcjonalnych ograniczeń w swobodnym przepływie towarów i usług ani stanowić przeszkody dla sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego.

Art. 1 ust. 14

W wyniku zmiany art. 10f i wprowadzenia niezbędnych zmian do załącznika I zwiększono maksymalną wysokość pojazdów lub zespołów pojazdów przewożących kontenery o standardowej wysokości zewnętrznej 9'6'' stóp (kontenery o zwiększonej wysokości zewnętrznej), aby jeszcze bardziej ułatwić rozwój transportu intermodalnego.

Art. 1 ust. 15

W art. 10g określono informacje, które są niezbędne do celów odpowiedniej i regularnej oceny wykonania dyrektywy, oceny jej wpływu na cały system transportowy, a także monitorowania badań i programów wdrażanych w państwach członkowskich w celu zapewnienia, aby przynosiły one korzyści UE, bez tworzenia niepotrzebnego lub nieuzasadnionego obciążenia dla państw członkowskich. Komisja wprowadzi standardowy formularz sprawozdawczy w formacie elektronicznym, aby ułatwić państwom członkowskim wypełnianie ich obowiązków sprawozdawczych i zapewnić porównywalność dostarczanych informacji.

Art. 1 ust. 16

W art. 10h ust. 2 wyjaśniono, że uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych powierzone Komisji na mocy tego przepisu obejmują również akty delegowane, o których mowa w art. 4 ust. 5a.

Art. 1 ust. 17

Nowy ust. 4 w art. 10i zawiera odniesienie do procedury, którą Komisja powinna stosować w celu przyjęcia aktów wykonawczych mających natychmiastowe zastosowanie, odpowiednich dla sytuacji nadzwyczajnej.

Art. 1 ust. 18

Uchyla się art. 10j, ponieważ Komisja wypełniła już swój obowiązek wynikający z tego artykułu publikując przedmiotowe sprawozdanie.

Art. 1 ust. 19

W art. 10k wprowadza się kwestię sytuacji nadzwyczajnej, aby zapewnić państwom członkowskim niezbędną elastyczność w obliczu sytuacji kryzysowych, w tym mających miejsce poza UE. Klauzulę nadzwyczajną można stosować tymczasowo, aby zezwolić poszczególnym państwom członkowskim na odstępstwa od zasad określonych w dyrektywie albo, w przypadku gdy dotyczy więcej niż jednego państwa członkowskiego, przez Komisję w drodze aktów wykonawczych mających natychmiastowe zastosowanie.

Art. 1 ust. 20

Załącznik I zastępuje się w celu wprowadzenia niezbędnych zmian odnoszących się do niektórych wartości określonych rodzajów pojazdów ciężkich, w tym pojazdów, o których mowa powyżej, i dotyczących art. 2, art. 10b i art. 10f ust. 1, oraz w celu zwiększenia przejrzystości wartości określonych w załączniku. Zmiany w wartościach dotyczą zwiększenia wysokości pojazdów przewożących kontenery o zwiększonej wysokości zewnętrznej, maksymalnego obciążenia pięcioosiowych pojazdów silnikowych oraz stałej ilości dodatkowego obciążenia i dodatkowego nacisku osi pojazdów bezemisyjnych.

Art. 1 ust. 21

W załączniku III wprowadza się zmiany w celu aktualizacji odniesienia do obowiązujących przepisów UE.

Art. 2

W art. 2 ust. 1 lit. a) rozporządzenia (UE) 2020/1056 dodaje się nowy ppkt (vi) w celu stosowania niniejszego rozporządzenia do wymogów dotyczących informacji regulacyjnych określonych w art. 6 ust. 6 dyrektywy 96/53/WE.

Art. 3

W art. 3 określa się termin transpozycji zmienionej dyrektywy przez państwa członkowskie.

Art. 4

W art. 4 określa się dzień wejścia w życie zmienionej dyrektywy na dzień przypadający dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.

Art. 5

Art. 5 stanowi, że zmieniona dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

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

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-Społecznego³⁴,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów³⁵,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dyrektywie Rady 96/53/WE³⁶ określono maksymalne dopuszczalne obciążenia i wymiary pojazdów ciężkich, które mogą poruszać się po drogach Unii, aby zapewnić bezpieczeństwo ruchu drogowego i sprawne funkcjonowanie rynku wewnętrznego, a także promować efektywność energetyczną i operacyjną operacji transportowych oraz redukcję emisji gazów cieplarnianych z tych operacji. Ocena dyrektywy 96/53/WE wykazała, że dyrektywa ta jedynie częściowo okazała się skuteczna pod względem realizacji jej celów w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, rynku wewnętrznego i ochrony środowiska i istnieje potrzeba dostosowania jej przepisów w celu odzwierciedlenia rozwoju technologicznego i promowania innowacji, sprostania zmieniającym się wyzwaniom rynku transportowego oraz przyczynienia się do realizacji priorytetów polityki Unii w zakresie obniżenia emisyjności transportu.
- (2) W *komunikacie Komisji w sprawie strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości*³⁷ wyraźnie wskazano, że aby przyczynić się do osiągnięcia celu Europejskiego Zielonego Ładu³⁸, jakim jest

³⁴ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

³⁵ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

³⁶ Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 59.

³⁷ COM(2020) 789 final.

³⁸ COM(2019) 640 final.

ograniczenie emisji gazów cieplarnianych z transportu o 90 % do 2050 r., wszystkie rodzaje transportu muszą stać się bardziej zrównoważone, należy zadbać o szeroką dostępność zrównoważonych rozwiązań alternatywnych w systemie transportu multimodalnego oraz wdrożyć odpowiednie zachęty wspierające przejście na system transportu o zerowej emisji zanieczyszczeń w Unii.

- (3) Uproszczając i doprecyzowując przepisy dotyczące obciążeń i wymiarów pojazdów ciężkich wykorzystywanych do transportu drogowego należy rozwiązać kwestię nieefektywności energetycznej i operacyjnej operacji transportu transgranicznego, zapewnić silną motywację dla operatorów do wdrażania technologii bezemisyjnych, ułatwiając jednocześnie korzystanie z istniejących energooszczędnych rozwiązań, a także dalej wspierać operacje intermodalnego transportu towarowego. Aby ograniczyć obciążenia administracyjne, zapobiec zakłóceniom konkurencji oraz zmniejszyć zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego i zniszczeń infrastruktury drogowej, należy zharmonizować niektóre wymogi dotyczące użytkowania cięższych i dłuższych pojazdów oraz wzmocnić egzekwowanie obowiązujących przepisów.
- (4) Aby zrealizować te cele, należy zachować właściwą równowagę między efektywnością ekonomiczną, zrównoważeniem środowiskowym, ochroną infrastruktury drogowej i aspektami bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- (5) Rodzaje pojazdów ciężkich, a także wartości obciążenia tych pojazdów zostały określone w odniesieniu do przepisów Unii dotyczących homologacji typu i nadzoru rynku pojazdów i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w szczególności rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858³⁹ i (UE) 2019/2144⁴⁰. Pożądane jest

³⁹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. L 151 z 14.6.2018, s. 1) oraz Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 z dnia 27 listopada 2019 r. w sprawie wymogów dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w odniesieniu do ich ogólnego bezpieczeństwa oraz ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego, zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 oraz uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 78/2009, (WE) nr 79/2009 i (WE) nr 661/2009 oraz rozporządzenia Komisji (WE) nr 631/2009, (UE) nr 406/2010, (UE) nr 672/2010, (UE) nr 1003/2010, (UE) nr 1005/2010, (UE) nr 1008/2010, (UE) nr 1009/2010, (UE) nr 19/2011, (UE) nr 109/2011, (UE) nr 458/2011, (UE) nr 65/2012, (UE) nr 130/2012, (UE) nr 347/2012, (UE) nr 351/2012, (UE) nr 1230/2012 i (UE) 2015/166 (Dz.U. L 325 z 16.12.2019, s. 1).

⁴⁰ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 z dnia 27 listopada 2019 r. w sprawie wymogów dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w odniesieniu do ich ogólnego bezpieczeństwa oraz ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego, zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 oraz uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 78/2009, (WE) nr 79/2009 i (WE) nr 661/2009 oraz rozporządzenia Komisji (WE) nr 631/2009, (UE) nr 406/2010, (UE) nr 672/2010, (UE) nr 1003/2010, (UE) nr 1005/2010, (UE) nr 1008/2010, (UE) nr 1009/2010, (UE) nr 19/2011, (UE) nr 109/2011, (UE) nr 458/2011, (UE) nr 65/2012, (UE) nr 130/2012, (UE) nr 347/2012, (UE) nr 351/2012, (UE) nr 1230/2012 i (UE) 2015/166 (Dz.U. L 325 z 16.12.2019, s. 1).

zatem zaktualizowanie odniesień do tych odpowiednich aktów prawnych w celu zapewnienia jasności obowiązujących ram legislacyjnych.

- (6) Przepisy dyrektywy 96/53/UE uzupełniają dyrektywę Rady 92/106/EWG⁴¹ w zakresie promowania i wspierania rozwoju transportu intermodalnego. Definicję operacji transportu intermodalnego należy zatem dostosować do terminologii stosowanej w dyrektywie 92/106/EWG, aby umożliwić samochodom ciężarowym, przyczepom i naczepom użytkowanym w operacjach transportu intermodalnego korzystanie z takiego samego zwiększenia dopuszczalnego obciążenia, jak w przypadku pojazdów drogowych przewożących kontenery lub nadwozia wymienne i wykorzystywanych w transporcie intermodalnym z użyciem kontenerów. Taka zachęta dotycząca obciążenia powinna również stanowić motywację dla przewoźników drogowych do prowadzenia operacji transportu intermodalnego bez użycia kontenerów.
- (7) Aby zapewnić wspólne zrozumienie i jednolite wdrażanie przepisów niniejszej dyrektywy w ruchu krajowym i międzynarodowym, należy doprecyzować, że krajowe odstępstwa od niektórych maksymalnych dopuszczalnych obciążeń i wymiarów określonych rodzajów pojazdów użytkowanych w ruchu krajowym nie mają automatycznie zastosowania do pojazdów wykorzystywanych do przewozów transgranicznych.
- (8) Transport ładunków niepodzielnych jest istotnym segmentem rynku związanym ze strategicznymi obszarami energii odnawialnej, inżynierii lądowej i infrastruktury, ropy naftowej i gazu ziemnego, a także przemysłu ciężkiego i sektora produkcji energii elektrycznej. Pomimo uznanej wartości istniejących europejskich wytycznych dotyczących najlepszych praktyk w zakresie transportu ładunków nienormatywnych, przyjętych przez ekspertów wyznaczonych przez państwa członkowskie, poczyniono bardzo niewielkie postępy w kierunku uproszczenia i harmonizacji zasad i procedur uzyskiwania zezwoleń na transport ładunków niepodzielnych. Bez uszczerbku dla prawa państw członkowskich do ustanowienia warunków niezbędnych do zapewnienia bezpiecznego transportu ładunków niepodzielnych na ich terytoriach, państwa członkowskie powinny współpracować w celu zharmonizowania, w miarę możliwości, tych wymogów, aby uniknąć mnożenia rozbieżnych warunków służących temu samemu celowi. Państwa członkowskie powinny również zapewnić, aby wymogi krajowe były proporcjonalne i niedyskryminujące, powstrzymując się od nakładania bezzasadnych wymogów, takich jak biegła znajomość języka danego państwa członkowskiego. W celu zmniejszenia obciążenia administracyjnego operatorów oraz zapewnienia wydajnych, uczciwych i bezpiecznych operacji, kluczowe jest wprowadzenie przejrzystego, zharmonizowanego i przyjaznego dla użytkownika systemu uzyskiwania zezwoleń.
- (9) Europejskie systemy modułowe były wykorzystywane i testowane na szeroką skalę i okazały się interesującym rozwiązaniem pod względem poprawy efektywności ekonomicznej i energetycznej operacji transportowych, przy jednoczesnym zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony infrastruktury, dzięki ich ograniczeniu do odpowiednich części sieci drogowych. Biorąc pod uwagę specyfikę krajową, różne interesy gospodarcze, potrzeby transportowe i zróżnicowane

⁴¹ 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).

możliwości w zakresie infrastruktury transportowej w państwach członkowskich, są one najlepiej umocowane do oceny i wydawania zezwoleń na dopuszczenie EMS do ruchu na swoich terytoriach. Jednocześnie, aby zwiększyć pozytywne skutki społeczno-gospodarcze i środowiskowe dotyczące stosowania EMS, kluczowe znaczenie ma usunięcie niepotrzebnych barier w ich stosowaniu w przewozach transgranicznych między sąsiadującymi państwami członkowskimi, które zezwalają na poruszanie się takich zespołów pojazdów na swoich terytoriach, bez ograniczeń w liczbie przekraczanych granic przez te pojazdy, o ile są one zgodne z maksymalnymi dopuszczalnymi obciążeniami i wymiarami EMS ustanowionymi przez państwa członkowskie na ich odpowiednich terytoriach. Ma to na celu zapewnienie zgodności EMS wykorzystywanych w przewozach transgranicznych ze wspólnym najniższym limitem odnoszącym się do obciążeń i wymiarów EMS stosowanych w tych państwach członkowskich. W interesie bezpieczeństwa operacji, przejrzystości i jasności prawa należy ustanowić wspólne warunki dotyczące użytkowania EMS w ruchu krajowym i międzynarodowym, w tym zapewnić jasne informacje na temat dopuszczalnych obciążeń i wymiarów EMS oraz części sieci drogowej zgodnych ze specyfikacjami takich pojazdów, a także monitorować wpływ użytkowania EMS na bezpieczeństwo ruchu drogowego, infrastrukturę drogową, współpracę modalną, a także wpływ europejskiego systemu modułowego na środowisko i system transportowy, w tym wpływ na udział w strukturze modalnej.

- (10) Państwa członkowskie powinny nadal mieć możliwość tymczasowego prowadzenia badań. Nowe technologie umożliwiające ładowanie pojazdów w ruchu, takie jak panele fotowoltaiczne, pantografy i drogi elektryczne, lub stopniowe wdrażanie EMS w państwach członkowskich, mogą rzeczywiście wiązać się z przekroczeniem maksymalnych obciążeń i wymiarów w środowisku testowym, w tym na transgranicznych odcinkach sieci drogowej. W związku z tym państwa członkowskie powinny nadal mieć możliwość prowadzenia takich badań dotyczących zgodności nowych technologii i transgranicznych koncepcji. Tymczasowy i innowacyjny charakter badań należy doprecyzować w drodze ustalenia maksymalnego okresu ich prowadzenia. Jednocześnie nie należy ograniczać liczby badań nowych technologii i innowacyjnych programów, aby uniknąć hamowania innowacji. Państwa członkowskie powinny regularnie monitorować i oceniać wydajność i wpływ testowania nowych technologii i nowych koncepcji na bezpieczeństwo ruchu drogowego, infrastrukturę drogową, współpracę modalną, a także wpływ na środowisko systemu transportowego, taki jak wpływ na udział w strukturze modalnej.
- (11) Transport ładunków niepodzielnych pomocą pojazdów lub zespołów pojazdów przekraczających maksymalne obciążenia lub wymiary oraz korzystanie z EMS, biorąc pod uwagę ich potrzeby w zakresie dodatkowych zabezpieczeń i odpowiedniej infrastruktury, wymagają poświęcenia szczególnej uwagi takim elementom, jak przejrzystość odpowiednich informacji, pewność prawa i harmonizacja procesów wydawania zezwoleń. Państwa członkowskie powinny zatem ustanowić jeden elektroniczny system informacyjny i komunikacyjny przechowujący wszystkie istotne informacje dotyczące warunków operacyjnych i administracyjnych transportu ładunków niepodzielnych oraz korzystania z EMS w przejrzysty i łatwo dostępny sposób. Przedmiotowy krajowy system powinien również umożliwiać przewoźnikom uzyskiwanie informacji i składanie wniosków drogą elektroniczną w znormalizowanym formacie, dotyczących specjalnych zezwoleń na przewóz ładunków niepodzielnych w danym państwie członkowskim.

- (12) Sztuczne bariery dla transgranicznego transportu cięższych samochodów ciężarowych wykorzystywanych głównie w transporcie dalekobieżnym (takich jak zespoły pojazdów o liczbie osi 5 i 6) należy usunąć w zharmonizowany sposób, aby w perspektywie krótkoterminowej wykorzystać efektywność operacyjną, energetyczną i środowiskową związaną z większą pojemnością ładunkową przyznaną przez państwa członkowskie, w tym w transporcie intermodalnym. Aby skutecznie stymulować przejście na mobilność bezemisyjną, należy stopniowo wycofywać cięższe samochody ciężarowe napędzane paliwami kopalnymi począwszy od 2035 r., od którego przewiduje się, że penetracja rynku przez bezemisyjne pojazdy ciężkie znacznie wzrośnie do poziomu około 50 % nowo rejestrowanych pojazdów ciężkich. Po stopniowym wycofaniu cięższe samochody ciężarowe powinny być nadal dopuszczone do ruchu krajowego, natomiast w przypadku ruchu międzynarodowego powinny spełniać wymogi maksymalnego dopuszczalnego obciążenia określone w załączniku I do dyrektywy 96/53/WE, która ogranicza zwiększenie dopuszczalnego obciążenia pojazdów bezemisyjnych i pojazdów uczestniczących w operacji transportu intermodalnego.
- (13) Dowód zgodności pojazdów z wartościami określonymi w dyrektywie 96/53/WE powinien zawierać wyczerpujące informacje zgodnie ze zaktualizowanymi przepisami Unii dotyczącymi jednolitych procedur i specyfikacji technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów. Należy zatem zaktualizować odniesienia do mających zastosowanie przepisów unijnych, aby uwzględnić konkretne odniesienie do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2021/535⁴². Informacje, które należy zawrzeć w dowodzie zgodności, należy dodatkowo dostosować do maksymalnych obciążeń dopuszczonych na mocy dyrektywy 96/53/WE. Kontrolowanie intermodalnego charakteru operacji transportowej w rozumieniu art. 2 może być szczególnie trudne w przypadku transportu bez użycia kontenerów. Aby zapewnić odpowiednie stosowanie zwiększenia dopuszczalnego obciążenia pojazdów ciężkich uczestniczących w operacjach transportu intermodalnego, operatorzy powinni przedstawić dowód intermodalnego charakteru operacji. Platformy elektronicznych danych dotyczących transportu ustanowione zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1056⁴³ („platformy eFTI”) stanowią odpowiednie narzędzie, ponieważ zostały stworzone w celu uwzględnienia wymogów dotyczących informacji regulacyjnych określonych w art. 3 i 7 dyrektywy 92/106/EWG. W związku z tym korzystanie z platformy eFTI powinno stać się obowiązkowe w celu rejestrowania i udostępniania odpowiednich informacji dotyczących transportu w odniesieniu do rodzajów transportu wykorzystywanych do przewozu ładunku.
- (14) Potencjał ograniczenia zużycia energii w drodze poprawy aerodynamiki w przypadku pojazdów z otwartymi nadwoziami do przewozu pojazdów jest bardzo ograniczony. Rozbieżne przepisy krajowe dotyczące wystających ładunków na pojazdach do przewozu pojazdów powodują zakłócenia konkurencji i znacznie ograniczają ich

⁴² Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/535 z dnia 31 marca 2021 r. ustanawiające zasady stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 w odniesieniu do jednolitych procedur i specyfikacji technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w odniesieniu do ich ogólnych cech konstrukcyjnych i bezpieczeństwa (Dz.U. L 117 z 6.4.2021, s. 1).

⁴³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1056 z dnia 15 lipca 2020 r. w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego (Dz.U. L 249 z 31.7.2020, s. 33).

potencjał w zakresie poprawy wydajności operacyjnej i efektywności energetycznej w ruchu międzynarodowym. W związku z tym konieczne jest zharmonizowanie przepisów dotyczących wystających ładunków na pojazdach z otwartymi nadwoziami do przewozu pojazdów, aby zapewnić właściwą realizację tych celów.

- (15) Pojazdy ciężkie z wydłużonymi kabinami zaczęły pojawiać się na rynku wraz z bezemisyjnymi układami napędowymi. Korzystanie z bezemisyjnych układów napędowych wymaga, w zależności od technologii, dodatkowej przestrzeni, której nie należy wliczać do ładowności pojazdu, tak aby sektor bezemisyjnego transportu drogowego nie był karany pod względem ekonomicznym. Należy zatem doprecyzować, że przekroczenie maksymalnej długości wydłużonych kabin ma zapewniać przestrzeń potrzebną do zastosowania technologii bezemisyjnej, np. akumulatorów i zbiorników wodoru, pod warunkiem, że nie zagraża to bezpieczeństwu, wydajności i komfortowi aerodynamicznych kabin.
- (16) Podobnie jak w przypadku potrzeby dodatkowej przestrzeni obecne normy nie są również odpowiednie, aby zrównoważyć zwiększenie obciążenia bezemisyjnych pojazdów ciężkich, w szczególności w transporcie dalekobieżnym. Dodatkowe obciążenie i nacisk osi są niezbędne w przypadku zespołów pojazdów bezemisyjnych, a także najpopularniejszych pojazdów osobowych używanych w Unii. Lżejsze technologie i lepsza aerodynamika sprawia, że wykorzystanie bezemisyjnych systemów napędowych będzie bardziej wydajne (na przykład, aby umożliwić większy zasięg i dłuższą żywotność baterii) dzięki ograniczeniu zużycia zużywania przez nie energii. Aby zapewnić dodatkowe zachęty do wprowadzania bezemisyjnych pojazdów ciężkich, promować rozwój technologiczny, a także wyposażenie pojazdów o ulepszonej aerodynamice, zwiększenie dopuszczalnego obciążenia powinno zatem zostać odłączone od masy wynikającej z technologii bezemisyjnej.
- (17) Skuteczne, efektywne i spójne egzekwowanie przepisów ma ogromne znaczenie dla zapewnienia niezakłóconej konkurencji między operatorami i wyeliminowania zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego i infrastruktury drogowej stwarzanych przez pojazdy bezprawnie przekraczające dopuszczalne obciążenia lub wymiary. Aby lepiej ukierunkować kontrole drogowe na przeciążone pojazdy – i jeśli zdecydują się one na korzystanie z automatycznych systemów w infrastrukturze drogowej – państwa członkowskie powinny zapewnić co najmniej wprowadzenie takich systemów w transeuropejskiej sieci transportu drogowego. Ponadto w celu zapewnienia niezawodnego i spójnego egzekwowania przepisów w całej Unii obowiązkowy minimalny poziom kontroli przeprowadzanych przez państwa członkowskie należy ustalić proporcjonalnie do poziomu natężenia ruchu pojazdów objętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy na ich terytoriach, z uwzględnieniem odpowiedniej liczby kontroli w porze nocnej.
- (18) Aby jeszcze bardziej wzmocnić egzekwowanie i monitorowanie ruchu pojazdów ciężkich na drogach Unii, zmniejszyć zatory komunikacyjne, poprawić bezpieczeństwo ruchu drogowego, zmniejszyć ryzyko uszkodzenia infrastruktury i promować zrównoważone operacje transportowe, należy zachęcać państwa członkowskie do ustanowienia systemów strategii inteligentnego dostępu, które zapewniają zgodność z przepisami dotyczącymi maksymalnych dopuszczalnych obciążeń i wymiarów. Przy ustanawianiu takich systemów państwa członkowskie powinny stosować minimalne wspólne wymogi w celu zagwarantowania harmonizacji i interoperacyjności w całej UE, w szczególności w odniesieniu do dostępności

i formatu odpowiednich danych podlegających wymianie. Systemy te powinny przyczynić się do zapewnienia, aby właściwy pojazd z właściwym ładunkiem poruszał się po właściwej drodze i we właściwym czasie w celu zagwarantowania minimalnego wpływu na środowisko, infrastrukturę, zdrowie i bezpieczeństwo ludzi oraz społeczeństwo. Przy tworzeniu takich systemów należy wykorzystywać zaawansowane inteligentne systemy transportowe, takie jak komunikacja między pojazdami a infrastrukturą, komunikacja między pojazdami a siecią, udostępnianie danych w czasie rzeczywistym i zdalny monitoring, aby zapewnić bezpieczny i płynny ruch pojazdów ciężkich i nie prowadzić do nieproporcjonalnych lub dyskryminujących ograniczeń ruchu.

- (19) Aby promować rozwój systemu transportu multimodalnego, transport z użyciem kontenerów należy bardziej ułatwić w drodze dopuszczenia dodatkowej wysokości pojazdów drogowych w celu przewozu kontenerów o zwiększonej wysokości zewnętrznej.
- (20) Parlament Europejski i Rada powinny być regularnie informowane o wynikach kontroli zgodności przeprowadzanych przez właściwe organy państw członkowskich, o wdrażaniu i stosowaniu narzędzi egzekwowania przepisów i systemów monitorowania, w szczególności w kontekście oceny wpływu użytkowania cięższych lub dłuższych pojazdów, w tym modułowych zespołów pojazdów, na eksploatację, bezpieczeństwo i środowisko. Informacje te, dostarczone przez państwa członkowskie, powinny umożliwić Komisji monitorowanie rozwoju rynku i zgodności z dyrektywą 96/53/WE. Aby ułatwić państwom członkowskim przekazywanie Komisji niezbędnych informacji oraz zapewnić jednolite i porównywalne dane, umożliwiając jednocześnie monitorowanie zgodności i ocenę ogólnych wyników dyrektywy 96/53/WE, pożądane jest, aby Komisja ustanowiła ujednolicony, łatwy w obsłudze format sprawozdawczy.
- (21) Aby umożliwić sektorowi transportu drogowego szybkie reagowanie na wszelkie sytuacje kryzysowe, takie jak klęski żywiołowe, pandemie, konflikty zbrojne lub awarie infrastruktury, istnieje potrzeba wprowadzenia klauzuli nadzwyczajnej do dyrektywy 96/53/WE, która umożliwia tymczasowe dopuszczenie do ruchu pojazdów ciężkich przekraczających maksymalne dopuszczalne obciążenia lub wymiary, w celu zapewnienia ciągłości dostaw niezbędnych towarów i usług. Taką wyjątkową klauzulę należy stosować tylko wtedy, gdy jest to konieczne w interesie publicznym i pod warunkiem, że nie zagraża to bezpieczeństwu ruchu drogowego.
- (22) W celu zapewnienia, aby systemy monitorowania, które mają zostać ustanowione przez państwa członkowskie w celu oceny skutków EMS i badań, były zgodne z minimalnymi zharmonizowanymi wymogami, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, aby uzupełnić dyrektywę 96/53/WE w odniesieniu do określenia minimalnych zbiorów danych lub wskaźników skuteczności działania, które mają być dostarczane przez te systemy monitorowania. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r.

w sprawie lepszego stanowienia prawa⁴⁴. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

- (23) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszej dyrektywy należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do określenia wspólnego standardowego formularza wniosku oraz harmonizacji zasad i procedur wydawania krajowych zezwoleń lub podobnych ustaleń dotyczących pojazdów lub zespołów pojazdów, które przekraczają maksymalne dopuszczalne obciążenia lub wymiary i są przeznaczone do przewozu ładunków niepodzielnych, do ustanowienia standardowego formatu sprawozdawczego dla państw członkowskich ułatwiającego wypełnianie ich obowiązków sprawozdawczych oraz do ustanowienia tymczasowych wyjątków od stosowania limitów obciążeń i wymiarów w ruchu międzynarodowym między państwami członkowskimi dotkniętymi kryzysem. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011⁴⁵.
- (24) Ze względu na liczne zmiany w załączniku I do dyrektywy 96/53/WE związane z potrzebą zapewnienia dodatkowych zachęt do wprowadzania bezemisyjnych pojazdów ciężkich, z potrzebą harmonizacji maksymalnego obciążenia pięcioosiowych pojazdów silnikowych oraz z potrzebą promowania transportu intermodalnego, dla zachowania przejrzystości dyrektywę tę należy zastąpić.
- (25) Aby dodać informacje wymagane na podstawie dyrektywy 96/53/WE do zakresu rozporządzenia (UE) 2020/1056, rozporządzenie to musi zostać zmienione.
- (26) Ponieważ cele niniejszej dyrektywy, mianowicie zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego, wspieranie zrównoważonych i efektywnych operacji transportowych oraz wspieranie funkcjonowania rynku wewnętrznego, nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na transgraniczny charakter transportu drogowego i problemy, które niniejsza dyrektywa ma rozwiązać możliwe jest lepsze osiągnięcie tego celu na poziomie Unii, może ona 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.
- (27) Zgodnie ze wspólną deklaracją polityczną państw członkowskich i Komisji z dnia 28 września 2011 r. dotyczącą dokumentów wyjaśniających⁴⁶ państwa członkowskie zobowiązały się do złożenia, w uzasadnionych przypadkach, wraz z powiadomieniem o transpozycji, jednego lub większej liczby dokumentów wyjaśniających związku między elementami dyrektywy a odpowiadającymi im częściami krajowych

⁴⁴ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

⁴⁵ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

⁴⁶ Dz.U. C 369 z 17.12.2011, s. 14.

instrumentów transpozycyjnych. W odniesieniu do niniejszej dyrektywy prawodawca uznaje, że przekazanie takich dokumentów jest uzasadnione.

(28) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 96/53/WE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Zmiany w dyrektywie 96/53/WE

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

1) w art. 1 wprowadza się następujące zmiany:

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

„a) wymiarów pojazdów silnikowych kategorii M₂ i M₃ oraz przyczep samochodowych kategorii O oraz pojazdów silnikowych kategorii N₂ i N₃ oraz ich przyczep kategorii O₃ i O₄, jak ujęto w kategoriach w art. 4 rozporządzenia (UE) 2018/858 Parlamentu Europejskiego i Rady*;;

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Wszystkie wartości wymienione w załączniku I odnoszące się do obciążeń obowiązują jako normy transportowe i dlatego odnoszą się do warunków załadunku, a nie do norm produkcji, które są określone w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144**.”;

* Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. L 151 z 14.6.2018, s. 1).

** Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 z dnia 27 listopada 2019 r. w sprawie wymogów dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w odniesieniu do ich ogólnego bezpieczeństwa oraz ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego, zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 oraz uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 78/2009, (WE) nr 79/2009 i (WE) nr 661/2009 oraz rozporządzenia Komisji (WE) nr 631/2009, (UE) nr 406/2010, (UE) nr 672/2010, (UE) nr 1003/2010, (UE) nr 1005/2010, (UE) nr 1008/2010, (UE) nr 1009/2010, (UE) nr 19/2011, (UE) nr 109/2011, (UE) nr 458/2011, (UE) nr 65/2012, (UE) nr 130/2012, (UE) nr 347/2012, (UE) nr 351/2012, (UE) nr 1230/2012 i (UE) 2015/166 (Dz.U. L 325 z 16.12.2019, s. 1).”;

2) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

- a) w tiret drugim definicja „przyczepy” otrzymuje brzmienie:
- „— »przyczepa« oznacza pojazd w rozumieniu art. 3 pkt 17 rozporządzenia (UE) 2018/858”;
- b) w tiret trzecim definicja „naczepy” otrzymuje brzmienie:
- „— »naczepa« oznacza pojazd w rozumieniu art. 3 pkt 33 rozporządzenia (UE) 2018/858”;
- c) po definicji „zespołu pojazdów” dodaje się definicję w brzmieniu:
- „— »europejski system modułowy« oznacza pojazd silnikowy lub zespół pojazdów, do których doczepiona jest co najmniej jedna przyczepa lub naczepa, w przypadku gdy całkowity zespół przekracza maksymalną dopuszczalną długość i może przekraczać maksymalne dopuszczalne obciążenia określone w załączniku I, przy czym poszczególne pojazdy silnikowe, przyczepy i naczepy nie przekraczają obciążeń lub wymiarów określonych w załączniku I”;
- d) po definicji „pojazdu chłodni” dodaje się definicję w brzmieniu:
- „— »pojazd do przewozu pojazdów« oznacza zespół pojazdów skonstruowanych lub trwale przystosowanych i przeznaczonych do przewozu innych pojazdów”;
- e) w tiret czternastym definicja „pojazdu napędzanego paliwem alternatywnym” otrzymuje brzmienie:
- „— »pojazd napędzany paliwem alternatywnym« oznacza pojazd silnikowy napędzany w całości paliwem alternatywnym, który uzyskał homologację zgodnie z ramami rozporządzenia (UE) 2018/858”;
- f) w tiret piętnastym definicja „operacji transportu intermodalnego” lit. a) otrzymuje brzmienie:
- „a) operacji transportu kombinowanego zdefiniowanych w art. 1 dyrektywy Rady 92/106/EWG*; lub”;
- * 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).”;
- g) po definicji „wysyłającego” dodaje się definicję w brzmieniu:
- „— »platforma eFTI« oznacza platformę informacji dotyczących transportu towarowego ustanowioną na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1056*”;
- * Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1056 z dnia 15 lipca 2020 r. w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego (Dz.U. L 249 z 31.7.2020, s. 33).”;
- h) akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Wszystkie maksymalne dopuszczalne wymiary określone w załączniku I sprawdza się pod kątem zgodności z wartościami deklarowanymi w odniesieniu do konkretnego pojazdu zawartymi w dokumencie informacyjnym towarzyszącym homologacji typu całego pojazdu, sporządzonym zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2020/683* i nie jest dopuszczalna żadna tolerancja dodatnia.”;

* Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/683 z dnia 15 kwietnia 2020 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 w odniesieniu do wymogów administracyjnych dotyczących homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (Dz.U. L 163 z 26.5.2020, s. 1).”;

3) w art. 4 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 1 dodaje się lit. c) w brzmieniu:

„c) pojazdów lub zespołów pojazdów przeznaczonych do celów międzynarodowego transportu towarów lub pasażerów, które nie odpowiadają parametrom wymienionym w załączniku I.”;

b) ust. 3 i 4 otrzymują brzmienie:

„3. Pojazdy i zestawy pojazdów, które przekraczają maksymalną wagę lub maksymalne wymiary, mogą zostać dopuszczone do ruchu na podstawie specjalnego zezwolenia, które wydawane jest przez właściwe organy lub na podstawie ustaleń, które są uzgadniane indywidualnie z tym organem, jeżeli te pojazdy lub zestawy pojazdów przewożą ładunki niepodzielne lub przeznaczone są do ich przewożenia.

Państwa członkowskie zapewniają, aby procedura uzyskiwania zezwoleń lub podobnych ustaleń związanych z transportem ładunków niepodzielnych przebiegała sprawnie, skutecznie i w sposób niedyskryminujący dzięki zminimalizowaniu obciążeń administracyjnych i unikaniu niepotrzebnych opóźnień.

Państwa członkowskie gwarantują, że warunki wydawania zezwoleń lub podobnych ustaleń związanych z transportem ładunków niepodzielnych są proporcjonalne i niedyskryminujące. W szczególności państwa członkowskie współpracują w celu uniknięcia różnorodnych oznaczeń pojazdów i sygnalizacji oraz stosowania piktogramów zamiast tekstu. Państwa członkowskie nie nakładają wymogów językowych związanych z transportem ładunków niepodzielnych.

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

Uznaje się, że operacje transportowe nie ograniczają w sposób znaczący międzynarodowej konkurencji w sektorze transportowym, jeżeli spełniony jest chociaż jeden z następujących warunków:

a) operacje transportowe są wykonywane na terytorium państwa członkowskiego przy użyciu specjalnych pojazdów lub zespołów pojazdów w takich warunkach, że normalnie nie mogą być wykonywane za pomocą pojazdów z innych państw członkowskich, np. operacje przy wycince drzew i w przemyśle leśnym;

b) państwo członkowskie, które zezwala na swoim terytorium na wykonywanie operacji transportowych za pomocą pojazdów lub zespołów pojazdów, których wymiary odbiegają od parametrów ustanowionych w załączniku I, zezwala także na dopuszczenie do ruchu europejskich systemów modułowych zgodnie z ust. 4a, za pomocą których osiągnięta być może przynajmniej długość ładunku dozwolona w tym państwie członkowskim, aby dzięki temu zaistniały warunki konkurencji równe dla wszystkich przedsiębiorców.

c) dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

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

a) państwa członkowskie w dostępny i przejrzysty sposób podają do wiadomości publicznej informacje dotyczące maksymalnych obciążeń i wymiarów mających zastosowanie do poruszania się europejskich systemów modułowych na ich terytoriach;

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

c) państwa członkowskie zapewniają łączność tej części sieci, po której mogą poruszać się europejskie systemy modułowe na ich terytoriach, z siecią drogową sąsiednich państw członkowskich, które również dopuszczają do ruchu europejskie systemy modułowe, aby umożliwić ruch transgraniczny;

d) państwa członkowskie ustanawiają system monitorowania i oceniają wpływ europejskich systemów modułowych na bezpieczeństwo ruchu drogowego, infrastrukturę drogową i współpracę modalną, a także wpływ europejskich systemów modułowych na środowisko i system transportowy, w tym wpływ na udział w strukturze modalnej.

W każdym przypadku gdy państwo członkowskie zezwala, zgodnie z niniejszym ustępem, na dopuszczenie europejskich systemów modułowych do ruchu krajowego, nie może ono odmówić ani zakazać korzystania z europejskich systemów modułowych na swoim terytorium w ruchu międzynarodowym, pod warunkiem że takie systemy nie przekraczają maksymalnych obciążeń i wymiarów określonych dla europejskich systemów modułowych w ruchu krajowym.

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

d) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Państwa członkowskie mogą zezwolić na ograniczony okres na prowadzenie badań pojazdów lub zespołów pojazdów, które zbudowane zostały w oparciu o nowe technologie lub koncepcje i nie mogą spełnić wymogów niniejszej dyrektywy. Takie pojazdy lub zespoły pojazdów dopuszcza się do wykonywania niektórych krajowych lub międzynarodowych operacji transportowych w okresie próbnym. W szczególności prowadzenie badań europejskich systemów modułowych będzie dozwolone przez maksymalnie pięć lat. Liczba badań nie jest ograniczona. Państwa członkowskie powiadamiają o tym Komisję.

Państwa członkowskie ustanawiają system monitorowania i oceniają wpływ badań, o których mowa w akapicie pierwszym, na bezpieczeństwo ruchu drogowego, infrastrukturę drogową i współpracę modalną, a także wpływ na środowisko i system transportowy, w tym wpływ na udział w strukturze modalnej.”;

e) dodaje się ust. 5a w brzmieniu:

„5a. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 10h w celu uzupełnienia niniejszej dyrektywy poprzez określenie minimalnych zbiorów danych i wskaźników skuteczności działania, które mają być dostarczane przez systemy monitorowania ustanowione przez państwa członkowskie, o których mowa w ust. 4a lit. d) i ust. 5 niniejszego artykułu.”;

f) uchyla się ust. 7;

4) dodaje się art. 4a i 4b w brzmieniu:

„Artykuł 4a

1. Państwa członkowskie ustanawiają i prowadzą elektroniczny system informacyjno-komunikacyjny obejmujący co najmniej następujące funkcje punktu kompleksowej obsługi:

- a) jeden krajowy punkt przyjmowania wniosków, za pośrednictwem którego wnioskodawca składa wniosek o specjalne zezwolenie lub podobne ustalenie określone w art. 4 ust. 3, w znormalizowanym formacie;
- b) pojedynczy krajowy punkt dostępu dla wnioskodawców w celu uzyskania informacji na temat wymogów dotyczących ubiegania się o specjalne zezwolenia lub podobne ustalenie określone w art. 4 ust. 3 oraz informacji niezbędnych do zaplanowania tras w jasny, dostępny i przejrzysty sposób;
- c) pojedynczy krajowy punkt dostępu dla operatorów europejskich systemów modułowych do informacji, o których mowa w art. 4 ust. 4a lit. a) i b), w stosownych przypadkach.

2. Komisja może przyjmować akty wykonawcze ustanawiające wspólny standardowy formularz wniosku oraz harmonizujące zasady i procedury wydawania zezwoleń krajowych

lub podobnych ustaleń, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu i w art. 4 ust. 3. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 10i ust. 2.

Artykuł 4b

1. W każdym przypadku gdy państwo członkowskie, zgodnie z art. 4 ust. 2 lit. a), dopuszcza do ruchu na swoim terytorium zespoły pojazdów o maksymalnym obciążeniu przekraczającym limity określone w pkt 2.2.1 lub 2.2.2 załącznika I, nie może ono odmówić ani zakazać używania na swoim terytorium w ruchu międzynarodowym tych zespołów pojazdów, które spełniają wymogi w zakresie wartości obciążenia ustalone dla krajowego transportu towarów, pod warunkiem że takie maksymalne dopuszczalne obciążenie zespołów pojazdów nie przekracza 44 ton.
 2. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 limit obciążenia wynoszący 44 tony określony w ust. 1 może zostać przekroczony w przypadku gdy państwo członkowskie dopuszcza wyższe wartości obciążenia zespołów pojazdów uczestniczących w operacji transportu intermodalnego.
 3. Ze względu na spodziewane większe upowszechnienie pojazdów bezemisyjnych niniejszy artykuł stosuje się do dnia 31 grudnia 2034 r.”;
- 5) w art. 6 wprowadza się następujące zmiany:
- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Państwa członkowskie stosują konieczne środki w celu zapewnienia, aby pojazdy określone w art. 1, zgodnie z niniejszą dyrektywą, posiadały jeden z następujących dowodów:

a) kombinację następujących dwóch tablic:

- (i) »tablicy znamionowej producenta«, która jest sporządzana i umieszczana zgodnie z załącznikiem II do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2021/535*,
- (ii) tablicy odnoszącej się do danych o wymiarach, zgodnie z załącznikiem III do niniejszej dyrektywy, która jest sporządzana i umieszczana zgodnie z załącznikiem II do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2021/535;

b) jedną tablicę sporządzoną i umieszczoną zgodnie z załącznikiem II do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2021/535, która zawiera dane określone na obu tablicach określonych w lit. a) niniejszego ustępu;

c) jeden dokument, wydany przez właściwe organy państwa członkowskiego, w którym pojazd ten został zarejestrowany lub dopuszczony do ruchu. Dokument ten musi zawierać takie same nagłówki i dane, jak te na tablicach określonych w lit. a). Musi zostać umieszczony w miejscu odpowiednio zabezpieczonym i łatwo dostępnym dla kontroli.”;

* Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/535 z dnia 31 marca 2021 r. ustanawiające zasady stosowania rozporządzenia Parlamentu

Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 w odniesieniu do jednolitych procedur i specyfikacji technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w odniesieniu do ich ogólnych cech konstrukcyjnych i bezpieczeństwa (Dz.U. L 117 z 6.4.2021, s. 1).”;

b) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. W środkowej kolumnie dowodu zgodności odnoszącej się do masy podawane są, w miarę potrzeb, unijne normy masy stosowane dla danego pojazdu.”;

c) dodaje się ust. 7 w brzmieniu:

„7. W celu zakwalifikowania operacji transportowej jako operacji transportu intermodalnego do celów niniejszej dyrektywy wysyłający lub, jeżeli nie jest wysyłającym, przedsiębiorstwo organizujące operację transportu intermodalnego zapewnia, aby dokumenty, o których mowa odpowiednio w art. 3 i 7 dyrektywy 92/106/EWG, zostały zarejestrowane i udostępnione na platformie eFTI zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2020/1056. Informacje te są dostępne dla właściwych organów na tej samej platformie eFTI, na której zarejestrowano informacje transportowe, zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2020/1056”.

6) w art. 8b wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„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 rozporządzeniem (UE) 2018/858, mogą przekraczać maksymalne długości przewidziane w pkt 1.1 załącznika I do 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 pkt 1.5 załącznika I do 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, muszą uzyskać homologację typu zgodnie z przepisami dotyczącymi homologacji typu w ramach rozporządzenia (UE) 2018/858 i rozporządzenia wykonawczego (UE) 2021/535.”;

b) uchyla się ust. 5;

7) dodaje się art. 8c w brzmieniu:

„Artykuł 8c

Pojazdy do przewozu pojazdów z otwartymi nadwoziami mogą przekraczać maksymalne długości określone w pkt 1.1 załącznika I podczas przewozu ładunku,

osiągając 20,75 m, pod warunkiem stosowania autoryzowanych podpór przewożonego ładunku.

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

8) w art. 9a wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Pojazdy lub zespoły pojazdów, które są zgodne z rozporządzeniem (UE) 2018/858, mogą przekraczać maksymalne długości przewidziane w pkt 1.1 załącznika I do niniejszej dyrektywy, pod warunkiem że ich kabiny zapewniają lepsze własności aerodynamiczne, efektywność energetyczną i większe bezpieczeństwo. Wszelkie przekroczenia maksymalnych długości dozwolonych na podstawie niniejszego artykułu mogą również zostać wykorzystane do zainstalowania technologii bezemisyjnej. Pojazdy lub zespoły pojazdów wyposażone w takie kabiny muszą spełniać wymogi pkt 1.5 załącznika I do niniejszej dyrektywy, a przekroczenie jakichkolwiek maksymalnych długości nie może powodować wzrostu ładowności tych pojazdów.

2. Przed wprowadzeniem do obrotu pojazdy, o których mowa w ust. 1, muszą uzyskać homologację zgodnie z zasadami homologacji typu w ramach rozporządzenia (UE) 2018/858 i rozporządzenia wykonawczego (UE) 2021/535.”;

b) uchyla się ust. 3;

9) art. 10b otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 10b

1. Maksymalne dopuszczalne masy pojazdów i ciężary na oś pojazdów napędzanych paliwem alternatywnym lub pojazdów bezemisyjnych są określone w pkt 2.2., 2.3, 2.4, 3.4.2 i 3.4.3 załącznika I.

Dodatkowa masa, jaką muszą mieć pojazdy napędzane paliwem alternatywnym inne niż pojazdy bezemisyjne, jest określana na podstawie dokumentacji dostarczanej przez producenta w momencie homologacji danego pojazdu. Ta dodatkowa masa musi być podana w oficjalnym dokumencie wymaganym zgodnie z art. 6.

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

2. Maksymalne długości określone w pkt 1.1 załącznika I dla pojazdów bezemisyjnych lub zespołów pojazdów obejmujących pojazdy bezemisyjne mogą zostać przekroczone o dodatkową długość niezbędną do zastosowania technologii bezemisyjnej, wynoszącą maksymalnie 90 cm, aby umożliwić instalowanie takich urządzeń. Takie bezemisyjne pojazdy lub zespoły pojazdów muszą być zgodne z pkt 1.5 i 1.5a załącznika I do niniejszej dyrektywy, a jakiegokolwiek przekroczenie maksymalnych długości nie może powodować wzrostu długości ładunkowej tych pojazdów lub zespołów pojazdów, aby zapewnić zgodność przyczep i naczep z wymogami dotyczącymi operacji transportu intermodalnego.

Dodatkowa długość, jaką muszą mieć pojazdy bezemisyjne, jest określana na podstawie dokumentacji dostarczanej przez producenta w momencie homologacji danego pojazdu. Ta dodatkowa długość musi być podana w oficjalnym dokumencie wymaganym zgodnie z art. 6.”;

10) art. 10c otrzymuje brzmienie:

11) „Artykuł 10c

12) Maksymalne długości określone w załączniku I pkt 1.1, w stosownych przypadkach z zastrzeżeniem art. 9a ust. 1 i art. 10b ust. 2, i maksymalną odległość określoną w załączniku I pkt 1.6 można przekroczyć o 15 cm w przypadku pojazdów lub zespołów pojazdów przewożących kontenery o długości 45 stóp lub nadwozia wymienne o długości 45 stóp, puste lub z ładunkiem, pod warunkiem że transport drogowy danego kontenera lub nadwozia wymiennego odbywa się w ramach operacji transportu intermodalnego.”;

13) w art. 10d wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

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

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

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

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

wymagana, w przypadku gdy systemy automatyczne stosowane są wyłącznie do identyfikacji.

2. Każde państwo członkowskie dokonuje w każdym roku kalendarzowym co najmniej sześć kontroli na milion pojazdokilometrów przejechanych przez pojazdy lub zespoły pojazdów wykorzystywane do transportu towarów na swoim terytorium i objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, dotyczących obciążeń tych pojazdów lub zespołów pojazdów, niezależnie od państwa rejestracji takich pojazdów lub państwa, w którym takie pojazdy zostały dopuszczone do ruchu. Kontrole zgodności obejmują odpowiednią liczbę kontroli przeprowadzanych w porze nocnej.”;

* Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE (Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1).

- b) ust. 5 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:
- c) „5. Komisja przyjmie akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy zapewniające jednolite warunki wdrażania zasad interoperacyjności i zgodności określone w ust. 4.”;
- 14) dodaje się art. 10da w brzmieniu:

„Artykuł 10da

1. Państwa członkowskie mogą wdrażać systemy strategii inteligentnego dostępu na swoich terytoriach w celu regulowania, monitorowania i ułatwiania dostępu pojazdów ciężkich do określonych dróg lub obszarów.

Do celów niniejszego artykułu „strategia inteligentnego dostępu” oznacza ramy techniczne i funkcjonalne służące zarządzaniu dostępem pojazdów ciężkich do sieci drogowej dzięki wykorzystaniu telematyki w celu zapewnienia zgodności z obowiązującymi przepisami dotyczącymi obciążeń i wymiarów.

2. Jeżeli państwo członkowskie wdraża strategię inteligentnego dostępu zgodnie z ust. 1, zapewnia zgodność swoich systemów strategii inteligentnego dostępu z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE*. W szczególności państwa członkowskie zapewniają, aby dane związane z systemem strategii inteligentnego dostępu i objęte zakresem dyrektywy 2010/40/UE, w tym ograniczenia dotyczące obciążenia, długości, szerokości lub wysokości, były dostępne w cyfrowym formacie nadającym się do odczytu maszynowego i udostępniane za pośrednictwem krajowych punktów dostępu ustanowionych na mocy rozporządzenia delegowanego (UE) 2022/670**.

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

- a) określa kryteria przyznawania dostępu pojazdom ciężkim, w tym między innymi obciążenie pojazdu, długość, specyfikacje techniczne i zgodność z określonymi normami bezpieczeństwa;
- b) sprzyja stosowaniu zaawansowanych inteligentnych systemów transportowych w celu zwiększenia bezpieczeństwa i wydajności oraz zmniejszenia zatorów w operacjach transportu drogowego, których dotyczą systemy strategii inteligentnego dostępu;
- c) ustanawia kompleksowy system informacji i komunikacji w celu informowania użytkowników pojazdów ciężkich o wymogach systemu strategii inteligentnego dostępu, procedurach składania wniosków oraz wszelkich aktualizacjach lub zmianach w systemie;

4. Ustanowienie systemów strategii inteligentnego dostępu przez państwo członkowskie nie może powodować dyskryminacyjnych lub nieproporcjonalnych ograniczeń w swobodnym przepływie towarów i usług oraz nie może nadmiernie utrudniać sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego.

* Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu (Dz.U. L 207 z 6.8.2010, s. 1).

** Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2022/670 z dnia 2 lutego 2022 r. uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do świadczenia ogólnounijnych usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu (Dz.U. L 122 z 25.4.2022, s. 1).”;

15) art. 10f ust. 1 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) wysyłający przekazywał przewoźnikowi, któremu powierza transport kontenera lub nadwozia wymiennego, deklarację wskazującą masę i wysokość transportowanego kontenera lub nadwozia wymiennego; oraz”;

16) art. 10g otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 10g

1. 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;
- b) liczby pojazdów lub zespołów pojazdów, w przypadku których wykryto przeciążenie;
- c) liczby i lokalizacji systemów automatycznych zainstalowanych w infrastrukturze drogowej zgodnie z art. 10d ust. 1 oraz informacji, czy służą one wyłącznie do celów identyfikacyjnych, czy też są certyfikowane do bezpośredniego egzekwowania;

- d) wdrożenia i skuteczności systemów strategii inteligentnego dostępu ustanowionych zgodnie z art. 10da;
- e) liczby zezwoleń krajowych wydanych na transport ładunków nienormatywnych zgodnie z art. 4 ust. 3 oraz okresu ich obowiązywania (zezwolenia jednorazowe lub zezwolenia długoterminowe);
- f) wyników ocen przeprowadzonych zgodnie z art. 4 ust. 4a lit. d) i art. 4 ust. 5.

Informacje te należy posegregować według poszczególnych lat.

2. Komisja analizuje informacje otrzymane zgodnie z ust. 1 i na ich podstawie przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z wykonania niniejszej dyrektywy nie później niż 13 miesięcy po otrzymaniu informacji od wszystkich państw członkowskich. Sprawozdanie to zawiera informacje na temat istotnych zmian w objętych nim dziedzinach.

3. Komisja w drodze aktów wykonawczych ustanawia standardowy formularz sprawozdawczy w formacie elektronicznym, który ma być wykorzystywany przez państwa członkowskie do przekazywania Komisji informacji, o których mowa w ust. 1. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 10i ust. 2”;

17) art. 10h ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 4 ust. 5a i art. 10b ust. 1, powierza się Komisji na okres 5 lat od dnia [*Urząd Publikacji: należy wstawić datę wejścia w życie niniejszej dyrektywy*]. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.”;

18) w art. 10i dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 8 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.”;

19) uchyla się art. 10j;

20) dodaje się art. 10k w brzmieniu:

„Artykuł 10k

W przypadku sytuacji kryzysowej, gdy wymaga tego interes publiczny i pod warunkiem, że nie zagraża to bezpieczeństwu ruchu drogowego, państwa członkowskie mogą zezwolić na tymczasowe wyjątki od stosowania limitów obciążeń i wymiarów określonych w załączniku I w odniesieniu do pojazdów wykorzystywanych w ruchu krajowym, na okres nieprzekraczający dwóch miesięcy.

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

W przypadku gdy kryzys dotyczy szeregu państw członkowskich, Komisja może przyjąć akty wykonawcze w celu ustanowienia tymczasowych wyjątków od stosowania limitów obciążeń i wymiarów określonych w załączniku I w odniesieniu do pojazdów wykorzystywanych w ruchu międzynarodowym między państwami członkowskimi dotkniętymi kryzysem. Okres obowiązywania takiego wyjątku nie może przekraczać sześciu miesięcy i może zostać ponownie przedłużony wyłącznie w razie utrzymywania się kryzysu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 10i ust. 4.

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

- 21) załącznik I zastępuje się załącznikiem do niniejszej dyrektywy;
- 22) w załączniku III słowa „dyrektywie 76/114/EWG” zastępuje się słowami „załączniku II do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2021/535”.

Artykuł 2

Zmiany w rozporządzeniu (UE) 2020/1056

W art. 2 ust. 1 lit. a) rozporządzenia (UE) 2020/1056 dodaje się ppkt (vi) w brzmieniu:

„(vi) art. 6 ust. 7 dyrektywy Rady 96/53/WE*,”

* 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).

Artykuł 3

Transpozycja

1. Państwa członkowskie przyjmują i publikują, najpóźniej do dnia [data przyjęcia + 2 lata] r., przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów. Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 4
Wejście w życie

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

Artykuł 5
Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu dnia r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodnicząca

W imieniu Rady
Przewodniczący

OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH REGULACJI

1. STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY

1.1. Tytuł wniosku/inicjatywy

1.2. Obszary polityki, których dotyczy wniosek/inicjatywa

1.3. Wniosek/inicjatywa dotyczy:

1.4. Cel(e)

1.4.1. Cel(e) ogólny(e)

1.4.2. Cel(e) szczegółowy(e)

1.4.3. Oczekiwane wyniki i wpływ

1.4.4. Wskaźniki dotyczące realizacji celów

1.5. Uzasadnienie wniosku/inicjatywy

1.5.1. Potrzeby, które należy zaspokoić w perspektywie krótko- lub długoterminowej, w tym szczegółowy terminarz przebiegu realizacji inicjatywy

1.5.2. Wartość dodana z tytułu zaangażowania Unii Europejskiej (może wynikać z różnych czynników, na przykład korzyści koordynacyjnych, pewności prawa, większej efektywności lub komplementarności). Na potrzeby tego punktu „wartość dodaną z tytułu zaangażowania Unii” należy rozumieć jako wartość wynikającą z unijnej interwencji, wykraczającą poza wartość, która zostałaby wytworzona przez same państwa członkowskie.

1.5.3. Główne wnioski wyciągnięte z podobnych działań

1.5.4. Spójność z wieloletnimi ramami finansowymi oraz możliwa synergia z innymi właściwymi instrumentami

1.5.5. Ocena różnych dostępnych możliwości finansowania, w tym zakresu przegrupowania środków

1.6. Czas trwania i wpływ finansowy wniosku/inicjatywy

1.7. Planowane metody wykonania budżetu

2. ŚRODKI ZARZĄDZANIA

2.1. Zasady nadzoru i sprawozdawczości

2.2. System zarządzania i kontroli

2.2.1. Uzasadnienie dla systemu zarządzania, mechanizmów finansowania wykonania, warunków płatności i proponowanej strategii kontroli

- 2.2.2. *Informacje dotyczące zidentyfikowanego ryzyka i systemów kontroli wewnętrznej ustanowionych w celu jego ograniczenia*
- 2.2.3. *Oszacowanie i uzasadnienie efektywności kosztowej kontroli (relacja kosztów kontroli do wartości zarządzanych funduszy powiązanych) oraz ocena prawdopodobnego ryzyka błędu (przy płatności i przy zamykaniu)*

2.3. Środki zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom

3. SZACUNKOWY WPLYW FINANSOWY WNIOSKU/INICJATYWY

3.1. Działy wieloletnich ram finansowych i linie budżetowe po stronie wydatków, na które wniosek/inicjatywa ma wpływ

3.2. Szacunkowy wpływ finansowy wniosku na środki

- 3.2.1. *Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki operacyjne*
- 3.2.2. *Przewidywany produkt finansowany ze środków operacyjnych*
- 3.2.3. *Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki administracyjne*
 - 3.2.3.1. *Szacowane zapotrzebowanie na zasoby ludzkie*
- 3.2.4. *Zgodność z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi*
- 3.2.5. *Udział osób trzecich w finansowaniu*

3.3. Szacunkowy wpływ na dochody

1. STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY

1.1. Tytuł wniosku/inicjatywy

Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę Rady 96/53/WE ustanawiającą dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym.

1.2. Obszary polityki, których dotyczy wniosek/inicjatywa

Mobilność i transport

1.3. Wniosek/inicjatywa dotyczy:

☒ nowego działania

☐ nowego działania, będącego następstwem projektu pilotażowego/działania przygotowawczego⁴⁷

☐ przedłużenia bieżącego działania

☐ połączenia lub przekształcenia co najmniej jednego działania pod kątem innego/nowego działania

1.4. Cel(e)

1.4.1. Cel(e) ogólny(e)

Ogólnym celem niniejszej inicjatywy jest poprawa efektywności energetycznej i operacyjnej operacji transportu drogowego w szerszym kontekście zwiększonych ambicji UE w zakresie ochrony środowiska i klimatu do 2030 r. oraz neutralności klimatycznej UE do 2050 r., a także zapewnienie swobodnego przepływu towarów i uczciwej konkurencji na wewnętrznym rynku transportu drogowego.

1.4.2. Cel(e) szczegółowy(e)

Cel szczegółowy

Inicjatywa obejmuje trzy następujące cele szczegółowe:

1. Usunięcie barier w upowszechnianiu bezemisyjnych pojazdów ciężkich i urządzeń energooszczędnych oraz zachęcanie do korzystania z transportu intermodalnego.

⁴⁷

O którym mowa w art. 58 ust. 2 lit. a) lub b) rozporządzenia finansowego.

2. Harmonizacja przepisów dotyczących maksymalnego obciążenia i wymiarów pojazdów ciężkich w przewozach transgranicznych.

3. Poprawa egzekwowania przepisów transgranicznych, w tym w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Cele te muszą zostać osiągnięte przy jednoczesnym zachowaniu równowagi między wymogami utrzymania infrastruktury, bezpieczeństwem ruchu drogowego a redukcją emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń pochodzących z systemu transportowego.

1.4.3. Oczekiwane wyniki i wpływ

Należy wskazać, jakie efekty przyniesie wniosek/inicjatywa beneficjentom/grupie docelowej.

Dzięki zapewnieniu silnych zachęt dla przewoźników drogowych pod względem dodatkowej pojemności ładunkowej w odniesieniu do bezemisyjnych pojazdów ciężkich i w odniesieniu do wszystkich rodzajów pojazdów uczestniczących w operacjach transportu intermodalnego, niniejszy wniosek przyspieszy upowszechnienie bezemisyjnych pojazdów ciężkich i będzie promować rozwój transportu intermodalnego. W rezultacie udział pojazdów bezemisyjnych w całej flocie pojazdów ciężkich i działalności transportowej z wykorzystaniem bezemisyjnych pojazdów ciężkich wzrośnie, osiągając około 90 % łącznej liczby tonokilometrów przebiegu pojazdów bezemisyjnych ciężkich do 2050 r. Wniosek przyczyni się również do przejścia z transportu wyłącznie drogowego na transport intermodalny, szacowany na około 21 mld tonokilometrów w 2030 r. i 26 mld tonokilometrów w 2050 r. w stosunku do scenariusza bazowego.

Dzięki harmonizacji przepisów mających zastosowanie do korzystania z dłuższych/cieęższych pojazdów do przewozów transgranicznych i usprawnieniu procedur ubiegania się o zezwolenia w stosownych przypadkach niniejszy wniosek przyczyni się do zmniejszenia obciążeń administracyjnych operatorów i poprawy efektywności energetycznej i operacyjnej przewozów wykonywanych przez takie pojazdy. Oszczędności kosztów netto w przypadku operatorów szacuje się na poziomie 45 mld EUR według wartości bieżącej w latach 2025–2050 w odniesieniu do scenariusza bazowego.

Dzięki usprawnieniu monitorowania i egzekwowania przepisów wniosek uniemożliwi poruszanie się po drogach UE przeciążonych pojazdów ciężkich i innych niezgodnych z przepisami pojazdów ciężkich, eliminując zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego stwarzane przez takie pojazdy i zakłócenia konkurencji.

W latach 2025–2050 wniosek przyczyni się do zmniejszenia emisji CO₂ o 27,8 mln ton (1,2 % emisji CO₂ pochodzących z transportu towarowego). Szacuje się, że koszty zewnętrzne emisji CO₂, wyrażone jako wartość bieżąca w latach 2025–2050 w odniesieniu do scenariusza bazowego, zmaleją o 3,5 mld EUR.

Oczekuje się, że wniosek spowoduje zmniejszenie kosztów zewnętrznych wypadków śmiertelnych o około 0,9 mld EUR dzięki uratowaniu 411 istnień ludzkich w latach 2025–2050 w odniesieniu do scenariusza bazowego.

1.4.4. Wskaźniki dotyczące realizacji celów

Należy wskazać wskaźniki stosowane do monitorowania postępów i osiągnięć.

Komisja będzie monitorować i oceniać rzeczywisty wpływ dyrektywy za pomocą różnych działań i zestawu wskaźników umożliwiających pomiar postępów w osiąganiu celów szczegółowych i operacyjnych.

Postęp w usuwaniu barier na rynku wewnętrznym będzie mierzony na podstawie liczby wyeliminowanych wymogów krajowych oraz w drodze monitorowania redukcji kosztów administracyjnych i operacyjnych związanych z usprawnionymi procedurami wydawania zezwoleń i ułatwionymi przewozami transgranicznymi. Odpowiednie informacje zostaną zbierane od kluczowych zainteresowanych stron, w tym od stowarzyszeń przewoźników, organizacji transportu ładunków nienormatywnych i na podstawie danych statystycznych od właściwych organów krajowych.

Skuteczność szerszego upowszechniania bezemisyjnych pojazdów ciężkich i urządzeń energooszczędnych zostanie oceniona na podstawie zwiększonej liczby zarejestrowanych bezemisyjnych pojazdów ciężkich, wielkości sprzedaży i ich udziału w całej flocie pojazdów ciężkich, zwiększonej liczby sprzedanych pojazdów ciężkich z zainstalowanymi urządzeniami energooszczędnymi. Odpowiednie informacje zostaną zebrane na podstawie danych statystycznych państw członkowskich, od producentów z branży motoryzacyjnej stowarzyszeń przewoźników.

Postępy w promowaniu operacji transportu intermodalnego będą monitorowane na podstawie analizy wzrostu wolumenu operacji transportu intermodalnego, wzrostu liczby przewoźników biorących udział w operacjach transportu intermodalnego, wzrostu wolumenu transportu kontenerów o zwiększonej wysokości zewnętrznej. Informacje będą zbierane od organizacji sektorowych, na podstawie statystyki publicznej dotyczącej wolumenu operacji według rodzaju transportu i zmian w udziale w strukturze modalnej transportu towarowego. Odpowiednie dane mogą być również zbierane z platform eFTI, które zawierają informacje dotyczące transportu towarowego.

Wreszcie poprawa skuteczności egzekwowania prawa zostanie oszacowana na podstawie oceny środków egzekwowania prawa. Dane dotyczące liczby inspekcji, wykrytych naruszeń, wskaźnika wykrywalności, nałożonych kar i wskaźników zgodności, a także liczby i rodzajów zainstalowanych systemów ważenia pojazdów w ruchu będą gromadzone przez organy krajowe, w szczególności przez organy egzekwowania prawa. Zainteresowane strony mogą również dostarczyć informacji na temat spójności i skuteczności praktyk w zakresie egzekwowania przepisów.

1.5. Uzasadnienie wniosku/inicjatywy

1.5.1. *Potrzeby, które należy zaspokoić w perspektywie krótko- lub długoterminowej, w tym szczegółowy terminarz przebiegu realizacji inicjatywy*

Dyrektywa, której dotyczy wniosek, ma wejść w życie w 2025 r.

Wśród środków harmonizacji i monitorowania w dyrektywie przewidziano: (i) ustanowienie minimalnych wymogów administracyjnych i bezpieczeństwa dla transportu ładunków niepodzielnych oraz (ii) ustanowienie wspólnych zasad dobrowolnego wdrażania strategii inteligentnego dostępu. Te dwa działania będą wiązały się z działaniami przygotowawczymi, które zostaną przeprowadzone w latach 2025–2027. Każde działanie będzie obejmowało zamówienie badania zewnętrznego i zorganizowania warsztatów z udziałem ekspertów w tej dziedzinie. Finansowanie dwóch badań i czterech warsztatów z ekspertami będzie potrzebne w latach 2025–2027.

- 1.5.2. *Wartość dodana z tytułu zaangażowania Unii Europejskiej (może wynikać z różnych czynników, na przykład korzyści koordynacyjnych, pewności prawa, większej efektywności lub komplementarności). Na potrzeby tego punktu „wartość dodaną z tytułu zaangażowania Unii” należy rozumieć jako wartość wynikającą z unijnej interwencji, wykraczającą poza wartość, która zostałaby wytworzona przez same państwa członkowskie.*

Ocena *ex post* dyrektywy potwierdziła wartość dodaną działań na szczeblu unijnym w zakresie ustanawiania wspólnych norm dotyczących pojazdów ciężkich poruszających się po drogach w UE. Niedociągnięcia w dyrektywie, w tym luki prawne i przestarzałe normy, utrudniają jednak powszechne wdrażanie technologii w zakresie obniżenia emisyjności i poprawę efektywności operacyjnej w transporcie transgranicznym. Brak skoordynowanych działań na poziomie UE doprowadziłby do dalszej fragmentacji rynku, zakłóceń konkurencji i dyskryminujących praktyk w zakresie kontroli. To wszystko łącznie osłabiłoby zachęty do upowszechniania pojazdów bezemisyjnych i technologii efektywnych energetycznie. Inicjatywy na poziomie krajowym, lokalnym i sektorowym nie wystarczą do rozwiązania ogólnounijnych problemów i ich przyczyn ani do przyczynienia się w znaczący sposób do osiągnięcia celów w zakresie obniżenia emisyjności. Podjęcie działań na szczeblu unijnym jest zatem konieczne, aby zapewnić jasność prawną w odniesieniu do przepisów mających zastosowanie do przewozów transgranicznych wykonywanych z wykorzystaniem dłuższych/cieęższych pojazdów, stworzyć silniejsze zachęty do upowszechniania bezemisyjnych pojazdów ciężkich i rozwoju transportu intermodalnego, a także zapewnić lepsze i bardziej spójne transgraniczne egzekwowanie obowiązujących przepisów.

- 1.5.3. *Główne wnioski wyciągnięte z podobnych działań*

Pierwotna dyrektywa przyjęta w 1996 r. została następnie zmieniona w 2002 r. dyrektywą 2002/7/WE, a w 2015 r. dyrektywą (UE) 2015/719. W ramach rewizji z 2002 r. zharmonizowano maksymalne dopuszczalne wymiary autobusów w ruchu krajowym i międzynarodowym, aby umożliwić płynny przewóz osób w UE. W przeglądzie z 2015 r. przewidziano pewne odstępstwa od maksymalnych dopuszczalnych obciążeń i wymiarów pojazdów i zespołów pojazdów, aby zachęcić do stosowania mechanizmów napędowych napędzanych paliwem alternatywnym, poprawić aerodynamikę pojazdów i zapewnić interoperacyjność z innymi rodzajami transportu. Głównymi celami tych odstępstw była redukcja emisji gazów cieplarnianych, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i komfortu kierowcy w transporcie zarobkowym (towarowym).

Przeprowadzona w 2022 r. ocena obecnej dyrektywy wykazała jednak, że chociaż jest ona skuteczna w propagowaniu bezpieczeństwa ruchu drogowego, zapewnianiu ochrony infrastruktury drogowej i ułatwianiu korzystania z pojazdów drogowych realizujących przewozy kontenerowe w transporcie intermodalnym, nie zapewnia ona uczciwej konkurencji i nie zachęca do korzystania z bezemisyjnych i energooszczędnych technologii i urządzeń.

W ocenie stwierdzono, że zachęty do poprawy efektywności energetycznej operacji transportu drogowego i ograniczenia emisji gazów cieplarnianych są niewystarczające i nie uwzględniają praktycznych skutków stosowania nowych technologii bezemisyjnych, które mogą być cięższe i zajmować więcej miejsca niż technologie oparte na silnikach spalinowych. Odstępstwa krajowe dopuszczające ruch dłuższych lub cięższych pojazdów doprowadziły również do powstania gąszczu rozbieżnych przepisów, co utrudnia sprawny transgraniczny ruch pojazdów ciężkich w UE i prowadzi do utraty efektywności operacyjnej i energetycznej. Tego rodzaju mieszanka unijnych i krajowych wymogów, jak również porozumienia dwustronne, w połączeniu z niepewnością prawną, doprowadziły również do nieskutecznego i niespójnego egzekwowania przepisów, zwłaszcza w transporcie transgranicznym.

Ustalenia te potwierdziły, że istnieje potrzeba usunięcia barier regulacyjnych i technicznych oraz zapewnienia silniejszych zachęt do wdrażania technologii bezemisyjnych i urządzeń energooszczędnych w sektorze pojazdów ciężkich; dalszego propagowania operacji transportu intermodalnego; zharmonizowania i doprecyzowania zasad wykorzystywania dłuższych lub cięższych pojazdów ciężkich do przewozów transgranicznych; oraz zapewnienia skutecznego, wydajnego i spójnego egzekwowania przepisów w całej UE.

1.5.4. Spójność z wieloletnimi ramami finansowymi oraz możliwa synergia z innymi właściwymi instrumentami

Wniosek jest zgodny z wieloletnimi ramami finansowymi. Finansowanie unijne będzie niezbędne do pokrycia wydatków operacyjnych związanych z działaniami wspierającymi rozwój wspólnych norm dotyczących zezwoleń na transport ładunków nienormatywnych i wdrażanie w zharmonizowany sposób systemów strategii inteligentnego dostępu w całej UE.

1.5.5. Ocena różnych dostępnych możliwości finansowania, w tym zakresu przegrupowania środków

Wpływ niniejszego wniosku na budżet jest bardzo ograniczony. Obejmuje finansowanie standardowych analiz wsparcia zewnętrznego i działań konsultacyjnych z ekspertami, które są niezbędne do ustanowienia wspólnych wymogów technicznych zapewniających spójne stosowanie przepisów mających zastosowanie do sektora pojazdów ciężkich w UE.

1.6. Czas trwania i wpływ finansowy wniosku/inicjatywy

☐ Ograniczony czas trwania

☐ Okres trwania wniosku/inicjatywy: od [DD/MM]RRRR r. do [DD/MM]RRRR r.

☐ Okres trwania wpływu finansowego: od RRRR r. do RRRR r. w odniesieniu do środków na zobowiązania oraz od RRRR r. do RRRR r. w odniesieniu do środków na płatności.

☒ Nieograniczony czas trwania

Wprowadzenie w życie z okresem rozruchu od RRRR r. do RRRR r.,

po którym następuje faza operacyjna.

1.7. Planowane metody wykonania budżetu⁴⁸

☒ Bezpośrednie zarządzanie przez Komisję

☒ w ramach jej służb, w tym za pośrednictwem jej pracowników w delegaturach Unii;

☐ przez agencje wykonawcze;

☐ Zarządzanie dzielone z państwami członkowskimi

☐ Zarządzanie pośrednie poprzez przekazanie zadań związanych z wykonaniem budżetu:

☐ państwom trzecim lub organom przez nie wyznaczonym;

☐ organizacjom międzynarodowym i ich agencjom (należy wyszczególnić);

☐ EBI oraz Europejskiemu Funduszowi Inwestycyjnemu;

☐ organom, o których mowa w art. 70 i 71 rozporządzenia finansowego;

☐ organom prawa publicznego;

☐ podmiotom podlegającym prawu prywatnemu, które świadczą usługi użyteczności publicznej, o ile są im zapewnione odpowiednie gwarancje finansowe;

☐ podmiotom podlegającym prawu prywatnemu państwa członkowskiego, którym powierzono realizację partnerstwa publiczno-prywatnego i zapewniono odpowiednie gwarancje finansowe;

⁴⁸

Szczegóły dotyczące metod wykonania budżetu oraz odniesienia do rozporządzenia finansowego znajdują się na stronie BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

- ☐ osobom odpowiedzialnym za wykonanie określonych działań w dziedzinie wspólnej polityki zagranicznej i bezpieczeństwa na mocy tytułu V Traktatu o Unii Europejskiej oraz określonym we właściwym podstawowym akcie prawnym.

W przypadku wskazania więcej niż jednego trybu należy podać dodatkowe informacje w części „Uwagi”.

Uwagi

--

2. ŚRODKI ZARZĄDZANIA

2.1. Zasady nadzoru i sprawozdawczości

Określić częstotliwość i warunki

Zadania będą realizowane bezpośrednio przez DG MOVE zgodnie z rocznym cyklem planowania i monitorowania, w tym w zakresie sprawozdawczości na temat wyników za pośrednictwem rocznego sprawozdania z działalności DG MOVE.

2.2. System zarządzania i kontroli

2.2.1. Uzasadnienie dla systemu zarządzania, mechanizmów finansowania wykonania, warunków płatności i proponowanej strategii kontroli

Jednostka DG MOVE ds. polityki transportu drogowego będzie monitorować transpozycję i wdrażanie proponowanej dyrektywy. Wydatki będą realizowane w ramach zarządzania bezpośredniego, przy pełnym zastosowaniu przepisów rozporządzenia finansowego i decyzji Komisji C(2007) 5858 z dnia 5 grudnia 2007 r. – Zasady zwrotu kosztów poniesionych przez osoby niebędące pracownikami Komisji zaproszone do udziału w posiedzeniach w charakterze ekspertów, jak również wszelkich ewentualnych zmian tych przepisów. Finansowanie zostanie zapewnione w ramach zamówień publicznych oraz w formie zwrotu kosztów poniesionych przez ekspertów. Strategia kontroli zamówień i dotacji w DG MOVE obejmuje szczegółowe prawne, operacyjne i finansowe kontrole *ex ante* procedur, a także podpisywania umów i porozumień. Ponadto wydatki poniesione na zakup towarów i usług również podlegają, w razie potrzeby, kontrolom finansowym *ex post*.

2.2.2. Informacje dotyczące zidentyfikowanego ryzyka i systemów kontroli wewnętrznej ustanowionych w celu jego ograniczenia

Potencjalnych dostawców usług na podstawie umów ramowych uznaje się za wykonawców obarczonych niskim ryzykiem. Potencjalne ryzyko byłoby zatem objęte istniejącymi mechanizmami rozporządzenia finansowego i łagodzone przez zestaw kontroli wewnętrznych DG MOVE (systematyczne kontrole prawne i finansowe *ex ante*, audyty *ex post* wydatków określone w rocznych planach prac audytowych). Jeśli chodzi o zwrot kosztów poniesionych przez ekspertów, kluczowe kontrole ograniczające nieodłączne ryzyko w zakresie dokładności i zasadności roszczeń są realizowane za pomocą AGM, internetowego narzędzia do planowania, organizowania i obsługi zwrotu kosztów spotkań z udziałem ekspertów zewnętrznych. Wprowadzone zostaną również odpowiednie mechanizmy kontroli w celu ograniczenia potencjalnego ryzyka konfliktu interesów.

2.2.3. Oszacowanie i uzasadnienie efektywności kosztowej kontroli (relacja kosztów kontroli do wartości zarządzanych funduszy powiązanych) oraz ocena prawdopodobnego ryzyka błędu (przy płatności i przy zamykaniu)

Biorąc pod uwagę ograniczony zakres i kwotę finansowania unijnego, które ma zostać udzielone, oraz fakt, że odbiorców funduszy UE uważa się za obarczonych

niskim ryzykiem, oczekuje się, że inicjatywa ta nie spowoduje wzrostu kosztów kontroli ponad istniejące koszty kontroli DG MOVE. Przewiduje się, że ryzyko błędu przy płatności i przy zamykaniu pozostanie poniżej 2 %.

2.3. Środki zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom

Określić istniejące lub przewidywane środki zapobiegania i ochrony, np. ze strategii zwalczania nadużyć finansowych.

Stosowane będą standardowe środki zapobiegania i ochrony Komisji, w szczególności:

- Przed dokonaniem płatności pracownicy Komisji dokonują weryfikacji płatności za usługi, z uwzględnieniem zobowiązań umownych, zasad gospodarczych oraz dobrej praktyki finansowej lub zarządczej. Postanowienia dotyczące zwalczania nadużyć finansowych (odnoszące się do nadzoru, wymogów sprawozdawczych itp.) będą umieszczane we wszystkich umowach o udzielenie dotacji zawieranych przez Komisję z beneficjentami płatności i składanych przez nią u nich zamówieniach.

– w celu zwalczania nadużyć finansowych, korupcji i innych działań bezprawnych stosuje się bez ograniczeń przepisy rozporządzenia (UE, Euratom) nr 883/2013 dotyczącego dochodzeń prowadzonych przez Europejski Urząd ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych (OLAF) i Prokuraturę Europejską (EPPO) ustanowioną rozporządzeniem Rady (UE) 2017/1939.

Komisja dalej utrzymuje solidną strategię w zakresie zwalczania nadużyć finansowych (CAFS), która jest obecnie przedmiotem przeglądu.

W 2020 r. DG MOVE przyjęła zmienioną strategię zwalczania nadużyć finansowych (AFS). Strategia zwalczania nadużyć finansowych MOVE opiera się na strategii Komisji w zakresie zwalczania nadużyć finansowych oraz szczegółowej ocenie ryzyka przeprowadzonej wewnętrznie w celu określenia obszarów najbardziej narażonych na nadużycia finansowe, istniejących już kontroli oraz działań niezbędnych do poprawy zdolności DG MOVE do zapobiegania nadużyciom finansowym, ich wykrywania i korygowania.

Postanowienia umowne mające zastosowanie do zamówień publicznych dają służbom Komisji, w tym OLAF, możliwość przeprowadzania audytów i kontroli na miejscu w oparciu o zalecane przez OLAF standardowe przepisy.

3. SZACUNKOWY WPLYW FINANSOWY WNIOSKU/INICJATYWY

3.1. Działy wieloletnich ram finansowych i linie budżetowe po stronie wydatków, na które wniosek/inicjatywa ma wpływ

Istniejące linie budżetowe

Według działów wieloletnich ram finansowych i linii budżetowych

Dział wieloletnich ram finansowych	Linia budżetowa	Rodzaj środków	Wkład			
	Numer	Zrózn./niezrózn. ⁴⁹	państw EFTA ⁵⁰	krajów kandydujących i potencjalnych krajów kandydujących ⁵¹	innych państw	pochodzący z pozostałych dochodów przeznaczonych na określony cel
1	02 20 04 01	Zrózn.	NIE	NIE	NIE	NIE
7	20 02 06 02	Zrózn.	NIE	NIE	NIE	NIE

⁴⁹ Środki zróżnicowane/środki niezróżnicowane

⁵⁰ EFTA: Europejskie Stowarzyszenie Wolnego Handlu

⁵¹ Kraje kandydujące oraz w stosownych przypadkach potencjalne kraje kandydujące Bałkanów Zachodnich.

3.2. Szacunkowy wpływ finansowy wniosku na środki

3.2.1. Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki operacyjne

☐ Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych

☒ Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych, jak określono poniżej:

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Dział wieloletnich ram finansowych	1	Jednolity rynek, innowacje i gospodarka cyfrowa
---	----------	--

DG ds. Mobilności i Transportu			2025	2026	2027	OGÓŁEM
• Środki operacyjne						
Pozycja w budżecie ⁵² 02 20 04 01	Środki na zobowiązania	(1 a)	0,400	0,400		0,800
	Środki na płatności	(2a)	0,200	0,400	0,200	0,800
Środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy ⁵³						
Linia budżetowa		3)				
OGÓŁEM środki	Środki na zobowiązania	=1a+1b+3	0,400	0,400		0,800

⁵² Zgodnie z oficjalną nomenklaturą budżetową.

⁵³ Wsparcie techniczne lub administracyjne oraz wydatki na wsparcie realizacji programów lub działań UE (dawne linie „BA”), pośrednie badania naukowe, bezpośrednie badania naukowe.

dla DG MOVE	Środki na płatności	=2a+2b +3	0,200	0,400	0,200	0,800
--------------------	---------------------	--------------	-------	-------	-------	--------------

• OGÓŁEM środki operacyjne	Środki na zobowiązania	4)	0,400	0,400		0,800
	Środki na płatności	5)	0,200	0,400	0,200	0,800
• OGÓŁEM środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy		6)				
OGÓŁEM środki na DZIAŁ 1 wieloletnich ram finansowych	Środki na zobowiązania	=4+6	0,400	0,400		0,800
	Środki na płatności	=5+6	0,200	0,400	0,200	0,800

Dział wieloletnich ram finansowych	7	„Wydatki administracyjne”
---	----------	---------------------------

Niniejszą część uzupełnia się przy użyciu „danych budżetowych o charakterze administracyjnym”, które należy najpierw wprowadzić do [załącznika do oceny skutków finansowych regulacji](#) (załącznika 5 do decyzji Komisji w sprawie przepisów wewnętrznych dotyczących wykonania budżetu ogólnego Unii Europejskiej), przesyłanego do DECIDE w celu konsultacji między służbami.

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

	2025	2026	2027		Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)	OGÓŁEM
Dyrekcja Generalna: MOVE						
• Zasoby ludzkie						

• Pozostałe wydatki administracyjne		0,060	0,070						0,130
OGÓŁEM Dyrekcja Generalna MOVE	Środki	0,060	0,070						0,130

OGÓŁEM środki na DZIAŁ 7 wieloletnich ram finansowych	(Środki na zobowiązania ogółem = środki na płatności ogółem)	0,060	0,070						0,130
---	--	-------	-------	--	--	--	--	--	--------------

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

		2025	2026	2027	OGÓŁEM
OGÓŁEM środki na DZIAŁY od 1 do 7 wieloletnich ram finansowych	Środki na zobowiązania	0,400	0,460	0,070	0,930
	Środki na płatności	0,200	0,460	0,270	0,930

3.2.2. Przewidywany produkt finansowany ze środków operacyjnych

Środki na zobowiązania w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Określić cele i produkty ↓			2025		2026		2027		OGÓŁEM	
	Rodzaj ⁵⁴	Średni koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba ogółem	Koszt całkowity
CEL SZCZEGÓŁOWY ⁵⁵ – Harmonizacja przepisów dotyczących maksymalnych obciążeń i wymiarów pojazdu ciężkiego wykorzystywanego do przewozów										

⁵⁴ Produkty odnoszą się do produktów i usług, które zostaną zapewnione (np. liczba sfinansowanych wymian studentów, liczba kilometrów zbudowanych dróg itp.).

transgranicznych										
- Produkt	Sprawozdanie końcowe z badania	0,400	1	0,400	1	0,400			2	0,800
- Produkt	Liczba warsztatów i spotkań z ekspertami	0,0325			2	0,060	2	0,070	4	0,130
Cel szczegółowy nr 1 – suma cząstkowa		0,4325			3	0,460	3	0,470	6	0,930
OGÓŁEM					3	0,460	3	0,470	6	0,930

3.2.3. Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki administracyjne

- ☐ Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych
- ☒ Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych, jak określono poniżej:

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

	2025	2026	2027		Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)	OGÓŁEM
--	------	------	------	--	---	--------

DZIAŁ 7 wieloletnich ram finansowych								
Zasoby ludzkie								
Pozostałe wydatki administracyjne		0,060	0,070					0,130
Suma częściowa DZIAŁU 7 wieloletnich ram finansowych		0,060	0,070					0,130

Poza DZIAŁEM 7 ⁵⁶ wieloletnich ram finansowych								
Zasoby ludzkie								
Pozostałe wydatki o charakterze administracyjnym								
Suma częściowa Poza DZIAŁEM 7 wieloletnich ram finansowych								

OGÓŁEM		0,060	0,070					0,130
---------------	--	-------	-------	--	--	--	--	--------------

Potrzeby w zakresie środków na zasoby ludzkie i inne wydatki o charakterze administracyjnym zostaną pokryte z zasobów dyrekcji generalnej już przydzielonych na zarządzanie tym działaniem lub przesuniętych w ramach dyrekcji generalnej, uzupełnionych w razie potrzeby wszelkimi dodatkowymi zasobami, które mogą zostać przydzielone zarządzającej dyrekcji generalnej w ramach procedury rocznego przydziału środków oraz w świetle istniejących ograniczeń budżetowych.

⁵⁶ Wsparcie techniczne lub administracyjne oraz wydatki na wsparcie realizacji programów lub działań UE (dawne linie „BA”), pośrednie badania naukowe, bezpośrednie badania naukowe.

3.2.3.1. Szacowane zapotrzebowanie na zasoby ludzkie

☒ Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich.

☐ Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich, jak określono poniżej:

Wartości szacunkowe należy wyrazić w ekwiwalentach pełnego czasu pracy

	Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)		
• Stanowiska przewidziane w planie zatrudnienia (stanowiska urzędników i pracowników zatrudnionych na czas określony)							
20 01 02 01 (w centrali i w biurach przedstawicielstw Komisji)							
20 01 02 03 (w delegaturach)							
01 01 01 01 (pośrednie badania naukowe)							
01 01 01 11 (bezpośrednie badania naukowe)							
Inna linia budżetowa (określić)							
• Personel zewnętrzny (w ekwiwalentach pełnego czasu pracy: EPC) ⁵⁷							
20 02 01 (CA, SNE, INT z globalnej koperty finansowej)							
20 02 03 (CA, LA, SNE, INT i JPD w delegaturach)							
XX 01 xx yy zz ⁵⁸	- w centrali						
	- w delegaturach						
01 01 01 02 (CA, SNE, INT – pośrednie badania naukowe)							
01 01 01 12 (CA, INT, SNE – bezpośrednie badania naukowe)							
Inna linia budżetowa (określić)							
OGÓŁEM							

XX oznacza odpowiedni obszar polityki lub odpowiedni tytuł w budżecie.

Potrzeby w zakresie zasobów ludzkich zostaną pokryte z zasobów dyirekcji generalnej już przydzielonych na zarządzanie tym działaniem lub przesuniętych w ramach dyirekcji generalnej, uzupełnionych w razie potrzeby wszelkimi dodatkowymi zasobami, które mogą zostać przydzielone zarządzającej dyirekcji generalnej w ramach procedury rocznego przydziału środków oraz w świetle istniejących ograniczeń budżetowych.

Opis zadań do wykonania:

Urzędnicy i pracownicy zatrudnieni na czas określony	
Personel zewnętrzny	

⁵⁷ CA = personel kontraktowy; LA = personel miejscowy; SNE = oddelegowany ekspert krajowy; INT = personel tymczasowy; JPD = młodszy specjalista w delegaturze.

⁵⁸ W ramach podpułapu na personel zewnętrzny ze środków operacyjnych (dawne linie „BA”).

3.2.4. Zgodność z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi

Wniosek/inicjatywa:

- ☒ może zostać w pełni sfinansowany(a) przez przegrupowanie środków w ramach odpowiedniego działu wieloletnich ram finansowych (WRF).

Inicjatywa ta nie wymaga znacznego przeprogramowania. Inicjatywa jest finansowana w ramach linii budżetowej przeznaczonej na wsparcie polityki transportowej (02.20.04.01) oraz linii budżetowej przeznaczonej na wydatki administracyjne (20 02 06 02).

- ☐ wymaga zastosowania nieprzydzielonego marginesu środków w ramach odpowiedniego działu WRF lub zastosowania specjalnych instrumentów zdefiniowanych w rozporządzeniu w sprawie WRF.

Należy wyjaśnić, który wariant jest konieczny, określając działy i linie budżetowe, których ma dotyczyć, odpowiadające im kwoty oraz proponowane instrumenty, które należy zastosować.

- ☐ wymaga rewizji WRF.

Należy wyjaśnić, który wariant jest konieczny, określając linie budżetowe, których ma on dotyczyć, oraz podając odpowiednie kwoty.

3.2.5. Udział osób trzecich w finansowaniu

Wniosek/inicjatywa:

- ☒ nie przewiduje współfinansowania ze strony osób trzecich
- ☐ przewiduje współfinansowanie ze strony osób trzecich szacowane zgodnie z poniższymi szacunkami:

środki w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

	Rok N ⁵⁹	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)			Ogółem
Określić organ współfinansujący								
OGÓŁEM środki objęte współfinansowaniem								

⁵⁹ Rok N jest rokiem, w którym rozpoczyna się realizację wniosku/inicjatywy. „N” należy zastąpić oczekiwanym pierwszym rokiem realizacji (np.: 2021). Tak samo należy postąpić dla kolejnych lat.

3.3. Szacunkowy wpływ na dochody

☒ Wniosek/inicjatywa nie ma wpływu finansowego na dochody

☐ Wniosek/inicjatywa ma wpływ finansowy określony poniżej:

☐ wpływ na zasoby własne

☐ wpływ na dochody inne

Wskazać, czy dochody są przypisane do linii budżetowej po stronie wydatków ☐

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Linia budżetowa po stronie dochodów	Środki zapisane w budżecie na bieżący rok budżetowy	Wpływ wniosku/inicjatywy ⁶⁰						
		Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)		
Artykuł ...								

W przypadku wpływu na dochody przeznaczone na określony cel należy wskazać linie budżetowe po stronie wydatków, które ten wpływ obejmie.

--

Pozostałe uwagi (np. metoda/wzór użyte do obliczenia wpływu na dochody albo inne informacje).

--

⁶⁰

W przypadku tradycyjnych zasobów własnych (opłaty celne, opłaty wyrównawcze od cukru) należy wskazać kwoty netto, tzn. kwoty brutto po odliczeniu 20 % na poczet kosztów poboru.