



Bruksela, 26 listopada 2025 r.
(OR. en)

15611/25

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2023/0265 (COD)

TRANS 556
CLIMA 543
ENV 1239
COMPET 1183
CODEC 1850

NOTA

Od: Sekretariat Generalny Rady

Do: Rada

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 masy w ruchu międzynarodowym
– Podejście ogólne

I. WPROWADZENIE

1. 11 lipca 2023 r. Komisja przedłożyła wyżej wymieniony wniosek Parlamentowi Europejskiemu i Radzie jako część pakietu w sprawie ekologicznego transportu.
2. Wniosek dotyczący zmiany dyrektywy Rady 96/53/WE ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne masy w ruchu międzynarodowym, dalej zwanej „dyrektywą w sprawie mas i wymiarów niektórych pojazdów drogowych”, ma trzy cele: a) zapewnienie bardziej swobodnego i efektywnego przepływu towarów oraz uczciwej konkurencji, b) zapewnienie sektorowi wystarczających zachęt do inwestowania w technologie bezemisyjne oraz c) zapewnienie skuteczniejszego i spójniejszego egzekwowania nowych i istniejących przepisów.

II. PRACE W INNYCH INSTYTUCJACH

3. Parlament Europejski wyznaczył Komisję Transportu i Turystyki (TRAN) do prac nad tym wnioskiem oraz Rosę Marię SERRANO SIERRE (S&D, ES) jako sprawozdawczynię. Parlament Europejski przyjął swoje stanowisko w pierwszym czytaniu na sesji plenarnej 12 marca 2024 r.
4. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny przyjął swoją opinię w sprawie wniosku 27 kwietnia 2023 r. na 578. posiedzeniu plenarnym. Komitet Regionów przyjął swoją opinię na 159. sesji plenarnej, która odbyła się 31 stycznia 2024 r.

III. PRACE W RADZIE I JEJ ORGANACH PRZYGOTOWAWCZYCH

5. Grupa Robocza ds. Transportu Lądowego rozpoczęła prace nad wnioskiem 24 lipca 2023 r. podczas hiszpańskiej prezydencji; dokonano ogólnej prezentacji wniosku oraz analizy oceny jego skutków. Od czasu przedstawienia wniosku Rada obradowała nad trzema sprawozdaniami z postępu prac. Pierwsze posiedzenie odbyło się za prezydencji hiszpańskiej 4 grudnia 2023 r. (ST 15663/23), drugie za prezydencji belgijskiej 18 czerwca 2024 r. (ST 10214/24), a trzecie za prezydencji polskiej 5 czerwca 2025 r. (ST 9156/25).
6. Podczas prezydencji duńskiej prace kontynuowano na forum Grupy Roboczej ds. Transportu Lądowego 4 lipca 2025 r., 18 września, 15 i 31 października oraz 13 listopada.

IV. PRACE MAJĄCE NA CELU UZGODNIENIE TEKSTU KOMPROMISOWEGO

7. Prezydencja, uwzględniając prace poprzednich prezydencji, powróciła do wniosku Komisji, by pracować na jego podstawie. Prace koncentrowały się na utrzymaniu głównych celów, a ich ogólnym zamierzeniem było uproszczenie dyrektywy przy jednoczesnym wspieraniu upowszechniania pojazdów bezemisyjnych. Prezydencja przedstawia rozwiązania pozostałych nierozstrzygniętych kwestii.
8. Poniżej zaprezentowano kompleksowy przegląd i wyjaśniono zmiany w stosunku do wniosku Komisji z myślą o przyjęciu podejścia ogólnego.

9. W art. 1 ust. 3 dotyczącym stosowania autobusów przegubowych i określonych zespołów pojazdów w transporcie pasażerskim wprowadza się zmiany, aby umożliwić państwom członkowskim dalsze stosowanie określonych zespołów pojazdów.
10. Możliwość odstępstwa od mas i wymiarów określonych w załączniku jest zapewniona w przypadku pojazdów objętych specjalnymi zezwoleniami przeznaczonymi do przewozu ładunków niepodzielnych [art. 4 ust. 3], pojazdów wykonujących operacje nie ograniczające w sposób znaczący międzynarodowej konkurencji w sektorze transportu [art. 4 ust. 4] oraz europejskich systemów modułowych (EMS) [art. 4 ust. 4a]. W art. 4b i zgodnie z celami proponowanej zmiany polegającymi na zapewnieniu zachęt dla pojazdów bezemisyjnych i operacji transportu intermodalnego prezydencja proponuje, aby bezemisyjne pojazdy silnikowe lub zespoły pojazdów uczestniczące w operacjach transportu intermodalnego również mogły przekraczać granice, nawet jeżeli przekraczają maksymalne masy określone w załączniku, o ile ich masa nie przekracza masy dozwolonej po obu stronach granicy.
11. W odniesieniu do przewozu ładunków niepodzielnych i wymogu językowego dotyczącego kierowcy [art. 4 ust. 3] państwa członkowskie mogą wymagać szczególnych środków w celu zapewnienia skutecznej komunikacji z kierowcą.
12. Wprowadzono możliwość dodania przez państwa członkowskie do przyczepy do 1,380 m przy wykonywaniu specjalnych przewozów wahadłowych [art. 4 ust. 4aa] wraz z nowym motywem [(11c)], w którym wyjaśniono uzasadnienie dodatkowej długości.
13. Maksymalny okres badań nad EMS, o którym mowa w art. 4 ust. 5, przedłuża się do siedmiu lat.
14. Państwa członkowskie mają wystarczająco dużo czasu na utworzenie punktu kompleksowej obsługi na mocy art. 4a.
15. W art. 7 wprowadzono możliwość ograniczenia przez państwa członkowskie korzystania z niektórych dróg lub obiektów inżynierskich ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego lub charakterystykę infrastruktury.

16. Ze względu na obawy dotyczące wpływu zwiększenia masy na infrastrukturę wprowadzono zmiany w art. 10d w odniesieniu do egzekwowania przepisów. W ustępie pierwszym wyjaśniono, że państwa członkowskie mogą korzystać z automatycznych systemów zainstalowanych w infrastrukturze drogowej sieci TEN-T albo z pokładowych urządzeń ważących. Od 1 grudnia 2029 r. pojazdy bezemisyjne powinny mieć możliwość zdalnego przekazywania wiarygodnych danych dotyczących masy za pośrednictwem pokładowych urządzeń do pomiaru masy, z możliwością korzystania z inteligentnego tachografu. Szczegóły zostaną określone w akcie wykonawczym.
17. W przypadku kryzysów dotyczących kilka państw członkowskich w art. 10k wyjaśniono, że Komisja może przyjmować akty wykonawcze wyłącznie na wniosek zainteresowanych państw członkowskich.
18. Prezydencja proponuje również uproszczenia administracyjne polegające na zaprzestaniu narzucania systemu monitorowania badań EMS [art. 4 ust. 5 i 5a] oraz na wyeliminowaniu korzystania z EFTI w celu wykazania, że dana operacja transportowa kwalifikuje się jako operacja transportu intermodalnego [art. 6 ust. 7]. Biorąc pod uwagę ograniczoną wartość dodaną programów strategii inteligentnego dostępu, proponowany art. 10da został skreślony.
19. W załączniku wprowadzono zmiany w celu odzwierciedlenia poparcia dla upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych, przy jednoczesnym uwzględnieniu obaw państw członkowskich dotyczących niszczenia infrastruktury.
 - a. Dodano dodatkowe 0,90 m dla pojazdów przegubowych z bezemisyjnym pojazdem silnikowym, aby zapewnić więcej miejsca na instalację technologii bezemisyjnej (podsekcja 1.1);
 - b. Skreślenie wiersza związanego z dodatkową wysokością podczas transportu kontenerów podwyższonych, ponieważ większość państw członkowskich ma problem z przejazdem pod mostami (podsekcja 1.3);
 - c. Rozróżnienie między pięcio- lub sześćoosiowymi pojazdami silnikowymi w odniesieniu do dodatkowej przyznawanej za bezemisyjność masy wynoszącej odpowiednio 2 i 4 t (podsekcja 2.2);

- d. Zmniejszenie maksymalnej masy do 34 ton w pkt 2.3.6 dla tego specjalnego rodzaju pojazdów krótkich i ciężkich przy jednoczesnym utrzymaniu dodatkowych dwóch ton dla pojazdów bezemisyjnych. Dodanie wiersza, w którym umożliwia się zwiększenie masy bezemisyjnych autobusów dwuosioowych o 0,50 tony (podsekcja 2.3);
- e. Usunięto zapis o dodatkowym nacisku osi napędowej w przypadku pojazdów bezemisyjnych, ponieważ większość państw członkowskich uważa, że bardzo ciężka oś napędowa powoduje zbyt duże szkody dla infrastruktury (podsekcja 3.4);
- f. Dodano podsekcję 3.6 dotyczącą trzyosiowych pojazdów silnikowych, ponieważ ten typ pojazdów ma szczególne właściwości;
- g. Ponieważ istnieją szczególne przypadki, dodano wiersz dla 5-osiowych pojazdów silnikowych, a kolejny z formułą pomostową określającą odległość między osiami dla zespołów pojazdów przekraczających 42 tony (podsekcja 4.3).

V. **WNIOSKI**

- 20. W związku z powyższym Rada (ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii) jest proszona o to, by na posiedzeniu 4 grudnia 2025 r. uzgodniła podejście ogólne w sprawie kompromisowego tekstu załączonego do niniejszej noty.

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-Społecznego¹,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów²,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

¹ Dz.U. C, C/2024/895, 6.2.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/895/oj>.

² Dz.U. C, C/2024/1982, 18.3.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/1982/oj>.

- (1) W dyrektywie Rady 96/53/WE³ określono maksymalne dopuszczalne masy 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 przyszłości⁴ wyraźnie wskazano, że aby przyczynić się do osiągnięcia celu Europejskiego Zielonego Ładu⁵, jakim jest 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) Upraszczając i doprecyzowując przepisy dotyczące mas 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, a jednocześnie ułatwiać 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.

³ Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 59.

⁴ COM(2020)789 final.

⁵ COM(2019) 640 final.

- (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 limity ich mas 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) 2018/858⁶ i (UE) 2019/2144⁷. Pożądanym jest 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/EWG⁸ 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 dopuszczalnej masy, jak w przypadku pojazdów drogowych przewożących kontenery lub nadwozia wymienne i wykorzystywanych w transporcie intermodalnym z użyciem kontenerów. Taka zachęta dotycząca masy powinna również stanowić motywację dla przewoźników drogowych do prowadzenia operacji transportu intermodalnego bez użycia kontenerów.

⁶ 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).

⁷ 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).

⁸ 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).

- (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 mas 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 na kierowców, takich jak biegła znajomość języka danego państwa członkowskiego. Państwa członkowskie powinny rozważyć zwrócenie się do przewoźników o korzystanie z innych narzędzi komunikacji, głównie o charakterze cyfrowym, w celu zapewnienia skutecznej komunikacji między kierowcą a organami kontrolnymi. Przewoźnicy mogą na przykład zostać poproszeni o uruchomienie numeru telefonu, pod którym kierowca może uzyskać pomoc w przypadku zatrzymania przez organy kontrolne, oraz o zapewnienie, aby numer ten był dostępny, gdy kierowca prowadzi pojazd, również w nocy i w czasie weekendów. W celu zmniejszenia obciążenia administracyjnego operatorów oraz zapewnienia wydajnych, uczciwych i bezpiecznych operacji, kluczowe jest wprowadzenie systemu uzyskiwania zezwoleń, który będzie przejrzysty, zharmonizowany i przyjazny dla użytkownika.

- (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, gdy są wdrażane w odpowiednim środowisku fizycznym i operacyjnym. Biorąc pod uwagę specyfikę krajową, różne interesy gospodarcze, potrzeby transportowe i zróżnicowane zdolności przepustowe infrastruktury transportowej w państwach członkowskich, to one są najlepiej umocowane do oceny i wydawania zezwoleń na dopuszczenie EMS do ruchu na swoich terytoriach. Jednocześnie, aby rozszerzyć 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 krajowymi warunkami dotyczącymi EMS ustanowionymi przez państwa członkowskie na ich odpowiednich terytoriach. Ma to na celu zapewnienie zgodności EMS wykorzystywanych w przewozach transgranicznych ze wspólnym najwyższym limitem odnoszącym się do mas i wymiarów EMS stosowanych w tych państwach członkowskich.
- (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 mas 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 poprzez ustalenie maksymalnego okresu ich prowadzenia. Jednocześnie, aby uniknąć hamowania innowacji, nie należy ograniczać liczby badań nowych technologii i innowacyjnych programów.

- (11) Transport ładunków niepodzielnych za pomocą pojazdów lub zespołów pojazdów przekraczających maksymalne masy 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 obejmujący 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.
- (11a) Ruch transgraniczny między państwami członkowskimi, który pozwala na większe masy niż te określone w załączniku I, może – poprzez zmniejszenie całkowitej liczby przejechanych kilometrów – poprawić efektywność i zmniejszyć emisje CO₂. Takie operacje powinny być nadal dozwolone, o ile w odniesieniu do tych wyższych limitów przestrzegane są krajowe warunki państw członkowskich i są one wykonywane przez bezemisyjne pojazdy silnikowe lub pojazdy uczestniczące w operacjach transportu intermodalnego. Powinno to pozostawać bez uszczerbku dla prawa państw członkowskich do odstąpienia, zgodnie z art. 4, od określonych w załączniku I ograniczeń dotyczących masy i wymiarów.
- (11b) Państwa członkowskie powinny mieć możliwość zezwolenia na wykonywanie specjalistycznych operacji transportowych w okolicznościach, w których normalnie nie są one wykonywane przez pojazdy z innych państw członkowskich, co pozwoli na odstępstwo od standardowych mas i wymiarów pojazdów względem takich operacji, ponieważ taki specjalistyczny transport nie ma znaczącego wpływu na międzynarodową konkurencję w sektorze transportu. Konieczne jest zapewnienie jasności co do koncepcji i użytkowania pojazdów specjalistycznych, w szczególności w kontekście rozszerzenia takich operacji na ruch międzynarodowy, aby umożliwić sprawną współpracę między zgodnymi państwami członkowskimi. Wyraźnymi przykładami są operacje transportowe związane z pozyskiwaniem drewna i przemysłem leśnym, transport realizowany za pomocą zespołów pojazdów o więcej niż sześciu osiach oraz lokalny transport autobusowy.

- (11c) Aby wspierać efektywność operacyjną i promować rozwiązania, które przyczyniają się do ograniczenia wpływu transportu drogowego na środowisko, państwa członkowskie powinny mieć możliwość przyznawania dodatkowej długości pojazdom przegubowym wykorzystywanym w transporcie wahadłowym, pod warunkiem że spełnione są pozostałe parametry określone w załączniku 1, a w szczególności w jego podsekcji 1.5. Zwiększona długość pojazdów przegubowych wykorzystywanych w transporcie wahadłowym, który jest usługą regularną, wykonywaną na stałej trasie logistycznej, może znacznie zwiększyć ładowność, zwłaszcza w przypadku towarów spaletyzowanych, a tym samym zmniejszyć liczbę niezbędnych przejazdów.
- (11d) Dla zielonej transformacji sektora transportu drogowego zasadnicze znaczenie mają zachęty do korzystania z pojazdów bezemisyjnych. Państwa członkowskie zachęca się do zharmonizowania krajowych ograniczeń masy w taki sposób, aby bez utrudniania ruchu transgranicznego zachęcać do korzystania z pojazdów bezemisyjnych.
- (11e) Zważywszy, że dyrektywa umożliwia odstępstwa od maksymalnych mas i wymiarów, państwa członkowskie nadal mogą ograniczać, z przyczyn związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego lub charakterystyką infrastruktury, poruszanie się niektórych pojazdów w określonych częściach swojej sieci dróg.
- (12) *skreśla się*
- (13) *skreśla się*
- (14) Potencjał ograniczenia zużycia energii w drodze poprawy aerodynamiki w przypadku pojazdów z otwartymi nadwoziami do przewozu pojazdów jest bardzo ograniczony. Rozbieżne przepisy krajowe dotyczące wystających ładunków na pojazdach do przewozu pojazdów powodują zakłócenia konkurencji i znacznie ograniczają ich potencjał w zakresie poprawy wydajności operacyjnej i efektywności energetycznej w ruchu międzynarodowym. W związku z tym, aby zapewnić właściwą realizację tych celów, konieczne jest zharmonizowanie przepisów dotyczących wystających ładunków na pojazdach z otwartymi nadwoziami do przewozu pojazdów.

- (15) Na rynku zaczęły pojawiać się pojazdy ciężkie z wydłużonymi kabinami wyposażone w bezemisyjne układy napędowe. 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 masy bezemisyjnych pojazdów ciężkich, w szczególności w transporcie dalekobieżnym. Dodatkowa masa i nacisk osi są niezbędne w przypadku zespołów pojazdów bezemisyjnych, a także najpopularniejszych pojazdów osobowych używanych w Unii. Lżejsze technologie i lepsza aerodynamika sprawiają, 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 dopuszczalnej masy 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 masy 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.

- (17a) Aby zapewnić skuteczne, efektywne i spójne egzekwowanie przepisów oraz poprawę zgodności z przepisami w odniesieniu do pojazdów o większej masie w celu uwzględnienia technologii bezemisyjnej, pojazdy powinny przekazywać informacje na temat aktualnej całkowitej masy zespołu pojazdów z technologii pokładowej, takiej jak pokładowy układ monitorowania masy (OBMM), za pośrednictwem dedykowanej komunikacji krótkiego zasięgu (DSRC). Informacje te mogą być wykorzystywane przez państwa członkowskie do identyfikacji pojazdów, które mogą przekraczać limity masy, jednak niniejsza dyrektywa nie zobowiązuje państw członkowskich do stosowania DSRC w egzekwowaniu tych limitów. Narzędzie to stanowi uzupełnienie innych narzędzi egzekwowania prawa. Aby zapewnić spełnienie takich wymogów, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze w celu umożliwienia przekazywania danych organom egzekwowania prawa.
- (17b) Ponieważ wprowadzanie jakichkolwiek zmian w tachografie może być skomplikowane, a modernizacja pojazdów wyposażonych w OBMM może być dla przewoźników kosztowna, wymóg ten powinien mieć zastosowanie wyłącznie do pojazdów wyposażonych w OBMM od dnia 1 grudnia 2029 r. Bez uszczerbku dla rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 595/2009 lub prerogatyw państw członkowskich w zakresie regulowania wymogów dotyczących masy w transporcie krajowym niniejsza dyrektywa nie przewiduje modernizacji OBMM. Ponadto Komisja powinna mieć możliwość odroczenia daty 1 grudnia 2029 r. o nie więcej niż 18 miesięcy, jeżeli jest to konieczne do zapewnienia możliwości przekazywania danych dotyczących masy.
- (18) *skreśla się*
- (19) *skreśla się*
- (20) Parlament Europejski i Rada powinny być regularnie informowane o wynikach kontroli zgodności przeprowadzanych przez właściwe organy państw członkowskich. 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 masy lub wymiary, w celu zapewnienia ciągłości dostaw niezbędnych towarów i usług. Taka klauzula wyjątkowa powinna być stosowana tylko wtedy, gdy wymaga tego interes publiczny, i pod warunkiem że nie zagraża to bezpieczeństwu ruchu drogowego, oraz bez uszczerbku dla szczególnych przepisów mających zastosowanie w kontekście transportu wojskowego oraz wzmocnionego zapobiegania i reagowania.

(22) *skreśla się*

- (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 masy 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 mas i wymiarów w ruchu międzynarodowym między państwami członkowskimi dotkniętymi kryzysem. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011⁹.
- (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 maksymalnej masy pięcioosiowych pojazdów silnikowych oraz z potrzebą promowania transportu intermodalnego, dla zachowania przejrzystości dyrektywę tę należy zastąpić.
- (25) *skreśla się*
- (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.

⁹ 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).

- (27) Zgodnie ze wspólną deklaracją polityczną państw członkowskich i Komisji z dnia 28 września 2011 r. dotyczącą dokumentów wyjaśniających¹⁰ 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 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 ich przyczep kategorii O oraz pojazdów silnikowych kategorii N₂ i N₃ oraz ich przyczep kategorii O₃ i O₄, zgodnie z kategoriami w art. 4 rozporządzenia (UE) 2018/858 Parlamentu Europejskiego i Rady*;;”;

¹⁰ Dz.U. C 369 z 17.12.2011, s. 14.

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Wszystkie wartości wymienione w załączniku I odnoszące się do mas 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).”;

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do autobusów przegubowych zawierających więcej niż jedną część przegubową, do zespołów pojazdów składających się z pojazdu silnikowego z dołączoną przyczepą, przeznaczonych do przewozu osób, ani do zespołów pojazdów składających się z pojazdu silnikowego z dołączoną naczepą, przeznaczonych do przewozu osób.

- 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 skonstruowany lub trwale przystosowany i przeznaczony 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) operacje transportu kombinowanego zdefiniowane 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).”;

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 osób, które to pojazdy lub zespoły pojazdów nie odpowiadają parametrom wymienionym w załączniku I.”;

b) ust. 3 i 4 otrzymują brzmienie:

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

Minimalizując obciążenia administracyjne i unikając zbędnych opóźnień, państwa członkowskie zapewniają, aby procedura uzyskiwania zezwoleń lub dokonywania podobnych ustaleń związanych z transportem ładunków niepodzielnych przebiegała sprawnie, skutecznie i w sposób niedyskryminujący.

Państwa członkowskie gwarantują, że warunki wydawania zezwoleń lub dokonywania 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 na kierowcę obowiązku znajomości języka urzędowego lub języków urzędowych państw członkowskich, w których odbywa się operacja. Państwa członkowskie mogą jednak wymagać innych środków, w tym narzędzi komunikacji cyfrowej, w celu zapewnienia skutecznej komunikacji między kierowcą a organami kontrolnymi.

4. Państwa członkowskie mogą dopuścić do ruchu na swoim terytorium przeznaczone do transportu pojazdy lub zespoły pojazdów, które wykonują niektóre operacje transportu krajowego lub międzynarodowego nie ograniczające w sposób znaczący międzynarodowej konkurencji w sektorze transportu, jeżeli masy lub wymiary tych pojazdów lub zespołów pojazdów odbiegają od tych określonych w załączniku I sekcje 1, 2 i 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 okolicznościach, w których normalnie nie są one wykonywane przez pojazdy z innych państw członkowskich;

b) państwo członkowskie, które zezwala na swoim terytorium na wykonywanie operacji transportowych za pomocą pojazdów lub zespołów pojazdów, których masy lub wymiary odbiegają od tych określonych 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 przewoźników.”;

c) Dodaje się następujące ust. 4aa oraz 4a:

„4aa. Państwa członkowskie na swoim terytorium mogą dopuścić do ruchu pojazdy przegubowe wykorzystywane do transportu wahadłowego w ramach transportu krajowego lub międzynarodowego, których wymiary odbiegają od wymiarów określonych w załączniku I podsekcja 1.1, jeżeli dodatkowa długość nie przekracza 1,380 m.

„4a. Państwa członkowskie na swoim terytorium 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 mas i wymiarów mających zastosowanie do poruszania się europejskich systemów modułowych na ich terytorium;

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 terytorium, z siecią drogową sąsiednich państw członkowskich, które również dopuszczają do ruchu europejskie systemy modułowe, aby umożliwić ruch transgraniczny.

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 dopuszczenia do ruchu europejskich systemów modułowych na swoim terytorium w ruchu międzynarodowym, pod warunkiem że takie systemy spełniają krajowe warunki, w tym w odniesieniu do maksymalnych mas i wymiarów, określone dla europejskich systemów modułowych w ruchu krajowym.

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

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 trwania badania.

W szczególności prowadzenie badań europejskich systemów modułowych będzie dozwolone przez maksymalnie siedem lat. Liczba badań nie jest ograniczona. Państwa członkowskie powiadamiają o nich Komisję.”;

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 dokonanie podobnych ustaleń, jak określono w art. 4 ust. 3, w znormalizowanym formacie;

b) jeden krajowy punkt dostępu dla wnioskodawców, w którym mogą oni – w jasny, dostępny i przejrzysty sposób – uzyskać informacje na temat wymogów dotyczących ubiegania się o specjalne zezwolenia lub dokonanie podobnych ustaleń, jak określono w art. 4 ust. 3, oraz informacje niezbędne do zaplanowania tras;

ba) jeden krajowy punkt dostępu do informacji na temat maksymalnych mas i wymiarów dozwolonych w danym państwie członkowskim zgodnie z art. 4 ust. 2 lit. a), art. 4 ust. 4 i art. 4b, w stosownych przypadkach;

c) przeznaczony dla operatorów europejskich systemów modułowych jeden krajowy punkt dostępu do informacji, o których mowa w art. 4 ust. 4a lit. a) i b), w stosownych przypadkach.

Krajowe punkty kompleksowej obsługi i krajowe punkty dostępu mogą zostać połączone w jedną publicznie dostępną stronę internetową zapewniającą jeden punkt dostępu i umożliwiającą użytkownikom interakcję z odpowiednim krajowym lub regionalnym organem decyzyjnym bez konieczności składania wielu wniosków.

2. Komisja może przyjmować akty wykonawcze ustanawiające minimalne elementy formularza wniosku oraz harmonizujące zasady i procedury wydawania zezwoleń krajowych lub dokonywania 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 maksymalnej masie przekraczającej limity określone w załączniku I sekcje 2, 3 lub podsekcja 4.3, nie może ono odmówić ani zakazać używania na swoim terytorium w ruchu międzynarodowym tych zespołów pojazdów, które spełniają wymogi w zakresie wartości masy ustalone dla krajowego transportu towarów, w przypadku gdy te zespoły pojazdów zawierają bezemisyjne pojazdy silnikowe lub uczestniczą w operacji transportu intermodalnego.”;

5) w art. 6 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Państwa członkowskie podejmują konieczne działania w celu zapewnienia, aby pojazdy, o których mowa w art. 1, zgodnie z niniejszą dyrektywą, posiadały jeden z następujących dowodów:

a) kombinację następujących dwóch tablic:

(i) »tabliczki znamionowej«, 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) jednolitą 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) jednolity 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 obciążenia podawane są, w miarę potrzeb, unijne normy obciążenia stosowane dla danego pojazdu.”;

5a) art. 7 otrzymuje brzmienie:

„Niniejsza dyrektywa nie stanowi przeszkody dla stosowania obowiązujących przepisów drogowych w każdym państwie członkowskim, co pozwala ograniczać – ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego lub charakterystykę infrastruktury – masę lub wymiary pojazdów na niektórych drogach lub obiektach inżynieryjnych, niezależnie od państwa rejestracji lub dopuszczenia do ruchu takich pojazdów.

Obejmuje to również możliwość nakładania lokalnych ograniczeń na maksymalne dopuszczalne wymiary lub masy pojazdów, które mogą być używane, w przypadku gdy infrastruktura nie jest przystosowana do długich i ciężkich pojazdów, na określonych obszarach lub drogach, takich jak centra miast, małe wioski lub miejsca o szczególnym znaczeniu przyrodniczym.”;

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 podsekcji 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 podsekcji 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 podczas przewozu ładunku przekraczać maksymalne długości określone w załączniku I podsekcja 1.1, 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 0,50 m, pod warunkiem że pierwsza oś przewożonego pojazdu spoczywa na konstrukcji przyczepy. Z tyłu natomiast ładunek może wystawać maksymalnie na odległość 1,50 m pod warunkiem, że ostatnia oś transportowanego pojazdu spoczywa na konstrukcji przyczepy, a tylna oś transportowanego pojazdu nie wystaje poza podporę ładunku”;

- 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 podsekcji 1.1 załącznika I do niniejszej dyrektywy, pod warunkiem że ich kabiny zapewniają lepsze własności aerodynamiczne, większą 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 podsekcji 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 napędzanych paliwem alternatywnym lub pojazdów bezemisyjnych są określone w załączniku I podsekcje 2.2, 2.3 i 2.4.

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. Maksymalna długość określona w załączniku I podsekcja 1.1 dla pojazdów przegubowych obejmujących silnikowe pojazdy bezemisyjne może zostać przekroczona o dodatkową długość niezbędną do zastosowania technologii bezemisyjnej, wynoszącą maksymalnie 0,90 m, aby umożliwić instalowanie takich urządzeń. Takie bezemisyjne pojazdy lub zespoły pojazdów muszą być zgodne z podsekcjami 1.5 i 1.6 załącznika I do niniejszej dyrektywy, a jakiegokolwiek przekroczenie maksymalnej długości nie może powodować wzrostu długości ładunkowej tych zespołów pojazdów, aby zapewnić zgodność 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:

„Artykuł 10c

Maksymalne długości określone w załączniku I podsekcja 1.1, w stosownych przypadkach z zastrzeżeniem art. 9a ust. 1 i art. 10b ust. 2, i maksymalną odległość określoną w załączniku I podsekcja 1.6 można przekroczyć o 0,150 m 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.”;

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

a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Państwa członkowskie podejmują szczególne środki w celu ustalenia, które pojazdy lub zespoły pojazdów będące w użytkowaniu najprawdopodobniej przekroczyły maksymalną dopuszczalną masę i powinny – w celu zapewnienia przestrzegania wymogów niniejszej dyrektywy – zostać poddane kontroli ich właściwych organów. Środki te mogą być wprowadzane za pomocą automatycznych systemów zainstalowanych w infrastrukturze drogowej transeuropejskiej sieci transportu drogowego zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2024/1679*.

Oprócz stosowania automatycznych systemów umieszczonych na infrastrukturze drogowej państwa członkowskie mogą identyfikować przemieszczające się pojazdy lub zespoły pojazdów, których masa jest prawdopodobnie większa niż dopuszczalna masa całkowita, za pomocą pokładowych urządzeń ważących instalowanych w pojazdach zgodnie z ust. 4.

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

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

1a. Aby kwalifikować się do dodatkowego obciążenia przyznawanego pojazdom bezemisyjnym w załączniku I pkt 2.2.1 i 2.2.2, pojazdy wyposażone w urządzenia OBMM zgodne z rozporządzeniem wykonawczym Komisji 2025/2161 i zarejestrowane po raz pierwszy po dniu 1 grudnia 2029 r. muszą być w stanie zdalnie przekazywać wiarygodne dane dotyczące masy zespołu pojazdu w ruchu drogowym organom egzekwowania prawa podczas kontroli drogowych. Przekazywane informacje mogą być wykorzystywane przez państwa członkowskie wyłącznie do identyfikacji pojazdów, które mogą przekraczać dopuszczalną masę całkowitą.

1b. Do celów przekazywania danych, o których mowa w ust. 1a, można stosować inteligentny tachograf zdefiniowany w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014.

1c. Komisja może przyjmować akty wykonawcze, jeżeli jest to konieczne do umożliwienia przekazywania danych, o których mowa w ust. 1a, organom egzekwowania prawa. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 10i ust. 2.

1d. Komisja może przyjmować akty delegowane zgodnie z art. 10h, odraczając datę, o której mowa w ust. 1a, o 18 miesięcy, jeżeli jest to konieczne do zapewnienia, aby nowo zarejestrowane pojazdy były w stanie przekazywać dane dotyczące masy za pomocą łączności na odległość.

2. Każde państwo członkowskie przeprowadza w każdym roku kalendarzowym odpowiednią liczbę kontroli pojazdów lub zespołów pojazdów wykorzystywanych do transportu towarów na swoim terytorium i objętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy; kontrole te dotyczą masy tych pojazdów lub zespołów pojazdów, niezależnie od państwa rejestracji takich pojazdów lub państwa, w którym takie pojazdy zostały dopuszczone do ruchu.”;

* Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniające rozporządzenia (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr 1315/2013 (Dz.U. L, 2024/1679, 28.6.2024).

b) ust. 5 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„5. Komisja może przyjmować akty wykonawcze w celu ustanowienia szczegółowych przepisów zapewniających jednolite warunki wdrażania zasad interoperacyjności i zgodności określonych w ust. 4.”;

12) *skreśla się*

13) *skreśla się*

14) 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 systemów automatycznych zainstalowanych w infrastrukturze drogowej zgodnie z art. 10d ust. 1 oraz informacje, czy służą one wyłącznie do celów identyfikacyjnych, czy też są certyfikowane do bezpośredniego egzekwowania;

skreśla się lit. d);

e) liczby zezwoleń krajowych wydanych na transport ładunków nienormatywnych zgodnie z art. 4 ust. 3 oraz okresu ich obowiązywania (zezwolenia jednorazowe lub zezwolenia długoterminowe);

Informacje te należy przedstawiać w podziale na lata.

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”;

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

„2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 10b ust. 1, powierza się Komisji na okres pięciu 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.”;

16) 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.”;

17) uchyla się art. 10j;

18) 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 mas i wymiarów określonych w załączniku I w odniesieniu do pojazdów wykorzystywanych w ruchu krajowym, na okres, który nie przekracza dwóch miesięcy i może zostać przedłużony wyłącznie w razie utrzymywania się sytuacji kryzysowej.

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

W przypadku gdy sytuacja kryzysowa dotyczy kilku państw członkowskich, Komisja może – na wniosek zainteresowanych państw członkowskich – przyjąć akty wykonawcze w celu ustanowienia tymczasowych wyjątków od stosowania limitów mas i wymiarów określonych w załączniku I w odniesieniu do pojazdów wykorzystywanych w ruchu międzynarodowym między państwami członkowskimi dotkniętymi sytuacją kryzysową. Okres obowiązywania takiego wyjątku nie może przekraczać sześciu miesięcy i może zostać przedłużony wyłącznie w razie utrzymywania się sytuacji kryzysowej. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 10i ust. 4.

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

Niniejszy artykuł stosuje się bez uszczerbku dla szczegółowych przepisów mających zastosowanie do transportu wojskowego w przypadku wzmocnionego zapobiegania i reagowania.”;

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

[...]

[...]

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 i rozpoczęcie stosowania

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

Art. 4a ust. 1 stosuje się od dnia [wstawić datę: 4 lata po zakończeniu okresu transpozycji].

Artykuł 5

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu dnia r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

W imieniu Rady

Przewodnicząca

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

MAKSYMALNE MASY I WYMIARY ORAZ PODOBNE PARAMETRY POJAZDÓW

1. Maksymalne dopuszczalne wymiary pojazdów, o których mowa w art. 1 ust. 1 lit. a)		
1.1 Maksymalna długość		
	— pojazd silnikowy inny niż autobus	12,00 m
	— przyczepa	12,00 m
	— pojazd przegubowy	16,50 m
	— pociąg drogowy	18,75 m
	— autobus przegubowy	18,75 m
	— autobus dwuosiowy	13,50 m
	— autobus o więcej niż dwu osiach	15,00 m
	— autobus + przyczepa	18,75 m
	W przypadku pojazdów przegubowych, w tym bezemisyjnych pojazdów silnikowych, maksymalna dopuszczalna długość przewidziana w podsekcji 1.1 może zostać przekroczona o 0,90 m.	
1.2 Maksymalna szerokość		
	a) wszystkie pojazdy z wyjątkiem pojazdów, o których mowa w lit. b)	2,55 m
	b) nadbudówki pojazdów chłodni lub kontenerów chłodniczych bądź chłodniczych nadwozi wymiennych przewożonych przez pojazdy	2,60 m

1.3 Maksymalna wysokość		
	— dowolny pojazd	4,00 m
1.4 Usuwalne nadbudówki i standardowe ładunki, takie jak kontenery, są ujęte w wymiarach określonych w podsekcjach 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 oraz 4.4.		
1.4a Jeśli do autobusu przymocowane są jakiegokolwiek zdejmowane przystawki, takie jak pojemniki na narty, to jego długość włącznie z przystawkami nie może przekraczać maksymalnej długości określonej w podsekcji 1.1.		
1.5 Każdy pojazd silnikowy lub zespół pojazdów, które są w dopuszczone do ruchu, muszą być zdolne do wykonania zakrętu w okręgu o promieniu zewnętrznym 12,50 m oraz promieniu wewnętrznym 5,30 m.		
1.5a Wymagania dodatkowe dla autobusów		
	Przy stojącym pojeździe, przez wykreślenie na ziemi linii określa się płaszczyznę pionową styczną do boku pojazdu skierowaną na zewnątrz okręgu. W przypadku pojazdu przegubowego, do tej płaszczyzny muszą przylegać dwie jego sztywne części	
	Kiedy pojazd wjeżdża z linii prostej do okręgu określonego w podsekcji 1.5, żadna z jego części nie może odchylić się od tej pionowej płaszczyzny o więcej niż 0,60 m.	
1.6 Maksymalna odległość między osią sworznia siodła a tyłem naczepy		12,00 m
1.7 Maksymalna odległość mierzona równolegle do osi podłużnej pociągu drogowego od skrajnego punktu części ładunkowej za kabiną do najdalszego zewnętrznego punktu przyczepy zespołu minus odległość między tyłem pojazdu ciągnącego a przodem przyczepy		15,65 m
1.8 Maksymalna odległość mierzona równolegle do osi podłużnej pociągu drogowego od skrajnego punktu części ładunkowej za kabiną do najdalszego zewnętrznego punktu przyczepy zespołu		16,40 m

2. Maksymalna dopuszczalna masa pojazdu				
2.1 Pojazdy będące częścią zespołu pojazdów				
	2.1.1	Przyczepy dwuosiove	18 t	
	2.1.2	Przyczepy trzyosiowe	24 t	
2.2 Zespoły pojazdów				
	2.2.1	Pociągi drogowe z pięcioma lub sześcioma osiami		
		a) dwuosiove pojazdy silnikowe z przyczepami trzyosiowymi lub trzyosiowe pojazdy silnikowe z przyczepami dwuosioowymi	40 t	
		b) trzyosiowe pojazdy silnikowe z przyczepami trzyosiowymi	40 t	
	2.2.2	a) dwuosiove pojazdy silnikowe z naczepami trzyosiowymi lub trzyosiowe pojazdy silnikowe z naczepami dwuosioowymi		40 t
		b) trzyosiowe pojazdy silnikowe z naczepami trzyosiowymi		40 t
		c) dwuosiove pojazdy silnikowe z naczepami trzyosiowymi lub trzyosiowe pojazdy silnikowe z naczepami dwuosioowymi wykorzystywane w operacjach transportu intermodalnego		42 t
		d) trzyosiowe pojazdy silnikowe z naczepami trzyosiowymi wykorzystywane w operacjach transportu intermodalnego		44 t
	2.2.3	Czterosiowe pociągi drogowe składające się z dwuosioowego pojazdu silnikowego i przyczepy dwuosioowej		36 t
	2.2.4	Pojazdy przegubowe czterosiowe składające się z dwuosioowego pojazdu silnikowego i jednej dwuosioowej naczepy, jeżeli odległość między osiami naczepy wynosi:		
		2.2.4.1	między 1,3 m i 1,80 m ($1,30 \leq d \leq 1,80$)	36 t
		2.2.4.2	wynosi więcej niż 1,80 m ($1,80 \text{ m} < d$)	36 t

		Jeżeli maksymalna dopuszczalna masa (MDM) pojazdu silnikowego (18 ton) oraz MDM naczepy z podwójną osią (20 ton) są przestrzegane, a oś napędowa jest wyposażona w podwójne opony oraz zawieszenie pneumatyczne lub zawieszenie uznane na obszarze Unii za równoważne, jak zdefiniowano w załączniku II, maksymalna dopuszczalna masa przewidziana w pkt 2.2.4.2 zwiększa się o 2 t.
		W przypadku zespołów pojazdów, w tym pojazdów napędzanych paliwem alternatywnym innych niż pojazdy bezemisyjne, maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w podsekcji 2.2 zwiększa się odpowiednio o dodatkową masę wynikającą z technologii paliwa alternatywnego i wynoszącą maksymalnie 1 t.
		W przypadku zespołów pojazdów obejmujących bezemisyjne pojazdy silnikowe maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w podsekcji 2.2 pkt 2.2.1 lit. b) i 2.2.2 lit. b) zwiększa się o 4 t.
		W przypadku zespołów pojazdów obejmujących bezemisyjne pojazdy silnikowe maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w podsekcji 2.2 pkt 2.2.1 lit. a), pkt 2.2.2 lit. a), c) i d) oraz pkt 2.2.3 i 2.2.4 zwiększa się o 2 t.
2.3 Pojazdy silnikowe		
2.3.1	Dwuosiowe pojazdy silnikowe inne niż autobusy	18 t
2.3.2	Autobusy dwuosiowe	19,50 t
2.3.3	Trzyosiowe pojazdy silnikowe	25 t
2.3.4	Trzyosiowe pojazdy silnikowe, jeżeli oś napędowa jest wyposażona w podwójne opony oraz zawieszenie pneumatyczne lub zawieszenie uznane na obszarze Unii za równoważne, jak zdefiniowano w załączniku II, albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w podwójne opony, a maksymalny nacisk każdej osi nie przekracza 9,50 t	26 t
2.3.5	Czteroosiowe pojazdy silnikowe z dwoma osiami połączonymi z układem kierowniczym, jeżeli oś napędowa jest wyposażona w podwójne opony oraz zawieszenie pneumatyczne lub zawieszenie uznawane w Unii za równorzędne, zgodnie z definicją w załączniku II, albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w podwójne opony, a maksymalny nacisk każdej osi nie przekracza 9,50 t	32 t

	2.3.6 Pięćoosiowe pojazdy silnikowe z co najmniej dwoma osiami połączonymi z układem kierowniczym, jeżeli co najmniej jedna oś napędowa jest wyposażona w podwójne opony oraz zawieszenie pneumatyczne lub zawieszenie uznawane w Unii za równorzędne, zgodnie z definicją w załączniku II, albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w podwójne opony, a maksymalny nacisk każdej osi nie przekracza 9,50 t	34 t
W przypadku pojazdów napędzanych paliwem alternatywnym innych niż pojazdy bezemisyjne, maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w podsekcji 2.3 pkt 2.3.1, 2.3.3 i 2.3.4 zwiększa się odpowiednio o dodatkową masę wynikającą z technologii paliw alternatywnych wynoszącą maksymalnie 1 t.		
W przypadku pojazdów bezemisyjnych maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w podsekcji 2.3 pkt 2.3.1, 2.3.3, 2.3.4, 2.3.5 i 2.3.6 zwiększa się o 2 t.		
W przypadku bezemisyjnych autobusów dwuosiowych, maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w podsekcji 2.3 pkt 2.3.2 zwiększa się o 0,50 t.		
2.4 Trzyosiowe autobusy przegubowe	28 t	
W przypadku pojazdów napędzanych paliwem alternatywnym innych niż pojazdy bezemisyjne maksymalną dopuszczalną masę wynoszącą 28 t przewidzianą w podsekcji 2.4 zwiększa się o dodatkową masę wynikającą z technologii paliw alternatywnych wynoszącą maksymalnie 1 t.		
W przypadku pojazdów bezemisyjnych maksymalną dopuszczalną masę wynoszącą 28 t przewidzianą w podsekcji 2.4 zwiększa się o 2 tony.		
3. Maksymalny dopuszczalny nacisk osi pojazdów, o których mowa w art. 1 ust. 1 lit b)		
3.1 Jednoosiowe		
	Pojedyncze osie nienapędowe	10 t
3.2 Osie podwójne przyczep i naczep		
Suma nacisku osi przypadająca na oś podwójną nie może przekraczać, jeżeli odległość (d) między osiami wynosi:		
3.2.1	mniej niż 1 m ($d < 1$)	11 t

	3.2.2	między 1 m i 1,30 m ($1 \leq d < 1,30$)	16 t
	3.2.3	między 1,30 m i 1,80 m ($1,30 \leq d < 1,80$)	18 t
	3.2.4	równa 1,80 m lub większa ($1,80 \leq d$)	20 t
3.3 Osie potrójne przyczep i naczep			
	Suma nacisku osi przypadająca na oś potrójną nie może przekraczać, jeżeli odległość między (d) między osiami wynosi:		
	3.3.1	mniej niż 1,30 m ($d < 1,30$)	21 t
	3.3.2	między 1,30 m i 1,40 m ($1,30 \leq d < 1,40$)	24 t
3.4 Oś napędowa			
	3.4.1	Oś napędowa pojazdów bezemisyjnych, o których mowa w podsekcjach 2.2, 2.3 i 2.4.	11,5 t
3.5 Osie podwójne pojazdów silnikowych			
	Suma nacisku osi przypadająca na oś podwójną nie może przekraczać, jeżeli odległość (d) między osiami wynosi:		
	3.5.1	mniej niż 1 m ($d < 1$)	11,5 t
	3.5.2	między 1 m i 1,30 m ($1 \leq d < 1,30$)	16 t
	3.5.3	między 1,30 m i 1,80 m ($1,30 \leq d < 1,80$)	18 t
		jeżeli oś napędowa jest wyposażona w podwójne opony oraz zawieszenie pneumatyczne lub zawieszenie uznane na obszarze Unii za równoważne, jak zdefiniowano w załączniku II, albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w podwójne opony, a maksymalny nacisk osi nie przekracza 9,50 t	19 t

3.6 Osie potrójne pojazdów silnikowych			
	Suma nacisku osi przypadająca na oś potrójną nie może przekraczać, jeżeli odległość między (d) między osiami wynosi:		
	3.6.1	mniej niż 1,30 m ($d < 1,30$)	21 t
	3.6.2	między 1,30 m i 1,40 m ($1,30 \leq d < 1,40$)	24 t
4. Pokrewne parametry pojazdów, o których mowa w art. 1 ust. 1 lit. b)			
4.1 Wszystkie pojazdy			
	Masa niesiona przez oś napędową lub osie napędowe pojazdu lub zespołu pojazdów nie może być niższa niż 25 % rzeczywistej masy całkowitej pojazdu lub zespołu pojazdów, jeżeli poruszają się w ruchu międzynarodowym		
4.2 Pociągi drogowe			
	Odległość między tylną osią pojazdu silnikowego a przednią osią przyczepy nie może być mniejsza niż 3,00 m		
4.3 Maksymalna dopuszczalna masa w zależności od rozstawu osi			
	Maksymalna dopuszczalna masa w tonach czteroosiowego pojazdu silnikowego nie może przekroczyć pięciokrotności odległości w metrach między najdalszą przednią i najdalszą tylną osią pojazdu		
	Maksymalna dopuszczalna masa w tonach pięcioosiowego pojazdu silnikowego nie może przekroczyć czterokrotności odległości w metrach między najdalszą przednią i najdalszą tylną osią pojazdu, jeżeli obciążenie przekracza 32 t		
	Jeżeli maksymalna dopuszczalna masa zespołu pojazdów, określona w podsekcji 2.2, przekracza 42 t, nie może ona przekraczać masy obliczonej według następującego wzoru: $\text{Masa w tonach} \leq 2,7 \times A + 13,5$ gdzie A oznacza odległość w metrach między najdalszą przednią i najdalszą tylną osią zespołu pojazdów.		

4.4 Naczepy

Odległość mierzona poziomo między osią sworznia siodła i jakimkolwiek punktem na przedzie naczepy nie może przekraczać 2,04 m
