



Bruksela, dnia 7.12.2021 r.  
COM(2021) 769 final

2021/0400 (COD)

Wniosek

**DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

**ustanawiająca dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Unii maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (tekst jednolity)**

## UZASADNIENIE

1. W kontekście społeczeństwa obywatelskiego w Europie Komisja przywiązuje wielką wagę do uproszczenia i uporządkowania prawa Unii, tak aby stało się ono bardziej przejrzyste i dostępne dla obywateli, otwierając im w ten sposób nowe możliwości korzystania z przysługujących im konkretnych uprawnień.

Ten cel nie może zostać osiągnięty tak długo, jak liczne przepisy, które były wielokrotnie zmieniane, często zasadniczo, pozostają rozproszone, tak iż trzeba ich szukać częściowo w oryginalnym akcie, a częściowo w późniejszych aktach zmieniających. Wymaga to pracochłonnego porównywania wielu różnych aktów w celu ustalenia obowiązujących norm prawnych.

Z tego powodu ujednocianie przepisów często zmienianych jest potrzebne, aby prawo stało się jasne i zrozumiałe.

2. W dniu 1 kwietnia 1987 r. Komisja postanowiła<sup>1</sup> zalecić swoim pracownikom, aby wszystkie akty były ujednociane nie później niż po 10 zmianach, podkreślając, że jest to wymaganie minimalne i że odpowiednie jednostki powinny starać się nawet częściej ujednociać teksty, za które są odpowiedzialne, tak aby przepisy tych aktów były jasne i łatwo zrozumiałe.
3. Konkluzje Prezydencji Rady Europejskiej w Edynburgu (grudzień 1992 r.) potwierdziły to stanowisko<sup>2</sup>, podkreślając wagę ujednociania, które daje pewność co do prawa stosowanego wobec danej materii w danym czasie.

Ujednocianie musi być podejmowane w pełnej zgodności z normalną procedurą przyjmowania aktów Unii.

Zważywszy, że żadne zmiany co do treści nie mogą być wprowadzane do ujednocianych aktów, Parlament Europejski, Rada i Komisja uzgodniły, w drodze porozumienia międzyinstytucjonalnego z dnia 20 grudnia 1994 r., możliwość stosowania przyspieszonej procedury dla szybkiego przyjmowania takich aktów.

4. Celem niniejszego wniosku jest ujednocnienie dyrektywy Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym<sup>3</sup>. Nowa dyrektywa zastąpi włączone do niej akty<sup>4</sup>; niniejszy wniosek całkowicie zachowuje treść ujednocnianych aktów, zbiera je więc jedynie razem, dokonując tylko takich formalnych zmian, jakie wynikają z samego zadania ujednocnienia.
5. Wniosek w sprawie ujednocnienia został sporządzony na podstawie wstępnej konsolidacji, w 24 językach urzędowych, dyrektywy 96/53/WE i aktów ją zmieniających, przygotowanej przez Urząd Publikacji Unii Europejskiej za pomocą systemu przetwarzania danych. Tam, gdzie artykułom nadano nowe numery, korelacja pomiędzy starą i nową numeracją została określona w tabeli zawartej w załączniku V do ujednocnionej dyrektywy.

---

<sup>1</sup> COM(87) 868 PV.

<sup>2</sup> Zob. załącznik 3 do części A konkluzji.

<sup>3</sup> Włączone do programu legislacyjnego na 2021 r.

<sup>4</sup> Zob. załącznik IV, część A do niniejszego wniosku.

Wniosek

## DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

ustanawiająca dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium  Unii  maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (tekst jednolity)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego<sup>5</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów<sup>6</sup>,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

---

↓ 96/53 motyw 2 (dostosowany)

(1) Dyrektywa Rady  96/53/WE<sup>7</sup> została kilkakrotnie znacząco zmieniona<sup>8</sup>. W celu zapewnienia  jasności i  zrozumiałości należy tę dyrektywę ujednoczyć .

---

↓ 2002/7 motyw 1 (dostosowany)

(2) Dyrektywą 96/53/WE ustalone zostały, w ramach wspólnej polityki transportowej, zharmonizowane maksymalne  masy i  wymiary pojazdów drogowych transportujących  pasażerów lub  towary.

---

↓ 96/53 motyw 9

(3) Konieczne jest wyjaśnienie pojęcia ładunku niepodzielonego w celu zapewnienia jednolitego stosowania niniejszej dyrektywy w odniesieniu do dopuszczania do ruchu pojazdów lub zespołów pojazdów, które przewożą takie ładunki.

---

<sup>5</sup> Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

<sup>6</sup> Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

<sup>7</sup> 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).

<sup>8</sup> Zob. załącznik IV, część A.

---

↓ 96/53 motyw 10 (dostosowany)

- (4) Tona jest powszechnie używana i przyjmowana jako jednostka  masy  pojazdu, dlatego jednostka ta jest stosowana przez niniejszą dyrektywę, podczas gdy formalną jednostką masy jest niuton.
- 

↓ 96/53 motyw 11 (dostosowany)

- (5)  Aby zapewnić funkcjonowanie  rynku wewnętrznego zakres zastosowania niniejszej dyrektywy należy rozszerzyć na transport krajowy, w zakresie, w jakim dotyczy to parametrów znacząco określających warunki konkurencji w sektorze transportowym, w szczególności maksymalnie dopuszczalnej długości i szerokości pojazdów oraz zespołów pojazdów, które przeznaczone są do przewozu  pasażerów lub  rzeczy.
- 

↓ 96/53 motyw 12

- (6) W odniesieniu do innych parametrów pojazdów państwa członkowskie mogą dopuścić do przyjęcia na swoim terytorium innych wartości niż określone w niniejszej dyrektywie jedynie wobec pojazdów poruszających się w ruchu krajowym.
- 

↓ 2002/7 motyw 6

- (7) Ze względu na bezpieczeństwo drogowe autobusy powinny spełniać kryteria osiągnięte w odniesieniu do zdolności manewrowej.
- 

↓ 96/53 motyw 13

- (8) Maksymalna długość pociągów drogowych z wysuwanymi systemami sprzęgania osiąga w praktyce maksymalny wysuw wynoszący 18,75 m; w przypadku pociągów drogowych ze stałym systemem sprzęgania dopuszczalna powinna być ta sama długość maksymalna.
- 

↓ 96/53 motyw 16

- (9) Przy dopuszczeniu do ruchu i eksploatacji pojazdów należy w celu zapobieżenia nadmiernym uszkodzeniom dróg oraz w celu zapewnienia zdolności manewrowej przyznać priorytet stosowaniu zawieszenia pneumatycznego lub podobnego w stosunku do zawieszenia mechanicznego; należy zapobiegać przekraczaniu niektórych maksymalnie dopuszczalnych nacisków na oś, a pojazd musi mieć możliwość zawracania o 360° w granicach pewnego promienia zawracania.
- 

↓ 96/53 motyw 17

- (10) Państwa członkowskie powinny mieć możliwość dopuszczania do krajowego transportu towarów na swoim terytorium pojazdów i zespołów pojazdów, których wymiary odbiegają od wartości ustanowionych w niniejszej dyrektywie, jeżeli zgodnie z niniejszą dyrektywą przewozy wykonywane za pomocą tych pojazdów nie wywierają istotnych skutków na międzynarodową konkurencję w sektorze transportu,

tj. usługi te wykonywane są za pomocą pojazdów specjalnych lub zgodnie z koncepcją modułową.

---

↓ 96/53 motyw 19

- (11) W okresie próbnym powinno być dozwolone korzystanie z osiągnięć postępu technicznego, należy więc dopuścić wykonywanie lokalnego transportu przez pojazdy i kombinacje pojazdów, których produkcja wykorzystuje nowe technologie i koncepcje, które odbiegają od norm przewidzianych w niniejszej dyrektywie.
- 

↓ 96/53 motyw 23

- (12) W celu ułatwienia monitorowania zgodności z niniejszą dyrektywą niezbędne jest zapewnienie, aby pojazdy wyposażone były w dowód takiej zgodności.
- 

↓ 2015/719 motyw 1

- (13) Należy podkreślić konieczność ograniczenia emisji gazów cieplarnianych, w szczególności emisji dwutlenku węgla (CO<sub>2</sub>), poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, dostosowania ustawodawstwa w tym zakresie do zmian technologicznych i zmieniających się potrzeb rynkowych oraz ułatwienia operacji transportu intermodalnego, przy jednoczesnym zapewnieniu niezakłóconej konkurencji oraz ochrony infrastruktury drogowej.
- 

↓ 2015/719 motyw 2  
(dostosowany)

- (14) Dzięki postępowi technicznemu możliwe jest montowanie wysuwanych lub składanych urządzeń aerodynamicznych w tylnej części pojazdów. Montaż taki spowodowałoby jednak przekroczenie maksymalnych długości. Należy zatem wprowadzić odstępstwo od tych maksymalnych długości ☒ dopuszczonych na mocy załącznika I do niniejszej dyrektywy, aby ☒ umożliwić montowanie takich urządzeń.
- 

↓ 2015/719 motyw 3  
(dostosowany)

- (15) Ulepszenie aerodynamiki kabin pojazdów silnikowych, w ewentualnym połączeniu z wysuwanymi lub składanymi urządzeniami aerodynamicznymi zamocowanymi w tylnej części pojazdu, pozwoliłoby na znaczącą poprawę efektywności energetycznej pojazdów. Konieczne jest również wprowadzenie odstępstwa od wymaganych maksymalnych długości ☒ określonych w załączniku I do niniejszej dyrektywy ☒. Odstępstwo takie nie powinno być stosowane w celu zwiększenia ładowności pojazdu.
- 

↓ 2015/719 motyw 6

- (16) Alternatywne mechanizmy napędowe, obejmujące hybrydowe mechanizmy napędowe, to mechanizmy, które do celów mechanicznego napędu pobierają energię ze zużywalnego paliwa lub akumulatora, lub innego elektrycznego lub mechanicznego urządzenia do przechowywania energii. Wykorzystanie ich w pojazdach ciężarowych

lub autobusach powoduje dodatkowe obciążenie, ale jednocześnie zmniejsza emisje zanieczyszczeń. Takiego dodatkowego obciążenia nie należy wliczać do ładowności pojazdu, gdyż stanowiłoby to karę dla sektora transportu drogowego pod względem gospodarczym. Jednakże dodatkowe obciążenie nie powinno również zwiększać ładowności pojazdu.

---

↓ 2015/719 motyw 7

- (17) Przyszłe pojazdy napędzane paliwami alternatywnymi (wyposażone w cięższe mechanizmy napędowe niż mechanizmy napędowe stosowane w pojazdach napędzanych paliwem konwencjonalnym) również mogłyby skorzystać ze zwiększenia dopuszczalnej masy. Takie paliwa alternatywne mogą zatem zostać uwzględnione w wykazie paliw alternatywnych przewidzianym w niniejszej dyrektywie, jeżeli korzystanie z nich wymaga zastosowania zwiększenia dopuszczalnej masy.
- 

↓ 2015/719 motyw 8  
(dostosowany)

- (18) Odstępstwa od maksymalnych dopuszczalnych mas i wymiarów pojazdów i zespołów pojazdów, określonych w  załączniku I do niniejszej  dyrektywy  powinny zostać określone . Państwa członkowskie powinny jednak mieć możliwość ograniczenia, z przyczyn związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego lub charakterystyką infrastruktury, poruszania się niektórych pojazdów na określonych częściach swojej sieci dróg.
- 

↓ 2015/719 motyw 9  
(dostosowany)

- (19) W zakresie konteneryzacji coraz częściej używane są kontenery o długości 45 stóp. Takie kontenery są przewożone wszystkimi rodzajami transportu. Zwiększenie o 15 cm dozwolonej długości pojazdów przewożących takie kontenery mogłoby i ułatwić operacje transportu intermodalnego bez ryzyka lub szkody dla infrastruktury drogowej lub innych użytkowników dróg. Definicja operacji transportu intermodalnego zawarta w niniejszej dyrektywie pozostaje bez uszczerbku dla prac dotyczących zmiany dyrektywy Rady 92/106/EWG<sup>9</sup>.
- 

↓ 2015/719 motyw 10

- (20) Aby dalej promować operacje transportu intermodalnego oraz aby uwzględnić masę własną kontenerów lub nadwozi wymiennych o długości do 45 stóp, poruszanie się trójosiowych pojazdów silnikowych z naczepami dwu- lub trójosiowymi powinno być dozwolone aż do całkowitej dopuszczalnej masy wynoszącej 44 tony. Dwuosiove pojazdy silnikowe z naczepami trójosiowymi przewożące kontenery lub nadwozia wymienne o długości do 45 stóp powinny być dozwolone w operacjach transportu intermodalnego aż do całkowitej dopuszczalnej masy wynoszącej 42 tony.

---

<sup>9</sup> 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).

---

↓ 2015/719 motyw 12

- (21) Państwa członkowskie muszą odpowiednio rozwiązać problem naruszeń związanych z przeciążeniem pojazdów, aby uniknąć zakłóceń konkurencji i zapewnić bezpieczeństwo na drogach.
- 

↓ 2015/719 motyw 13  
(dostosowany)

- (22) Aby zapewnić niezakłóconą konkurencję między podmiotami i usprawnić wykrywanie naruszeń, państwa członkowskie powinny, przyjmując szczególne środki w celu ustalenia, które pojazdy lub zespoły pojazdów będące w użytkowaniu najprawdopodobniej przekroczyły odpowiednie limity masy i w związku z tym powinny zostać poddane kontroli. Takie ustalenia mogą zostać dokonane za pomocą mechanizmów ważących zamontowanych w infrastrukturze drogowej lub za pomocą umieszczonych w pojeździe czujników przekazujących odpowiednim organom dane na odległość. Takie dane z czujników umieszczonych w pojeździe powinny być również dostępne dla kierowcy. Co roku każde państwo członkowskie powinno przeprowadzić odpowiednią liczbę kontroli masy pojazdów. Liczba takich kontroli powinna być proporcjonalna do całkowitej liczby pojazdów poddawanych co roku kontroli na terytorium danego państwa członkowskiego.
- 

↓ 2015/719 motyw 15

- (23) Aby zwiększyć na szczeblu międzynarodowym skuteczność kontroli masy pojazdów lub zespołów pojazdów oraz aby ułatwić prawidłowy przebieg tych kontroli, ważne jest, aby właściwe organy państw członkowskich wymieniały się informacjami. Punkt kontaktowy wyznaczony zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009<sup>10</sup> powinien służyć jako punkt kontaktowy takiej wymiany informacji.
- 

↓ 2015/719 motyw 14

- (24) Aby zapewnić zgodność z niniejszą dyrektywą, państwa członkowskie powinny określić przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszeń niniejszej dyrektywy i powinny zapewnić ich wdrożenie. Sankcje te powinny być skuteczne, niedyskryminujące, proporcjonalne i odstraszające.
- 

↓ 2015/719 motyw 16

- (25) Parlament Europejski i Rada powinny być regularnie informowane o kontrolach w ruchu drogowym przeprowadzonych przez właściwe organy państw członkowskich. Informacje te, przekazywane przez państwa członkowskie, pozwolą Komisji zapewnić przestrzeganie przez przewoźników zasad ustanowionych w niniejszej dyrektywie oraz określić, czy należy opracować dodatkowe środki przymusu.

---

<sup>10</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 51).

---

↓ 2015/719 motyw 19  
(dostosowany)

- (26) W celu uaktualnienia wykazu paliw alternatywnych zawartego w niniejszej dyrektywie w świetle najnowszego postępu technicznego należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 290 TFUE. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym  na poziomie  ekspertów  , oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r.<sup>11</sup> w sprawie lepszego stanowienia prawa. 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 .

---

↓ 2015/719 motyw 17

- (27) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszej dyrektywy należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011<sup>12</sup>.

---

↓ 2015/719 motyw 18

- (28) Komisja nie powinna przyjmować aktów wykonawczych dotyczących wymogów operacyjnych w zakresie wykorzystywania urządzeń aerodynamicznych ani szczegółowych specyfikacji dotyczących pokładowych urządzeń ważących, w przypadku gdy komitet ustanowiony na mocy niniejszej dyrektywy nie wyda opinii dotyczącej projektu aktu wykonawczego przedstawionego przez Komisję.

---

↓ 2015/719 motyw 20

- (29) Ponieważ cele niniejszej dyrektywy nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na ich zakres i skutki możliwe jest ich lepsze osiągnięcie na poziomie unijnym, Unia może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.

---

<sup>11</sup> Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

<sup>12</sup> 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).



---

↓ 96/53 motyw 24 (dostosowany)

(30) Niniejsza dyrektywa  powinna pozostawać bez uszczerbku dla zobowiązań państw  członkowskich  odnoszących się do  terminów transpozycji do prawa krajowego dyrektyw  określonych w załączniku IV część B ,

---

↓ 96/53

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

*Artykuł 1*

1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do:

---

↓ 2015/719 art. 1 pkt 1  
(dostosowany)

(a) wymiarów pojazdów silnikowych kategorii M2 i M3 oraz przyczep samochodowych kategorii 0 oraz pojazdów silnikowych kategorii N2 i N3 oraz ich przyczep kategorii 03 i 04,  jak ujęto w kategoriach  w artykule 4 rozporządzenia (UE) 2018/858 Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>13</sup>;

---

↓ 96/53 (dostosowany)

(b)  masy  i niektórych innych parametrów pojazdów określonych w lit. a) oraz w załączniku I pkt 2.

2. Wszystkie wartości wymienione w załączniku I odnoszące się do  masy  obowiązują jako normy transportowe i dlatego odnoszą się do warunków załadunku, a nie do norm produkcji, które  są określone w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1230/2012<sup>14</sup> .

---

↓ 2002/7 art. 1 pkt 1 lit. b)

3. Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do autobusów przegubowych zawierających więcej niż jedną część przegubową.

---

<sup>13</sup> 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).

<sup>14</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1230/2012 z dnia 12 grudnia 2012 r. w sprawie wykonania rozporządzenia (WE) nr 661/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do wymagań w zakresie homologacji typu dotyczących mas i wymiarów pojazdów silnikowych oraz zmieniające dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 353 z 21.12.2012, s. 31).

## Artykuł 2

Do celów niniejszej dyrektywy ☒ stosuje się następujące definicje ☒:

1. „pojazd silnikowy” oznacza każdy pojazd z silnikiem napędowym, który porusza się po drogach dzięki własnemu napędowi;
2. „przyczepa” oznacza każdy pojazd przeznaczony do doczepienia do pojazdu silnikowego, z wyjątkiem naczep, oraz skonstruowany i wyposażony do przewozu rzeczy;
3. „naczepa” oznacza każdy pojazd, który jest przeznaczony do doczepienia do pojazdu silnikowego w ten sposób, że częściowo spoczywa na pojeździe silnikowym oraz istotna część jego ☒ masy ☒ i ☒ masy ☒ jego ładunku jest przenoszona przez pojazd silnikowy, oraz skonstruowany i wyposażony do przewozu rzeczy;
4. „zespół pojazdów” oznacza:
  - a) pociąg drogowy składający się z pojazdu silnikowego i przyczepy;
  - b) pojazd przegubowy składający się z pojazdu silnikowego i naczepy;
5. „pojazd chłodnia” oznacza każdy pojazd, którego trwałe lub odłączalne części są przeznaczone w szczególności do przewozu towarów w określonej temperaturze, a ich ściany boczne włącznie z izolacją termiczną mają grubość nie mniejszą niż 45 mm;
6. „autobus” oznacza pojazd silnikowy dysponujący więcej niż dziewięcioma miejscami siedzącymi włącznie z miejscem dla kierowcy, skonstruowany i wyposażony do przewozu osób i ich bagaży. Może mieć dwa piętra i ciągnąć przyczepę na bagaże;
7. „autobus przegubowy” oznacza pojazd silnikowy składający się z dwóch sztywnych części jezdnych, które są ze sobą połączone przez część przegubową. W pojazdach tego typu istnieje przejście między pomieszczeniami dla pasażerów znajdujących się w obu sztywnych częściach pojazdu. Część przegubowa pozwala pasażerom na swobodne przemieszczanie między obydwoma sztywnymi częściami pojazdu. Obydwie części mogą zostać ze sobą połączone lub rozłączone tylko w warsztacie;
8. „maksymalne dopuszczalne wymiary” oznaczają wymiary maksymalne do używania pojazdu ustanowione w załączniku I;
9. „maksymalna dopuszczalna masa” oznacza masę maksymalną dla załadowanego pojazdu w ruchu międzynarodowym;
10. „maksymalny dopuszczalny nacisk na oś” oznacza maksymalną masę na jedną obciążoną oś lub zestaw osi do używania w ruchu międzynarodowym;
11. „ładunek niepodzielny” oznacza ładunek, który do celów przewozu drogą bez niewspółmiernie wysokich kosztów lub ryzyka powstania szkody nie może być podzielony na dwa lub więcej mniejszych ładunków i z powodu ich wymiarów lub ☒ masy ☒ nie może zostać przewieziony przez jeden pojazd silnikowy, przyczepę, pociąg drogowy lub pojazd przegubowy, który pod każdym względem odpowiada wymaganiom niniejszej dyrektywy;

12. „tona” oznacza ☒ masę ☒ spowodowaną obciążeniem jednej tony, która odpowiada 9,8 kiloniutonom (kN);
- 

↓ 2015/719 art. 1 pkt 2 lit. a)  
(dostosowany)

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

- a) energię elektryczną zużytą we wszystkich rodzajach pojazdów elektrycznych;
- b) wodór;
- c) gaz ziemny, w tym biometan, w postaci gazowej (sprężony gaz ziemny - CNG) i w postaci ciekłej (skroplony gaz ziemny – LNG);
- d) gaz płynny (LPG);
- e) energię mechaniczną z przechowywania paliwa na pokładzie ☒ lub ☒ ze źródeł pokładowych, w tym ciepło odpadowe;

14. „pojazd napędzany paliwem alternatywnym” oznacza pojazd silnikowy napędzany w całości lub częściowo paliwem alternatywnym, który uzyskał homologację zgodnie z ramami rozporządzenia (UE) 2018/858;
- 

↓ 2019/1242 art. 20 pkt 1

15. „pojazd bezemisyjny” oznacza bezemisyjny pojazd ciężki zdefiniowany w art. 3 pkt 11 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242<sup>15</sup>;
- 

↓ 2015/719 art. 1 pkt 2 lit. a)  
(dostosowany)

16. „operacja transportu intermodalnego” oznacza:

- a) szereg operacji transportowych zdefiniowanych w art. 1 dyrektywy 92/106/EWG związanych z przewozem co najmniej jednego kontenera lub nadwozia wymiennego o łącznej maksymalnej długości do 45 stóp; lub
- b) operacje transportowe związane z przewozem co najmniej jednego kontenera lub nadwozia wymiennego o łącznej maksymalnej długości do 45 stóp, wykorzystujące transport wodny, o ile długość pierwszego lub ostatniego odcinka drogowego nie przekracza 150 km na terytorium Unii. Odległość 150 km, można przekroczyć w celu dotarcia do najbliższego odpowiedniego terminala transportowego dla planowanej usługi w przypadku:
  - (i) pojazdów spełniających wymogi załącznika I pkt 2.2.2 lit. a) lub b);

---

<sup>15</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242 z dnia 20 czerwca 2019 r. określające normy emisji CO<sub>2</sub> 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).

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

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

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

---

↓ 96/53

Wszystkie maksymalne dopuszczalne wymiary określone w załączniku I są mierzone zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/858 i nie jest dopuszczalna żadna tolerancja.

### Artykuł 3

1. Państwo członkowskie nie może na swoim terytorium odmówić lub zabronić używania,
- w ruchu międzynarodowym pojazdów zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu w jednym z pozostałych państw członkowskich, z przyczyn odnoszących się do masy lub wymiarów,

---

↓ 2002/7 art. 1 pkt 2

- w ruchu krajowym pojazdów zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu w jednym z pozostałych państw członkowskich z przyczyn odnoszących się do ich wymiarów,

---

↓ 96/53 (dostosowany)

pod warunkiem że pojazdy te odpowiadają wartościom maksymalnym określonym w załączniku I.

Niniejszy przepis stosuje się bez względu na fakt, że:

- a) pojazdy ☒ o których mowa w akapicie pierwszym ☒ nie są zgodne z wymaganiami stawianymi przez to państwo członkowskie w odniesieniu do niektórych, nieobjętych w załączniku I parametrów ☒ masy ☒ i wymiarów;
- b) właściwy organ państwa członkowskiego, w którym pojazdy ☒ o którym mowa w akapicie pierwszym ☒ są zarejestrowane lub dopuszczone do ruchu, określił limity, nieokreślone w art. 4 ust. 1, przekraczające wartości ustanowione w załączniku I.

2. Jednakże ust. 1, ☒ akapit drugi ☒, lit. a) nie narusza prawa państw członkowskich do wprowadzania przepisów, z poszanowaniem prawa ☒ Unii ☒, ustanawiających obowiązek wykazywania przez pojazdy zarejestrowane na ich terytorium lub dopuszczone tam do ruchu nieobjętych w załączniku I parametrów ☒ masy ☒ i wymiarów, które odpowiadają wymaganiom krajowym.

3. W odniesieniu do pojazdów chłodni państwa członkowskie mogą wprowadzić obowiązek przewożenia świadectwa ATP lub tabliczki ATP, przewidziane w Umowie z dnia

1 września 1970 r. o międzynarodowych przewozach szybko psujących się artykułów żywnościowych i o specjalnych środkach transportu przeznaczonych do tych przewozów (ATP).

#### Artykuł 4

---

↓ 2002/7 art. 1 pkt 3 lit. a)

1. Państwa członkowskie na swoich terytoriach nie dopuszczają do normalnego ruchu:

- a) pojazdów lub zespołów pojazdów służących krajowemu transportowi rzeczy, które nie odpowiadają parametrom wymienionym w ppkt 1.1, 1.2, 1.4, 1.6, 1.8, 1.9, 1.10, 4.2 i 4.4 załącznika I;
- b) pojazdów służących krajowemu transportowi osób, które nie odpowiadają parametrom wymienionym w ppkt 1.1, 1.2, 1.5, 1.6 i 1.7 załącznika I.

2. Państwa członkowskie na swoich terytoriach mogą jednak dopuścić do ruchu:

- a) pojazdy lub zespoły pojazdów służące krajowemu transportowi towarów, które nie odpowiadają parametrom wymienionym w ppkt 1.3, pkt 2, 3, ppkt 4.1 i 4.3 załącznika I;
  - b) pojazdy służące krajowemu transportowi osób, które nie odpowiadają parametrom wymienionym w ppkt 1.3, pkt 2, 3, ppkt 4.1 i 4.3 załącznika I.
- 

↓ 96/53 (dostosowany)

→<sub>1</sub> 2002/7 art. 1 pkt 3 lit. b)

3. Pojazdy i zestawy pojazdów, które przekraczają maksymalne wymiary, mogą ☒ zostać dopuszczone do ruchu ☒ na podstawie specjalnego zezwolenia, które wydawane jest przez właściwe organy w sposób niedyskryminujący lub na podstawie niedyskryminujących ustaleń, które są uzgadniane na zasadzie jednostkowych przypadków z tym organem, jeżeli te pojazdy lub zestawy pojazdów przewożą ładunki niepodzielne lub przeznaczone są do ich przewożenia.

4. Państwa członkowskie mogą dopuścić →<sub>1</sub> 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 ppkt 1.1, 1.2, 1.4 do 1.10, 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, które odbiegają od parametrów ustanowionych w załączniku I, zezwala także na używanie pojazdów, przyczep lub naczep, które odpowiadają wymiarom ustanowionym w załączniku I, w

takich zespołach, za pomocą których osiągnięta być może przynajmniej długość ładunku dozwolona w tym państwie członkowskim, aby dzięki temu zaistniały warunki konkurencji równe dla wszystkich przedsiębiorców (koncepcja modułowa).

5. Państwa członkowskie mogą zezwolić, ażeby pojazdy lub zespoły pojazdów, które zbudowane zostały w oparciu o nowe technologie lub koncepcje i nie mogą spełnić jednego lub kilku wymagań niniejszej dyrektywy, w czasie określonego okresu próbnego były dopuszczone do wykonywania niektórych operacji transportu lokalnego. Państwa członkowskie powiadamiają o tym Komisję.

↓ 2015/719 art. 1 pkt 4  
(dostosowany)

#### Artykuł 5

Pojazdy przegubowe dopuszczone do ruchu przed dniem 1 stycznia 1991 r., które nie spełniają specyfikacji ☒ określonych ☒ w załączniku I pkt 1.8 i 4.4, uznawane są za spełniające te specyfikacje do celów art. 3, jeżeli ich łączna długość nie przekracza 15,50 m.

↓ 96/53 (dostosowany)

#### Artykuł 6

1. Państwa członkowskie podejmują 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:
  - „tablicy ☒ znamionowej ☒ producenta”, która jest sporządzana i umieszczana zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 19/2011<sup>16</sup>,
  - tablicy odnoszącej się do danych o wymiarach, ☒ zgodnie z załącznikiem III do niniejszej dyrektywy ☒, która jest sporządzana i umieszczana zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 19/2011;
- b) jedną tablicę sporządzoną i umieszczoną zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 19/2011, która zawiera dane określone na obu tablicach określonych w lit. a);
- 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.

<sup>16</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 19/2011 z dnia 11 stycznia 2011 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu dotyczących tabliczki znamionowej producenta oraz numeru identyfikacyjnego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz.U. L 8 z 12.1.2011, s. 1).

2. Jeżeli parametry pojazdów nie odpowiadają dłużej tym, które podane są w dowodzie zgodności, państwo członkowskie, w którym pojazd jest zarejestrowany, podejmuje konieczne kroki do zapewnienia, aby dowód zgodności został zmieniony.

3. Tablice i  dokumenty  określone w ust. 1 są uznawane przez państwa członkowskie za dowód zgodności tych pojazdów przewidziany w niniejszej dyrektywie.

4. Pojazdy, mające dowód zgodności, mogą podlegać:

- a) kontrolom wyrywkowym w zakresie wspólnych norm  masy .
- b) kontrolom w zakresie wspólnych norm wymiarów jedynie w przypadku podejrzenia niezgodności z niniejszą dyrektywą.

5. W środkowej kolumnie dowodu zgodności odnoszącej się do  masy  podawane są, w miarę potrzeb,  unijne  normy  masy  stosowane dla danego pojazdu. W zakresie pojazdów, określonych w załączniku I ppkt 2.2.2 lit.  d) , pod maksymalnie dopuszczalną masą zespołu pojazdów dodaje się w nawiasach „44 tony”.

6. Każde państwo członkowskie może w odniesieniu do każdego pojazdu, który został zarejestrowany lub dopuszczony do ruchu na jego terytorium, postanowić, że maksymalne dopuszczalne masy na podstawie jego ustawodawstwa krajowego są podawane w lewej kolumnie, a technicznie dopuszczalna masa w prawej kolumnie dowodu zgodności.

↓ 2002/7 art. 1 pkt 4  
(dostosowany)

#### Artykuł 7

Niniejsza dyrektywa nie stanowi przeszkody dla stosowania obowiązujących przepisów drogowych w każdym państwie członkowskim i ograniczających  masę  lub wymiary pojazdów na niektórych drogach lub obiektach inżynierskich — niezależnie od państwa rejestracji lub dopuszczenia do ruchu takich pojazdów.

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

↓ 2015/719 art. 1 pkt 6  
(dostosowany)

#### Artykuł 8

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 załączniku I pkt 1.1 niniejszej dyrektywy, aby umożliwić instalację takich urządzeń w tylnej części pojazdów lub zespołów pojazdów. Pojazdy lub zespoły pojazdów wyposażone w takie urządzenia muszą spełniać wymogi załącznika I pkt 1.6, a jakiegokolwiek przekroczenie maksymalnych długości nie może powodować wzrostu długości ładowania tych pojazdów lub zespołów pojazdów.

2. Przed wprowadzeniem do obrotu urządzenia aerodynamiczne, o których mowa w ust. 1, których długość przekracza 500 mm, muszą uzyskać homologację ☒ typu ☒ zgodnie z zasadami homologacji typu w ramach rozporządzenia (UE) 2018/858.

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

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

4. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy zapewniające jednolite warunki wdrażania ust. 3. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 17 ust. 2.

#### *Artykuł 9*

1. W celu poprawy efektywności energetycznej, w szczególności w odniesieniu do aerodynamicznych właściwości kabin, a także bezpieczeństwa na drodze, pojazdy lub zespoły pojazdów, które spełniają wymogi określone w ust. 2 i wymogi rozporządzenia (UE) 2018/858, mogą przekraczać maksymalne długości przewidziane w załączniku I pkt 1.1 niniejszej dyrektywy, pod warunkiem że ich kabiny zapewniają lepsze właściwości aerodynamiczne, efektywność energetyczną i większe bezpieczeństwo. Pojazdy lub zespoły pojazdów wyposażone w takie kabiny muszą spełniać wymogi załącznika I pkt 1.6, 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.

↓ 2019/1242 art. 20 pkt 2 (dostosowany)
--

#### *Artykuł 10*

Maksymalne dopuszczalne masy pojazdów napędzanych paliwem alternatywnym lub pojazdów bezemisyjnych są określone w pkt 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4, 2.3.1, 2.3.2 i 2.4 załącznika I.

Pojazdy napędzane paliwem alternatywnym lub pojazdy bezemisyjne muszą również przestrzegać ograniczeń w zakresie maksymalnego dopuszczalnego nacisku osi określonych w pkt 3 załącznika I.

Dodatkowa masa, którą muszą mieć pojazdy napędzane paliwem alternatywnym lub 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. 16 w celu aktualizowania na potrzeby niniejszej dyrektywy wykazu paliw alternatywnych, o których mowa w art. 2 i które wymagają dodatkowej masy.

↓ 2015/719 art. 1 pkt 8  
(dostosowany)

### *Artykuł 11*

Maksymalne długości określone w załączniku I pkt 1.1, w stosownych przypadkach z zastrzeżeniem art. 9 ust. 1, i maksymalną odległość określoną w załączniku I pkt 1.8 można przekroczyć o 15 cm w przypadku pojazdów lub zespołów pojazdów przewożących kontenery o długości 45 stóp lub nadwozia wymienne o długości 45 stóp, puste lub z ładunkiem, pod warunkiem że transport drogowy danego kontenera lub nadwozia wymiennego odbywa się w ramach operacji transportu intermodalnego.

### *Artykuł 12*

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.

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

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

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

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

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

5. Komisja przyjmie akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy zapewniające jednolite warunki wdrażania zasad interoperacyjności i zgodności określone w ust. 4.

Aby zapewnić interoperacyjność, szczegółowe przepisy muszą pozwalać na przekazywanie w dowolnym momencie właściwym organom i kierowcy pojazdu informacji o masie z poruszającego się pojazdu. Przekazywanie to odbywa się za pośrednictwem interfejsu zdefiniowanego normami DSRC Europejskiego Komitetu Normalizacyjnego: EN 12253,

EN 12795, EN 12834, EN 13372 oraz ISO 14906. Przekazywanie to powinno ponadto pozwalać właściwym organom państw członkowskich na komunikowanie się i wymianę informacji w taki sam sposób z pojazdami i zespołami pojazdów zarejestrowanymi w dowolnym państwie członkowskim i stosującymi pokładowe urządzenia ważące.

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

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 17 ust. 2.

### *Artykuł 13*

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

### *Artykuł 14*

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

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

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

### *Artykuł 15*

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.

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

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

<sup>17</sup> Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1).

## Artykuł 16

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 10, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 26 maja 2015 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 10, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.
- ☒ 4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa. ☒
5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 10 wchodzi w życie tylko wtedy, kiedy Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie lub kiedy przed upływem tego terminu zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

## Artykuł 17

1. Komisję wspomaga komitet ds. transportu drogowego, o którym mowa w art. 42 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014<sup>18</sup>. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
3. W przypadku gdy komitet nie wyda żadnej opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

## Artykuł 18

Do dnia 8 maja 2020 r. Komisja przedłoży, w razie potrzeby, Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie w sprawie wykonania zmian do dyrektywy ☒ 96/53/WE ☒

---

<sup>18</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz.U. L 60 z 28.2.2014, s. 1).

wprowadzonych przez dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/719<sup>19</sup>, uwzględniając w nim szczególne cechy niektórych segmentów rynku. Na podstawie tego sprawozdania Komisja przedstawi, w razie potrzeby, wniosek ustawodawczy należycie uzupełniony o ocenę skutków. Sprawozdanie zostanie udostępnione co najmniej sześć miesięcy przed przedłożeniem wniosku ustawodawczego.

↓ 96/53 (dostosowany)

#### *Artykuł 19*

Państwa Członkowskie prześlą Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjmowanych w dziedzinach objętych niniejszą dyrektywą.

#### *Artykuł 20*

Dyrektywa  96/53/WE zmieniona aktami  wymienionymi w załączniku IV część A  , traci moc, bez uszczerbku dla zobowiązań państw  członkowskich  dotyczących  terminów  transpozycji do prawa krajowego dyrektyw  określonych w załączniku IV część B.

Odesłania do  uchylonej  dyrektywy  traktuje  się  jako  odesłania do niniejszej dyrektywy, zgodnie z tabelą  korelacji znajdującą się  w załączniku V.

#### *Artykuł 21*

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

#### *Artykuł 22*

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego  
Przewodniczący*

*W imieniu Rady  
Przewodniczący*

<sup>19</sup> 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).