

11.4.2014

A7-0256/ 001-069

POPRAWKI 001-069

Poprawki złożyła Komisja Transportu i Turystyki

Sprawozdanie

Jörg Leichtfried

A7-0256/2014

Wymiary i obciążenia dla pojazdów drogowych poruszających się na terytorium

Wspólnoty

Wniosek dotyczący dyrektywy (COM(2013)0195 – C7-0102/2013 – 2013/0105(COD))

Poprawka 1

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 1

Tekst proponowany przez Komisję

(1) Biała księga zatytułowana „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”, opublikowana w 2011 r.⁶, podkreśla konieczność ograniczenia do 2050 r. emisji gazów cieplarnianych, w szczególności dwutlenku węgla (CO₂), o 60%, w porównaniu z poziomem z 1990 r.

⁶ COM (2011) 144

Poprawka

(1) Biała księga zatytułowana „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”, opublikowana w 2011 r.⁶, podkreśla konieczność ograniczenia do 2050 r. emisji gazów cieplarnianych, w szczególności dwutlenku węgla (CO₂), o 60%, w porównaniu z poziomem z 1990 r., **jak również do 20% do 2020 r.**

⁶ COM (2011) 144

Poprawka 2

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 1 a (nowy)

(1a) Ponieważ obecnie brak polityki, która dotyczyłaby wzrostu emisji CO₂ powodowanych przez ciężarówki, Komisja powinna ocenić wprowadzenie norm efektywności paliwowej dla ciężarówek, dalej rozszerzając swoje podejście legislacyjne na samochody osobowe i dostawcze.

Poprawka 3

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 3

Tekst proponowany przez Komisję

(3) Dzięki postępowi technicznemu możliwe jest montowanie wysuwanych lub składanych urządzeń aerodynamicznych w tylnej części pojazdów, w szczególności przyczep lub naczep, których długość przekracza wtedy jednak maksymalną długość dopuszczoną na mocy dyrektywy 96/53/WE. Montowanie takich urządzeń można by rozpocząć natychmiast po wejściu w życie niniejszej dyrektywy, gdyż produkty są dostępne na rynku i używa się ich już na innych kontynentach.

Poprawka

(3) Dzięki postępowi technicznemu możliwe jest montowanie wysuwanych lub składanych urządzeń aerodynamicznych w tylnej części pojazdów, w szczególności przyczep lub naczep, których długość przekracza wtedy jednak maksymalną długość dopuszczoną na mocy dyrektywy 96/53/WE. Montowanie takich urządzeń można by rozpocząć natychmiast po wejściu w życie niniejszej dyrektywy, gdyż produkty są dostępne na rynku i używa się ich już na innych kontynentach. ***To samo dotyczy pochłaniających siłę uderzeniową urządzeń aerodynamicznych i tylnych zabezpieczeń, które są montowane z boku w pobliżu kół oraz w tylnej części pojazdu pod naczepami, przyczepami i pojazdami. Nie tylko mogą one znacznie zwiększyć efektywność energetyczną pojazdu, lecz również obniżają ryzyko odniesienia obrażeń przez pozostałych uczestników ruchu drogowego. Niniejsza dyrektywa powinna również zachęcać do innowacji w dziedzinie projektowania pojazdów osobowych i transportowych oraz je ułatwiać.***

Poprawka 4

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(3a) Komisja powinna opracować metodę ograniczenia pustych przebiegów w transporcie drogowym w ramach środków dotyczących masy i wymiarów, jak również przewidzieć zasady minimalnej harmonizacji drogowego przewozu kabotażowego, aby uniknąć dumpingu. Ponadto należy również wykorzystać przegląd dyrektywy 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady^{1a} (dyrektywa w sprawie eurowiniet), aby odzwierciedlić postępy w oszacowaniu kosztów zewnętrznych dla pojazdów ciężarowych i nakazać internalizację tych kosztów. Przed dniem 1 stycznia 2015 r. Komisja powinna przedstawić wniosek dotyczący zmiany dyrektywy w sprawie eurowiniet.

^{1a} *Dyrektywa 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe (Dz.U. L 187 z 20.7.1999, s. 42).*

Poprawka 5

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 4

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(4) Poprawa aerodynamiki kabin pojazdów silnikowych pozwoliłaby **również** na znaczną poprawę efektywności energetycznej pojazdów, w połączeniu z urządzeniami, o których mowa w motywie 3 powyżej. Taka poprawa jest jednak niemożliwa ze względu na obowiązujące

(4) **Samochody ciężarowe powodują ok. 26% emisji CO₂ w transporcie drogowym w Europie, natomiast ich efektywność paliwowa prawie się nie poprawiła w ciągu ostatnich dwudziestu lat.** Poprawa aerodynamiki kabin pojazdów silnikowych pozwoliłaby na znaczną poprawę

obecnie ograniczenia długości ustalone w dyrektywie 96/53/WE, bez konieczności zmniejszenia ładowności pojazdów, co zagroziłoby równowadze gospodarczej sektora. Należy zatem przewidzieć odstępstwo od tej maksymalnej długości.

efektywności energetycznej pojazdów, w połączeniu z urządzeniami, o których mowa w motywie 3 powyżej, **a które są pilnie potrzebne w celu znacznego zmniejszenia emisji z pojazdów w sektorze transportu drogowego**. Taka poprawa jest jednak niemożliwa ze względu na obowiązujące obecnie ograniczenia długości ustalone w dyrektywie 96/53/WE, bez konieczności zmniejszenia ładowności pojazdów, co zagroziłoby równowadze gospodarczej sektora. Należy zatem przewidzieć odstępstwo od tej maksymalnej długości. **Odstępstw takich nie należy stosować w celu zwiększenia ładowności pojazdu.**

Poprawka 6

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 5

Tekst proponowany przez Komisję

(5) Komisja w swoich wytycznych dotyczących kierunków polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020⁷ przewiduje działania na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa pojazdów oraz lepszej ochrony użytkowników dróg szczególnie narażonych na wypadki. Znaczenie, jakie odgrywa pole widzenia kierowców pojazdów, zostało również podkreślone w sprawozdaniu Komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącym wdrożenia dyrektywy 2007/38/WE w sprawie wyposażenia samochodów ciężarowych zarejestrowanych we Wspólnocie w lusterka samochodowe⁸. Nowe wyprofilowanie kabin przyczyni się również do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego dzięki zmniejszeniu martwego pola w polu widzenia kierowcy, w szczególności poniżej poziomu szyby przedniej, co pozwoli ocalić życie wielu niechronionych użytkowników dróg, jak motocykliści lub rowerzyści. Nowe

Poprawka

(5) Komisja w swoich wytycznych dotyczących kierunków polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020⁷ przewiduje działania na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa pojazdów oraz lepszej ochrony użytkowników dróg szczególnie narażonych na wypadki. Znaczenie, jakie odgrywa pole widzenia kierowców pojazdów, zostało również podkreślone w sprawozdaniu Komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącym wdrożenia dyrektywy 2007/38/WE w sprawie wyposażenia samochodów ciężarowych zarejestrowanych we Wspólnocie w lusterka samochodowe⁸. Nowe wyprofilowanie kabin przyczyni się również do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego dzięki zmniejszeniu martwego pola w polu widzenia kierowcy, w szczególności poniżej poziomu szyby przedniej **i z boku samochodu**, co pozwoli ocalić życie wielu niechronionych użytkowników dróg, jak motocykliści lub

wyprofilowanie *pozwoli również wprowadzić konstrukcje absorbujące energię w razie* zderzenia. Ewentualne powiększenie kabiny podniesie również komfort i bezpieczeństwo kierowcy.

⁷ COM(2010) 389

⁸ COM (2012) 258

rowerzyści. Nowe wyprofilowanie *kabin powinno obowiązywać po upływie odpowiedniego okresu przejściowego. Jednocześnie należy przewidzieć wprowadzenie konstrukcji pochłaniających siłę uderzenia w przypadku* zderzenia. Ewentualne powiększenie kabiny podniesie również komfort i bezpieczeństwo kierowcy.

⁷ COM(2010) 389

⁸ COM (2012) 258

Poprawka 7

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 6

Tekst proponowany przez Komisję

(6) Urządzenia aerodynamiczne i ich zamontowanie w pojeździe muszą zostać zbadane przed ich wprowadzeniem na rynek. W tym celu państwa członkowskie będą wydawać świadectwa uznawane przez pozostałe państwa członkowskie.

Poprawka

(6) Urządzenia aerodynamiczne i ich zamontowanie w pojeździe muszą zostać zbadane *zgodnie z procedurą badania i pomiaru charakterystyki aerodynamicznej opracowywanej przez Komisję*, przed ich wprowadzeniem na rynek. W tym celu państwa członkowskie będą wydawać świadectwa uznawane przez pozostałe państwa członkowskie. *Komisja powinna opracować szczegółowe wytyczne techniczne w sprawie wymogów dotyczących świadectw i ich stosowania.*

Poprawka 8

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 6 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(6a) W białej księdze przewidziano, że do 2030 r. 30% drogowego transportu towarów na odległości powyżej 300 km należy przenieść na inne rodzaje transportu, np. transport kolejowy lub

wodny, zaś do 2050 r. odsetek ten powinien przekroczyć 50%, co może zostać ułatwione dzięki wydajnym ekologicznym korytarzom transportowym. Aby zrealizować ten cel, należy rozwinąć odpowiednią infrastrukturę. Cel ten został zatwierdzony przez Parlament Europejski w rezolucji z dnia 15 grudnia 2011 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu^{1a}.

^{1a} Dz.U. C 168 E z 14.6.2013, s. 72.

Poprawka 9

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 6 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(6b) Aby osiągnąć cele przewidziane w białej księdze w sprawie transportu z 2011 r., zmiana dyrektywy 96/53/WE będzie sposobnością do poprawy bezpieczeństwa i komfortu kierowców, przy uwzględnieniu wymogów określonych w dyrektywie ramowej 89/391/EWG^{1a} (dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa i zdrowia pracowników w miejscu pracy).

^{1a}Dyrektywa Rady 89/391/EWG z dnia 12 czerwca 1989 r. w sprawie wprowadzenia środków w celu poprawy bezpieczeństwa i zdrowia pracowników w miejscu pracy (Dz.U. L 183 z 26.9.1989, s. 1).

Poprawka 10

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(7) Dłuższe pojazdy mogą być używane w transporcie transgranicznym, o ile zainteresowane państwa członkowskie zezwalają na to na swoim terytorium oraz o ile warunki odstępstwa na mocy art. 4 ust. 3, 4 lub 5 dyrektywy zostały spełnione. Komisja Europejska przedstawiła już wytyczne w sprawie stosowania art. 4 dyrektywy. Operacje transportu, o których mowa w art. 4 ust. 4, nie wpływają w znaczący sposób na konkurencję międzynarodową, o ile używanie transgraniczne ogranicza się do dwóch państw członkowskich lub jeżeli istniejąca infrastruktura i wymogi w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego na to pozwalają. W ten sposób osiąga się równowagę pomiędzy, z jednej strony, prawem państw członkowskich, zgodnie z zasadą pomocniczości, do przyjmowania rozwiązań w zakresie transportu odpowiednich do ich konkretnych uwarunkowań, a z drugiej – potrzebą, aby taka polityka nie zakłócała rynku wewnętrznego. Przepisy art. 4 ust. 4 zostały w ten sposób doprecyzowane.

skreślony

Poprawka 11

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 8

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(8) Wykorzystanie alternatywnych napędów, które nie zużywają wyłącznie paliw kopalnych, a więc niezanieczyszczających lub mniej zanieczyszczających, takich jak napęd elektryczny lub hybrydowy, w pojazdach ciężarowych lub autobusach (głównie w środowisku miejskim lub okołomiejskim) powoduje przeciążenia, których nie należy wliczać do ładowności pojazdu, co byłoby niekorzystne z gospodarczego punktu

(8) Wykorzystanie alternatywnych napędów, które nie zużywają wyłącznie paliw kopalnych, a więc niezanieczyszczających lub mniej zanieczyszczających, takich jak napęd elektryczny lub hybrydowy, w pojazdach ciężarowych lub autobusach (głównie w środowisku miejskim lub okołomiejskim) powoduje przeciążenia, których nie należy wliczać do ładowności pojazdu, co byłoby niekorzystne z gospodarczego punktu

widzenia dla sektora transportu drogowego.

widzenia dla sektora transportu drogowego. *Masa pojazdów wykorzystujących technologie niskoemisyjne może przekraczać maksymalną masę do wysokości 1 tony, w zależności od masy wymaganej ze względu na tę technologię. Nadwyżka masy nie powinna jednak zwiększać ładowności pojazdu. Należy nadal przestrzegać zasady neutralności pod względem technologicznym.*

Poprawka 12

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 9

Tekst proponowany przez Komisję

(9) Biała księga w sprawie transportu podkreśla również konieczność podążania za zmieniającą się sytuacją transportu intermodalnego, w szczególności w zakresie konteneryzacji, w którym coraz częściej używane są kontenery o długości 45 stóp. Są one przewożone koleją lub drogą wodną. Jednak etapy transportu drogowego w przewozach intermodalnych mogą obecnie odbywać się wyłącznie zgodnie z procedurami administracyjnymi obciążającymi zarówno państwa członkowskie, jak i przewoźników, lub jeżeli kontenery te mają ścięte na zasadzie patentu naroża, którego wysoki koszt jest zniechęcający. Wydłużenie o 15 cm pojazdów przewożących te kontenery mogłoby zwolnić przewoźników z formalności administracyjnych i ułatwić transport intermodalny bez ryzyka bądź szkody dla innych użytkowników drogi lub infrastruktury. Nieznaczne zwiększenie długości, jakie stanowi owe 15 cm w stosunku do długości przegubowego pojazdu ciężarowego (16,50 m), nie przedstawia dodatkowego zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. **Zgodnie z kierunkiem polityki przedstawionym w białej księdze w sprawie transportu takie**

Poprawka

(9) Biała księga w sprawie transportu podkreśla również konieczność podążania za zmieniającą się sytuacją transportu intermodalnego, w szczególności w zakresie konteneryzacji, w którym coraz częściej używane są kontenery o długości 45 stóp. Są one przewożone koleją lub drogą wodną. Jednak etapy transportu drogowego w przewozach intermodalnych mogą obecnie odbywać się wyłącznie zgodnie z procedurami administracyjnymi obciążającymi zarówno państwa członkowskie, jak i przewoźników, lub jeżeli kontenery te mają ścięte na zasadzie patentu naroża, którego wysoki koszt jest zniechęcający. Wydłużenie o 15 cm pojazdów przewożących te kontenery mogłoby zwolnić przewoźników z formalności administracyjnych i ułatwić transport intermodalny bez ryzyka bądź szkody dla innych użytkowników drogi lub infrastruktury. Nieznaczne zwiększenie długości, jakie stanowi owe 15 cm w stosunku do długości przegubowego pojazdu ciężarowego (16,50 m), nie przedstawia dodatkowego zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

zwiększenie długości jest jednak dozwolone wyłącznie dla transportu intermodalnego, w którym część trasy odbywająca się w transporcie drogowym nie przekracza 300 km w odniesieniu do operacji, w których skład wchodzi transport kolejowy, rzeczny lub morski. Taka odległość wydaje się wystarczająca, aby połączyć obiekt przemysłowy lub handlowy z dworcem towarowym lub portem rzeczny. Aby połączyć taki obiekt z portem morskim i wspierać rozwój autostrad morskich możliwe jest, że odległość ta będzie musiała być dłuższa, by przeprowadzić operację wewnątrz europejskiego transportu morskiego bliskiego zasięgu.

Poprawka 13

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 12

Tekst proponowany przez Komisję

(12) Organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów dotyczących transportu drogowego stwierdziły znaczną liczbę wykroczeń, czasem poważnych, szczególnie jeśli chodzi o masę pojazdów transportowych. Sytuacja ta spowodowana jest niedostateczną liczbą kontroli dokonywanych na mocy dyrektywy 96/53/WE lub też ich niską skutecznością. Procedury i zasady kontroli są ponadto różne w państwach członkowskich, co prowadzi do poczucia niepewności prawnej wśród kierowców pojazdów przemieszczających się w kilku państwach członkowskich. Co więcej przewoźnicy, którzy nie przestrzegają przepisów w tej dziedzinie, posiadają znaczną przewagę konkurencyjną nad swoimi konkurentami działającymi zgodnie z przepisami oraz nad innymi rodzajami transportu. Taka sytuacja stanowi przeszkodę w prawidłowym funkcjonowaniu rynku wewnętrznego. Państwa członkowskie

Poprawka

(12) Organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów dotyczących transportu drogowego stwierdziły znaczną liczbę wykroczeń, czasem poważnych, szczególnie jeśli chodzi o masę pojazdów transportowych. Sytuacja ta spowodowana jest niedostateczną liczbą kontroli dokonywanych na mocy dyrektywy 96/53/WE lub też ich niską skutecznością. Procedury i zasady kontroli są ponadto różne w państwach członkowskich, co prowadzi do poczucia niepewności prawnej wśród kierowców pojazdów przemieszczających się w kilku państwach członkowskich. Co więcej przewoźnicy, którzy nie przestrzegają przepisów w tej dziedzinie, posiadają znaczną przewagę konkurencyjną nad swoimi konkurentami działającymi zgodnie z przepisami oraz nad innymi rodzajami transportu. Taka sytuacja stanowi przeszkodę w prawidłowym funkcjonowaniu rynku wewnętrznego *i zagrożenie dla*

powinny zatem zwiększyć częstotliwość prowadzonych kontroli, zarówno kontroli bezpośrednich, jak i wstępnego wybierania pojazdów przeznaczonych do kontroli.

bezpieczeństwa w ruchu drogowym.
Państwa członkowskie powinny zatem zwiększyć częstotliwość ***i skuteczność*** prowadzonych kontroli, zarówno kontroli bezpośrednich, jak i wstępnego wybierania pojazdów przeznaczonych do kontroli ***na podstawie systemu oceny ryzyka.***

Poprawka 14

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 14

Tekst proponowany przez Komisję

(14) Znaczna stwierdzona liczba naruszeń przepisów dyrektywy 96/53/WE bierze się w dużym stopniu ze zbyt łagodnych kar przewidzianych w ustawodawstwach państw członkowskich w odniesieniu do naruszenia tych przepisów, a nawet braku takich kar. To niedociągnięcie pogłębia znaczne zróżnicowanie poziomu kar administracyjnych stosowanych w różnych państwach członkowskich. Aby temu zapobiec, należy na szczeblu Unii dokonać zbliżenia poziomu i kategorii kar administracyjnych nakładanych za nieprzestrzeganie przepisów dyrektywy 96/53/WE. Te kary administracyjne powinny być skuteczne, proporcjonalne ***i odstrasżające.***

Poprawka

(14) Znaczna stwierdzona liczba naruszeń przepisów dyrektywy 96/53/WE bierze się w dużym stopniu ze zbyt łagodnych kar przewidzianych w ustawodawstwach państw członkowskich w odniesieniu do naruszenia tych przepisów, a nawet braku takich kar. To niedociągnięcie pogłębia znaczne zróżnicowanie poziomu kar administracyjnych stosowanych w różnych państwach członkowskich. Aby temu zapobiec, należy na szczeblu Unii dokonać zbliżenia poziomu i kategorii kar administracyjnych nakładanych za nieprzestrzeganie przepisów dyrektywy 96/53/WE. Te kary administracyjne powinny być skuteczne, proporcjonalne, ***odstrasżające i niedyskryminujące.***

Poprawka 15

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 16

Tekst proponowany przez Komisję

(16) Ważne jest, aby Parlament Europejski i Rada były regularnie informowane o kontrolach w zakresie transportu drogowego prowadzonych przez państwa członkowskie. Te informacje przekazywane przez państwa członkowskie

Poprawka

(16) Ważne jest, aby Parlament Europejski i Rada były regularnie informowane o kontrolach w zakresie transportu drogowego prowadzonych przez państwa członkowskie. Te informacje przekazywane przez państwa członkowskie

pozwolą Komisji zagwarantować poszanowanie niniejszej dyrektywy przez przewoźników oraz określić, czy należy opracować dodatkowe środki przymusu.

za pośrednictwem odpowiednich punktów kontaktowych poszczególnych państw pozwolą Komisji zagwarantować poszanowanie niniejszej dyrektywy przez przewoźników oraz określić, czy należy opracować dodatkowe środki przymusu.

Poprawka 16

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 16 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(16a) Komisja powinna dokonać przeglądu załącznika I do dyrektywy 96/53/WE i sporządzić sprawozdania na temat jego wdrożenia z uwzględnieniem m.in. wpływu na konkurencję międzynarodową, podziału modalnego, kosztów dostosowania infrastruktury oraz celów Unii Europejskiej w zakresie ochrony środowiska i bezpieczeństwa, określonych w 2011 r. w białej księdze w sprawie transportu.

Poprawka 17

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 17

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(17) Komisja powinna być uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, aby zdefiniować wymogi związane z nowymi urządzeniami aerodynamicznymi montowanymi w tylnej części pojazdu lub projektami nowych pojazdów silnikowych, oraz specyfikacje techniczne zapewniające pełną interoperacyjność pokładowych urządzeń ważących oraz wytyczne i procedury kontrolowania masy pojazdów na drogach. Szczególnie istotne jest, aby

(17) Komisja powinna być uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, aby zdefiniować wymogi związane z nowymi urządzeniami aerodynamicznymi ***i tylnymi zabezpieczeniami*** montowanymi ***po bokach i*** w tylnej części pojazdu lub projektami nowych pojazdów silnikowych, ***w celu przeprowadzenia przeglądu europejskich procedur homologacji typu, o którym mowa w dyrektywie 2007/46/WE w ramach Regulaminów EKG ONZ,*** oraz

w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym z ekspertami. **Przygotowując i opracowując akty delegowane**, Komisja **zapewnia jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie**.

specyfikacje techniczne zapewniające pełną interoperacyjność pokładowych urządzeń wazących oraz wytyczne i procedury kontrolowania masy pojazdów na drogach. Szczególnie istotne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym z ekspertami. **Konsultacje powinny obejmować zainteresowane strony, takie jak wytwórcy, kierowcy, stowarzyszenia zajmujące się bezpieczeństwem na drogach, organy ds. ruchu drogowego i ośrodki szkoleniowe**. Komisja **publikuje sprawozdanie na temat wyników konsultacji**. **Zainteresowanym stronom należy pozostawić wystarczająco dużo czasu na dostosowanie się do tych wymogów**.

Poprawka 18

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 1

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 2 – akapit pierwszy – tiret piętnaste

Tekst proponowany przez Komisję

– „**pojazd z napędem hybrydowym**”:
pojazd w rozumieniu dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów¹⁰, wyposażony w jeden lub kilka silników trakcyjnych zasilanych elektrycznie i niepołączonych na stałe z siecią przesyłową oraz jeden lub kilka silników trakcyjnych wewnętrznego spalania;

Poprawka

– „**technologia niskoemisyjna**”:
technologia, która nie w pełni wykorzystuje kopalne źródła ropy naftowej do zaopatrzenia transportu w energię, i która znacznie przyczynia się do obniżenia emisyjności transportu. Źródła te obejmują:

- **energię elektryczną,**
- **wodór,**
- **paliwa syntetyczne,**
- **zaawansowane biopaliwa.**

- gaz ziemny, w tym biometan, w postaci gazowej (sprężony gaz ziemny – CNG) i w postaci ciekłej (skroplony gaz ziemny – LNG), oraz
- ciepło odpadowe;

¹⁰ Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.

Poprawka 19

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 1

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 2 – akapit pierwszy – tiret czternaste

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

– „**pojazd elektryczny**”: pojazd w rozumieniu dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów¹¹, wyposażony w jeden lub kilka silników trakcyjnych zasilanych elektrycznie i niepołączonych na stałe z siecią przesyłową;

skreślone

¹¹ Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.

Poprawka 20

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 1

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 2 – akapit pierwszy – tiret szesnaste

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

– „jednostka **transportu intermodalnego**”: jednostka mieszcząca się w następujących kategoriach: kontener, nadwozie wymienne, naczepa;

– „**intermodalna** jednostka **ładunkowa**”: jednostka mieszcząca się w następujących kategoriach: kontener, nadwozie wymienne, naczepa;

(Poprawka dotyczy całości tekstu; jeżeli zostanie przyjęta, trzeba będzie wprowadzić odpowiednie zmiany w całym tekście.)

Poprawka 21

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 2 – litera a

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 4 – ustęp 1 – litery a oraz b

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

a) w ust. 1 lit. a) i b) skreśla się słowo „krajowemu”;

skreślone

Poprawka 22

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 2 – litera b

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 4 – ustęp 4 – akapit drugi – pierwsze zdanie

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

b) w art. 4 ust. 4 akapit drugi zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

skreślone

„Uznaje się, że operacje transportowe nie ograniczają w sposób znaczący międzynarodowej konkurencji w sektorze transportu, jeżeli są realizowane na terytorium jednego z państw członkowskich lub, w przypadku operacji transgranicznej, wyłącznie pomiędzy dwoma graniczącymi ze sobą państwami członkowskimi, z których każde przyjęło środki w zastosowaniu niniejszego ustępu oraz jeżeli spełniony jest chociaż jeden z warunków wymienionych w lit. a) i b):”;

Poprawka 23

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 6
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 8 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. W celu poprawy charakterystyki aerodynamicznej pojazdów lub zespołów pojazdów maksymalne długości przewidziane w załączniku I pkt 1.1 mogą zostać przekroczone w odniesieniu do pojazdów lub zespołów pojazdów wyposażonych w urządzenia, które spełniają wymogi określone poniżej: Takie przekroczenie długości ma na celu wyłącznie możliwość dodania w tylnej części pojazdów lub zespołów pojazdów urządzeń poprawiających ich charakterystykę aerodynamiczną.

Poprawka

1. W celu poprawy charakterystyki aerodynamicznej pojazdów lub zespołów pojazdów maksymalne długości przewidziane w załączniku I pkt 1.1 mogą zostać przekroczone **do 500 mm** w odniesieniu do pojazdów lub zespołów pojazdów wyposażonych w urządzenia, które spełniają wymogi określone poniżej: Takie przekroczenie długości ma na celu wyłącznie możliwość dodania w tylnej części pojazdów lub zespołów pojazdów urządzeń poprawiających ich charakterystykę aerodynamiczną.

Poprawka 24

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 6

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 8 – ustęp 2 – akapit pierwszy – tiret drugie – podpunkt i

Tekst proponowany przez Komisję

(i) zamocowanie i trwałość urządzeń – by **ograniczyć** ryzyko ich odczepienia,

Poprawka

(i) zamocowanie i trwałość urządzeń – by **zapewnić, że nie istnieje** ryzyko ich odczepienia,

Poprawka 25

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 6

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 8 – ustęp 2 – akapit pierwszy – tiret drugie – podpunkt ii

Tekst proponowany przez Komisję

(ii) sygnalizacja w **ciągu dnia i nocy**, efektywna w złych warunkach meteorologicznych, pozwalająca na postrzeżenie wymiarów zewnętrznych

Poprawka

(ii) sygnalizacja **dzienna i nocna, zgodnie z warunkami homologacji typu w zakresie budowy urządzeń oświetlających i świetlnych**, efektywna w złych warunkach

pojazdu przez innych użytkowników drogi,

meteorologicznych, pozwalająca na postrzeganie wymiarów zewnętrznych pojazdu przez innych użytkowników drogi,

Poprawka 26

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 6

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 8 – ustęp 2 – akapit pierwszy – tiret drugie – podpunkt iv a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(iva) projekt, który nie ograniczałby prowadzącemu widoczności tylnej części pojazdu,

Poprawka 27

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 6

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 8 – ustęp 2 – akapit pierwszy – tiret trzecie – podpunkt iii

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(iii) urządzenia te dają się łatwo złożyć, wsunąć lub zdjąć *przez kierowcę*.

(iii) urządzenia te dają się łatwo złożyć, wsunąć lub zdjąć.

Poprawka 28

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 6

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 8 – ustęp 2 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

(Nie dotyczy polskiej wersji językowej.)

Poprawka 29

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 6

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 8 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Przed wprowadzeniem ich do obrotu dodatkowe urządzenia aerodynamiczne i ich zamontowanie w pojazdach są dopuszczane przez państwa członkowskie, **które** wydają w tym celu świadectwo. **Świadectwo to potwierdza**, że wymogi, o których mowa w ust. 2 powyżej, są spełnione oraz **wskazuje**, że urządzenie przyczynia się w znaczący sposób do poprawy charakterystyki aerodynamicznej. Świadectwa o dopuszczeniu wydane przez jedno państwo członkowskie są uznawane przez inne państwa członkowskie.

Poprawka

3. Przed wprowadzeniem ich do obrotu dodatkowe urządzenia aerodynamiczne i ich zamontowanie w pojazdach są dopuszczane przez państwa członkowskie **na podstawie dyrektywy 2007/46/WE**. **Państwa członkowskie** wydają w tym celu świadectwo **potwierdzające**, że wymogi, o których mowa w ust. 2 powyżej, są spełnione, oraz **wskazujące**, że urządzenie przyczynia się w znaczący sposób do poprawy charakterystyki aerodynamicznej. Świadectwa o dopuszczeniu wydane przez jedno państwo członkowskie są uznawane przez inne państwa członkowskie.

Poprawka 30

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 6

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 8 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 16, aby uzupełnić wymogi, o których mowa w ust. 2. Wymogi te mają formę charakterystyki technicznej, minimalnych poziomów osiągnięć, wymogów w zakresie projektowania oraz procedur, których celem jest wystawienie świadectwa badań, o którym mowa w ust. 3.

Poprawka

4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 16, aby uzupełnić wymogi, o których mowa w ust. 2. Wymogi te mają formę charakterystyki technicznej, minimalnych poziomów osiągnięć, wymogów w zakresie projektowania oraz procedur, których celem jest wystawienie świadectwa badań, o którym mowa w ust. 3. **Akty delegowane muszą zostać przyjęte po raz pierwszy nie później niż 2 lata po opublikowaniu niniejszej dyrektywy.**

Poprawka 31

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 6

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 8 – ustęp 4 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Korzystając z tego uprawnienia, Komisja zapewnia spójność z unijnymi aktami prawnymi dotyczącymi homologacji typu.

Poprawka 32

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 6

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 8 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5. W oczekiwaniu na przyjęcie aktów delegowanych pojazdy lub zespoły pojazdów wyposażone w urządzenia aerodynamiczne zamontowane w tylnej części pojazdów, spełniające wymogi, o których mowa w ust. 2, i zbadane zgodnie z ust. 3, mogą uczestniczyć w ruchu, jeżeli ich długość przekracza maksymalnie o dwa metry długość ustaloną w załączniku I pkt 1.1. Ten środek przejściowy stosuje się z dniem wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

skreślony

Poprawka 33

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 7

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 9 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. W celu poprawy charakterystyki aerodynamicznej i bezpieczeństwa ruchu drogowego pojazdów lub zespołów

1. W celu poprawy charakterystyki aerodynamicznej i bezpieczeństwa ruchu drogowego pojazdów lub zespołów

pojazdów maksymalne długości przewidziane w załączniku I pkt 1.1 mogą zostać przekroczone w odniesieniu do pojazdów lub zespołów pojazdów, które spełniają wymogi określone w ust. 2 poniżej: Takie przekroczenie długości ma głównie na celu umożliwienie **zaprojektowanie** kabin ciągników w taki sposób, by poprawić charakterystykę aerodynamiczną pojazdów lub zespołów pojazdów, oraz by poprawić bezpieczeństwo ruchu drogowego.

pojazdów maksymalne długości przewidziane w załączniku I pkt 1.1 mogą zostać przekroczone w odniesieniu do pojazdów lub zespołów pojazdów, które spełniają wymogi określone w ust. 2 poniżej: Takie przekroczenie długości ma głównie na celu umożliwienie **zaprojektowania** kabin ciągników w taki sposób, by poprawić charakterystykę aerodynamiczną pojazdów lub zespołów pojazdów, oraz by poprawić bezpieczeństwo ruchu drogowego. **zarówno w przypadku słabszych uczestników ruchu drogowego, jak też pojazdów biorących udział w zderzeniach na drodze.**

Poprawka 34

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 7

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 9 – ustęp 2 – akapit pierwszy – tiret drugie – podpunkt i

Tekst proponowany przez Komisję

(i) **w odniesieniu do kierowcy** - poprawia **jego** widoczność niechronionych użytkowników drogi, w szczególności dzięki zmniejszeniu **martwego pola** widzenia **znajdującego** się poniżej poziomu szyby przedniej,

Poprawka

(i) poprawia **bezpośrednią** widoczność, **aby kierowca lepiej widział** niechronionych użytkowników drogi, w szczególności dzięki zmniejszeniu **martwych pól** widzenia **znajdujących** się poniżej poziomu szyby przedniej **i wokół kabiny, a w odpowiednich przypadkach poprzez zamontowanie dodatkowego wyposażenia, takiego jak lusterka i systemy kamer,**

Poprawka 35

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 7

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 9 – ustęp 2 – akapit pierwszy – tiret drugie – podpunkt ii

Tekst proponowany przez Komisję

(ii) ogranicza szkody w razie zderzenia,

Poprawka

(ii) ogranicza szkody w razie zderzenia z *innym pojazdem i poprawia wyniki absorpcji energii dzięki zamontowaniu pochłaniającego energię systemu zabezpieczającego przed skutkami kolizji,*

Poprawka 36

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 7

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 9 – ustęp 2 – akapit pierwszy – tiret drugie – podpunkt ii a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(iia) poprawia ochronę pieszych dzięki dostosowaniu projektu przedniej części pojazdu w taki sposób, aby zminimalizować ryzyko przejechania w przypadku kolizji z niechronionymi użytkownikami drogi poprzez działanie oddalające użytkowników narażonych na obrażenia na skraj jezdni,

Poprawka 37

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 7

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 9 – ustęp 2 – akapit pierwszy – tiret czwarte

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

– komfort i bezpieczeństwo kierowców.

– komfort i bezpieczeństwo kierowców z *myślą o poprawie jakości miejsca pracy.*

Poprawka 38

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 7

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

– wymogi określone w dyrektywie ramowej 89/391/EWG w sprawie bezpieczeństwa i zdrowia pracowników w miejscu pracy, w tym wymogi dotyczące hierarchii środków zapobiegawczych mających na celu wyeliminowanie źródeł wibracji całego ciała i zaburzeń układu mięśniowo-szkieletowego;

– wyposażenie kabiny kierowcy w środki ochrony, poczynając od bezpiecznego wyjścia awaryjnego z kabiny w razie pożaru;

– zwiększenie rozmiaru kabiny, aby dostosować ją do wymogów w zakresie komfortu i bezpieczeństwa miejsc dla kierowcy i kuszetek, z uwzględnieniem sytuacji awaryjnych.

Poprawka 39

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 7

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 9 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3. Przed wprowadzeniem ich do obrotu charakterystyka aerodynamiczna nowo zaprojektowanych pojazdów silnikowych **jest badana** przez państwa członkowskie, które wystawiają w tym celu świadectwo. Potwierdza ono spełnienie wymogów zawartych w ust. 2 powyżej. Świadectwa

3. Przed wprowadzeniem ich do obrotu charakterystyka aerodynamiczna **oraz bezpieczeństwo** nowo zaprojektowanych pojazdów silnikowych **są badane w ramach dyrektywy 2007/46/WE** przez państwa członkowskie, które wystawiają w tym celu świadectwo. Potwierdza ono

badania wydane w jednym państwie członkowskim są uznawane przez inne państwa członkowskie.

spełnienie wymogów zawartych w ust. 2 powyżej. **Badanie charakterystyki aerodynamicznej tych pojazdów jest zgodne z odpowiednimi zasadami pomiaru charakterystyki aerodynamicznej opracowanymi przez Komisję.** Świadectwa badania wydane w jednym państwie członkowskim są uznawane przez inne państwa członkowskie.

Poprawka 40

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 7

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 9 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

Poprawka 41

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 7

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 9 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4. Komisja jest uprawniona do **przyjmowania** aktów delegowanych zgodnie z art. 16 w celu uzupełnienia wymogów, które muszą spełniać nowe kabiny ciągników i które są wymienione w ust. 2. Wymogi te mają formę charakterystyki technicznej, minimalnych poziomów osiągnięć, wymogów w zakresie projektowania oraz procedur, których celem jest wystawienie świadectwa badań,

4. Komisja jest uprawniona do **przyjmowana** aktów delegowanych zgodnie z art. 16 **oraz z istniejącymi regulaminami EKG ONZ** w celu uzupełnienia wymogów, które muszą spełniać nowe kabiny ciągników i które są wymienione w ust.2. Wymogi te mają formę charakterystyki technicznej, minimalnych poziomów osiągnięć **w zakresie bezpieczeństwa i aerodynamiki**, wymogów w zakresie projektowania oraz

o którym mowa w ust. 3.

procedur, których celem jest wystawienie świadectwa badań, o którym mowa w ust. 3. **Akty delegowane muszą zostać przyjęte po raz pierwszy nie później niż 2 lata po opublikowaniu niniejszej dyrektywy.**

Poprawka 42

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 9

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 10 a – akapit pierwszy

Tekst proponowany przez Komisję

Maksymalna masa pojazdów z **napędem hybrydowym lub całkowicie elektrycznym** wskazana jest w załączniku I pkt 2.3.1.

Poprawka

Maksymalna masa pojazdów **wyposażonych w technologie niskoemisyjne** wskazana jest w załączniku I pkt 2.3.4.

Poprawka 43

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 9

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 10 a – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

Pojazdy z **napędem hybrydowym lub elektrycznym** nie mogą jednak przekraczać limitów wskazanych w załączniku I pkt 3: maksymalny dopuszczalny ciężar na oś.

Poprawka

Pojazdy **wyposażone w technologie niskoemisyjne** nie mogą jednak przekraczać limitów wskazanych w załączniku I pkt 3: maksymalny dopuszczalny ciężar na oś.

Poprawka 44

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 10

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 11 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Maksymalne wymiary ustalone w załączniku I pkt 1.1 i 1.6 można przekroczyć o 15 cm w odniesieniu do pojazdów lub zespołów pojazdów przewożących kontenery lub nadwozia wymienne o długości 45 stóp, w przypadku gdy transport drogowy kontenera lub nadwozia wymiennego odbywa się w ramach operacji transportu *intermodalnego*.

Poprawka

Maksymalne wymiary ustalone w załączniku I pkt 1.1 i 1.6 można przekroczyć o 15 cm w odniesieniu do pojazdów lub zespołów pojazdów przewożących kontenery lub nadwozia wymienne o długości 45 stóp, w przypadku gdy transport drogowy kontenera lub nadwozia wymiennego odbywa się w ramach operacji transportu *kombinowanego*.

Poprawka 45

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 10

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 11 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Na potrzeby niniejszego artykułu oraz pkt 2.2.2 lit. c) załącznika I operacja transportu intermodalnego obejmuje co najmniej kolej, transport rzeczny lub transport morski. Częścią takiej operacji jest również transport drogowy wykorzystywany do początkowego lub końcowego odcinka trasy. Każda taka część transportu drogowego obejmuje mniej niż 300 km na terytorium Unii Europejskiej, lub odległość do najbliższych terminali, między którymi istnieje regularne połączenie. Operacja transportu jest również uznawana za transport intermodalny, jeżeli obejmuje wewnątrz europejski transport morski bliskiego zasięgu, niezależnie od długości początkowego i końcowego odcinka transportu drogowego. Początkowy lub końcowy odcinek transportu drogowego w ramach operacji wykorzystującej wewnątrz europejski transport morski bliskiego zasięgu rozpoczyna się w punkcie załadowania towarów we właściwym najbliższym porcie morskim w odniesieniu do początku trasy lub, w

Poprawka

W stosownych przypadkach Komisja przedstawi do 2017 r. wniosek ustawodawczy w celu zmiany dyrektywy 92/106/EWG, a w szczególności obecnej definicji transportu kombinowanego, aby uwzględnić rozwój konteneryzacji i ułatwić wydajny transport modalny.

stosownych przypadkach, znajduje się pomiędzy właściwym najbliższym portem morskim a punktem wyładowania towarów w odniesieniu do końca trasy.

Poprawka 46

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 11

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 12 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Poprawka 47

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 11

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 12 – ustęp 1 – akapit drugi (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Państwa członkowskie zapewniają, aby informacje o liczbie i powadze naruszeń przepisów niniejszej dyrektywy popełnionych przez poszczególne przedsiębiorstwa były wprowadzane do systemu oceny ryzyka, o którym mowa w art. 9 dyrektywy 2006/22/WE.

Poprawka 48

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 11

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

Poprawka 49

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 11

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 12 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2. Po upływie okresu dwóch lat począwszy od dnia wejścia w życie niniejszej dyrektywy państwa członkowskie dokonują pomiarów masy pojazdów lub zespołów pojazdów znajdujących się w ruchu. Środki służące wyborowi wstępnemu mają na celu identyfikację pojazdów, które mogły naruszyć przepisy, i które należy skontrolować bezpośrednio. Mogą one być realizowane za pomocą automatycznych systemów umieszczonych na infrastrukturze lub za pomocą systemów umieszczanych w pojazdach zgodnie z ust. 6 poniżej. Systemy automatyczne powinny pozwolić na identyfikację pojazdów podejrzanych o przekroczenie maksymalnej dopuszczalnej masy. Ponieważ przedmiotowe systemy automatyczne będą używane wyłącznie do wyboru wstępnego a nie do określenia naruszenia, ich certyfikowanie przez państwa członkowskie nie jest obowiązkowe.

2. Po upływie okresu dwóch lat począwszy od dnia wejścia w życie niniejszej dyrektywy państwa członkowskie dokonują pomiarów masy pojazdów lub zespołów pojazdów znajdujących się w ruchu. Środki służące wyborowi wstępnemu mają na celu ***zwiększenie skuteczności kontroli oraz*** identyfikację pojazdów, które mogły naruszyć przepisy, i które należy skontrolować bezpośrednio. Mogą one być realizowane za pomocą automatycznych systemów umieszczonych na infrastrukturze lub za pomocą systemów umieszczanych w pojazdach zgodnie z ust. 6 poniżej. Systemy automatyczne powinny pozwolić na identyfikację pojazdów podejrzanych o przekroczenie maksymalnej dopuszczalnej masy. Ponieważ przedmiotowe systemy automatyczne będą używane wyłącznie do wyboru wstępnego a nie do określenia naruszenia, ich certyfikowanie przez państwa członkowskie nie jest obowiązkowe. ***Systemy pokładowe mogą być połączone z tachografami cyfrowymi***

zamontowanymi w pojazdach zgodnie z rozporządzeniem UE 2014/... (rozporządzenie w sprawie urządzeń rejestrujących w pojazdach drogowych).

Poprawka 50

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 11

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 12 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

6. Zgodnie z ust. 1 **państwa członkowskie zachęcają do wyposażania** pojazdów **i zespołów pojazdów** w pokładowe **urządzenia** ważące (masa całkowita, nacisk na oś), które pozwalają w dowolnym momencie przesłać dane dotyczące ważenia z pojazdu będącego w ruchu do organu dokonującego kontroli na poboczu lub będącego odpowiedzialnym za przepisy z zakresu transportu towarów. Komunikacja odbywa się za pomocą interfejsu zdefiniowanego normami CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 i ISO 14906.

¹³ DSRC: Dedicated Short-Range Communications

Poprawka

6. Zgodnie z ust. 1 **od dnia [pięć lat po wejściu w życie niniejszej dyrektywy] nowe pojazdy N2 i N3 oraz zespoły pojazdów muszą być wyposażane** w pokładowe **systemy** ważące (masa całkowita, nacisk na oś), które pozwalają w dowolnym momencie przesłać dane dotyczące ważenia z pojazdu będącego w ruchu do organu dokonującego kontroli na poboczu lub będącego odpowiedzialnym za przepisy z zakresu transportu towarów. Komunikacja odbywa się za pomocą interfejsu zdefiniowanego normami CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 i ISO 14906. **Kierowca również musi mieć dostęp do tych informacji.**

¹³ DSRC: Dedicated Short-Range Communications

Poprawka 51

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 11

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 12 – ustęp 7 – tiret drugie a (nowe)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

– wspólnych procedur i specyfikacji mających na celu osiągnięcie

dostatecznego poziomu niezawodności, pozwalającego wykorzystać systemy pokładowe do wdrożenia przepisów niniejszej dyrektywy, a w szczególności art. 13.

Poprawka 52

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 11

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 12 – ustęp 7 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

Poprawka 53

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 12

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 13 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2. Przekroczenie o mniej niż 5% maksymalnej masy dopuszczonej w pkt 2, 3, 4.1 i 4.3 załącznika I powoduje skierowanie pisemnego ostrzeżenia do przedsiębiorstwa transportowego, mogącego skutkować karą, o ile przepisy krajowe przewidują taki rodzaj kar;

2. Przekroczenie o mniej niż 2% maksymalnej masy dopuszczonej w pkt 2, 3, 4.1 i 4.3 załącznika I powoduje skierowanie pisemnego ostrzeżenia do przedsiębiorstwa transportowego, mogącego skutkować karą, o ile przepisy krajowe przewidują taki rodzaj kar;

Poprawka 54

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 12

Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 13 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Przekroczenie o **5–10%** maksymalnej masy dopuszczonej w pkt 2, 3, 4.1 i 4.3 załącznika I jest uznawane za drobne wykroczenie w rozumieniu niniejszej dyrektywy oraz skutkuje karą **pieniężną**. Organy kontroli mogą również unieruchomić pojazd w celu wyładowania ładunku do poziomu odpowiadającego dopuszczalnej maksymalnej masie;

Poprawka

3. Przekroczenie o **2–10%** maksymalnej masy dopuszczonej w pkt 2, 3, 4.1 i 4.3 załącznika I jest uznawane za drobne wykroczenie w rozumieniu niniejszej dyrektywy oraz skutkuje karą. Organy kontroli mogą również unieruchomić pojazd w celu wyładowania ładunku do poziomu odpowiadającego dopuszczalnej maksymalnej masie;

Poprawka 55

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 12

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 13 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Przekroczenie o **10–20%** maksymalnej masy dopuszczonej w pkt 2, 3, 4.1 i 4.3 załącznika I jest uznawane za poważne wykroczenie w rozumieniu niniejszej dyrektywy. Skutkuje ono karą **pieniężną** i natychmiastowym unieruchomieniem pojazdu w celu wyładowania ładunku do poziomu odpowiadającego dopuszczalnej maksymalnej masie,

Poprawka

4. Przekroczenie o **10–15%** maksymalnej masy dopuszczonej w pkt 2, 3, 4.1 i 4.3 załącznika I jest uznawane za poważne wykroczenie w rozumieniu niniejszej dyrektywy. Skutkuje ono karą i natychmiastowym unieruchomieniem pojazdu w celu wyładowania ładunku do poziomu odpowiadającego dopuszczalnej maksymalnej masie,

Poprawka 56

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 12

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 13 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. Przekroczenie o więcej niż **20%** maksymalnej masy dopuszczonej w pkt 2, 3, 4.1 i 4.3 załącznika I jest uznawane za

Poprawka

5. Przekroczenie o więcej niż **15%** maksymalnej masy dopuszczonej w pkt 2, 3, 4.1 i 4.3 załącznika I jest uznawane za

bardzo poważne wykroczenie w rozumieniu niniejszej dyrektywy, ze względu na ryzyko ponoszone przez innych użytkowników drogi. Skutkuje ono natychmiastowym unieruchomieniem pojazdu w celu wyładowania ładunku do poziomu odpowiadającego maksymalnej dopuszczalnej masie, oraz karą **pieniężną**.
Zgodnie z art. 6 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009/14 uruchamiana jest procedura utraty przez przedsiębiorstwo transportowe dobrej reputacji.

bardzo poważne wykroczenie w rozumieniu niniejszej dyrektywy, ze względu na ryzyko ponoszone przez innych użytkowników drogi. Skutkuje ono natychmiastowym unieruchomieniem pojazdu w celu wyładowania ładunku do poziomu odpowiadającego maksymalnej dopuszczalnej masie, oraz karą.

¹⁴ Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 51.

Poprawka 57

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 12

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 13 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

6. Przekroczenie o mniej niż **2%** maksymalnej długości bądź szerokości dopuszczonych w pkt 1 załącznika I powoduje skierowanie pisemnego ostrzeżenia do przedsiębiorstwa transportowego, mogącego skutkować karą, o ile przepisy krajowe przewidują taki rodzaj kar.

Poprawka

6. Przekroczenie o mniej niż **1%** maksymalnej długości, **wysokości** bądź szerokości dopuszczonych w pkt 1 załącznika I powoduje skierowanie pisemnego ostrzeżenia do przedsiębiorstwa transportowego, mogącego skutkować karą, o ile przepisy krajowe przewidują taki rodzaj kar.

Poprawka 58

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 12

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 13 – ustęp 7

Tekst proponowany przez Komisję

7. Przekroczenie o **2–20%** maksymalnej długości bądź szerokości, dopuszczonych w pkt 1 załącznika I, bez względu na to czy

Poprawka

7. Przekroczenie o **1–10%** maksymalnej długości, **wysokości** bądź szerokości, dopuszczonych w pkt 1 załącznika I, bez

chodzi o ładunek czy o sam pojazd, skutkuje karą **pieniężną**. Organy kontroli unieruchamiają pojazd aż do wyładunku, jeżeli przekroczenie długości bądź szerokości spowodowane jest ładunkiem, lub do czasu otrzymania specjalnego zezwolenia przez przedsiębiorstwo transportowe, zgodnie z art. 4 ust. 3;

względu na to czy chodzi o ładunek czy o sam pojazd, skutkuje karą **nakładaną na przedsiębiorstwo transportowe**. Organy kontroli unieruchamiają pojazd aż do wyładunku, jeżeli przekroczenie długości bądź szerokości spowodowane jest ładunkiem, lub do czasu otrzymania specjalnego zezwolenia przez przedsiębiorstwo transportowe, zgodnie z art. 4 ust. 3;

Poprawka 59

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 12

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 13 – ustęp 8

Tekst proponowany przez Komisję

8. Przekroczenie o więcej niż **20%** maksymalnej długości bądź szerokości, dopuszczonych w pkt 1 załącznika I, jest uznawane za bardzo poważne wykroczenie w rozumieniu niniejszej dyrektywy, ze względu na ryzyko ponoszone przez innych użytkowników drogi. Skutkuje ono karą **pieniężną** i natychmiastowym unieruchomieniem pojazdu przez organy kontroli, aż do wyładunku bądź do czasu otrzymania specjalnego zezwolenia przez przedsiębiorstwo transportowe, zgodnie z art. 4 ust. 3, jeżeli przekroczenie długości lub szerokości jest spowodowane ładunkiem. **Zgodnie z art. 6 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 uruchamiana jest procedura utraty przez przedsiębiorstwo transportowe dobrej reputacji.**

Poprawka

8. Przekroczenie o więcej niż **10%** maksymalnej długości, **wysokości** bądź szerokości, dopuszczonych w pkt 1 załącznika I, jest uznawane za bardzo poważne wykroczenie w rozumieniu niniejszej dyrektywy, ze względu na ryzyko ponoszone przez innych użytkowników drogi. Skutkuje ono karą **nakładaną na przedsiębiorstwo transportowe** i natychmiastowym unieruchomieniem pojazdu przez organy kontroli, aż do wyładunku bądź do czasu otrzymania specjalnego zezwolenia przez przedsiębiorstwo transportowe, zgodnie z art. 4 ust. 3, jeżeli przekroczenie długości lub szerokości jest spowodowane ładunkiem.

Poprawka 60

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 13

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 14 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

W odniesieniu do transportu kontenerów załadowca przekazuje przewoźnikowi drogowemu, któremu powierza transport kontenera, deklarację wskazującą masę transportowanego kontenera. W razie gdy informacji **tej** brak lub gdy jest ona błędna, w przypadku przeciążenia pojazdu, odpowiedzialność ponosi załadowca w tym samym stopniu co przewoźnik.

Poprawka

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

Poprawka 61

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 13

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 14 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

W operacjach transportu intermodalnego informacja o masie brutto załadowanego kontenera jest przekazywana kolejnemu podmiotowi przejmującemu nadzór nad kontenerem.

Poprawka 62

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 15

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 16 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 8

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 8

ust. 4, art. 9 ust. 5 i art. 12 ust. 7, powierza się Komisji na *czas nieokreślony* od dnia [data *wejście w życie* niniejszej dyrektywy].

ust. 4, art. 9 ust. 5 i art. 12 ust. 7, powierza się Komisji na *okres pięciu lat* od dnia [data *wejścia w życie* niniejszej dyrektywy]. *Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem pięcioletniego okresu. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.*

Poprawka 63

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – punkt 15 a (nowy)
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 16 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

15a) dodaje się artykuł w brzmieniu:

Artykuł 16 a

Sprawozdawczość

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

Poprawka 64

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – punkt 15 b (nowy)

Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 16 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

15b) dodaje się artykuł w brzmieniu:

Artykuł 16 b

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

Poprawka 65

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – punkt 16 – litera -a (nowa)
Dyrektywa 96/53/WE
Załącznik I – punkt 1.1 – tiret ósme 8 a (nowe)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

– „pojazdy do przewozu pojazdów wraz z ładunkiem: 20,75m”

Poprawka 66

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – punkt 16 – litera a a (nowa)
Dyrektywa 96/53/WE
Załącznik I – punkt 1.4

Tekst obowiązujący

Poprawka

1.4 Wymiary odłączalnych części i znormalizowanych elementów, takich jak kontenery, są określone w pkt 1.1, 1.2, 1.3,

aa) punkt 1.4 otrzymuje brzmienie:

1.4 Wymiary odłączalnych części i znormalizowanych elementów, takich jak kontenery, są określone w pkt 1.1, 1.2, 1.3,

1.6, 1.7, 1.8 i 4.4.

1.6, 1.7, 1.8 i 4.4. *Ze względu swoją niepodzielność gotowe pojazdy, takie jak nowe samochody załadowane na specjalne pojazdy do przewozu pojazdów, mogą przekraczać wymiary określone w pkt 1.1 w stopniu, w jakim jest to dopuszczalne przez przepisy krajowe i warunki infrastrukturalne, o ile takie pojazdy do przewozu pojazdów, kiedy są niezaladowane, spełniają całkowicie wymogi, o których mowa w wyżej wymienionych punktach.*

Poprawka 67

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – punkt 16 – litera c
Dyrektywa 96/53/WE
Załącznik I – punkt 2.3.1 – tiret drugie

Tekst proponowany przez Komisję

„Dwuosiowe pojazdy silnikowe inne niż autobusy i o napędzie hybrydowym lub elektrycznym: 19 ton”;

Poprawka

skreślone

Poprawka 68

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 16 – litera c
Dyrektywa 96/53/WE
Załącznik I – punkt 2.3.1 – tiret drugie

Tekst proponowany przez Komisję

„Autobusy dwuosiowe: 19 ton”;

Poprawka

*„Autobusy dwuosiowe: **19,5 tony**”*

Poprawka 69

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – punkt 16 – litera c a (nowa)
Dyrektywa 96/53/WE
Załącznik I – punkt 2.3.4 (nowy)

ca) dodaje się literę w brzmieniu:

2.3.4 Pojazdy wyposażone w technologie niskoemisyjne:

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