



EUROPEES PARLEMENT

2009 - 2014

Commissie vervoer en toerisme

2013/0105(COD)

10.12.2013

AMENDEMENTEN 49 - 365

Ontwerpverslag
Jörg Leichtfried
(PE521.689v01-00)

Wijziging van Richtlijn 96/53/EG van 25 juli 1996 houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten

Voorstel voor een richtlijn
(COM(2013)0195 – C7-0102/2013 – 2013/0105(COD))

AM\1011752NL.doc

PE524.694v01-00

NL

In verscheidenheid verenigd

NL

AM_Com_LegReport

Amendement 49
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Voorstel voor een richtlijn

–

Voorstel tot verwerping

Het Europees Parlement verwerpt het voorstel van de Commissie.

Or. en

Amendement 50
Patricia van der Kammen

Voorstel voor een richtlijn
Title 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Voorstel voor een
RICHTLIJN VAN HET EUROPEES
PARLEMENT EN DE RAAD
tot wijziging van Richtlijn **96/53/EG** van
25 juli 1996 houdende vaststelling, voor
bepaalde aan het verkeer binnen de
Gemeenschap deelnemende
wegvoertuigen, van de in het nationale en
het internationale verkeer maximaal
toegestane afmetingen, en van de in het
internationale verkeer maximaal toegestane
gewichten
(Voor de EER relevante tekst)

Amendement

Voorstel voor een
RICHTLIJN VAN HET EUROPEES
PARLEMENT EN DE RAAD
tot wijziging van Richtlijn **2002/7/EG** van
18 februari 2002 houdende vaststelling,
voor bepaalde aan het verkeer binnen de
Gemeenschap deelnemende
wegvoertuigen, van de in het nationale en
het internationale verkeer maximaal
toegestane afmetingen, en van de in het
internationale verkeer maximaal toegestane
gewichten
(Voor de EER relevante tekst)

Or. nl

Amendement 51
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Voorstel voor een richtlijn
Overweging 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

(1) In het Witboek van 2011 "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem"⁶ wordt benadrukt dat de uitstoot van broeikasgassen moet worden verminderd en dat met name de uitstoot van koolstofdioxide (CO₂) tegen 2050 60 % lager moet liggen dan de uitstoot in 1990.

⁶ COM (2011) 0144.

Amendement

(1) In het Witboek van 2011 "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem"⁶ wordt benadrukt dat de uitstoot van broeikasgassen moet worden verminderd en dat met name de uitstoot van koolstofdioxide (CO₂) tegen 2050 60 % **en tegen 2020 20 %** lager moet liggen dan de uitstoot in 1990.

⁶ COM (2011) 0144.

Or. en

Amendement 52

Patricia van der Kammen

Voorstel voor een richtlijn

Overweging 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

(1) In het Witboek van 2011 "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem"⁶ wordt benadrukt dat de uitstoot van broeikasgassen moet worden verminderd en dat met name de uitstoot van koolstofdioxide (CO₂) tegen 2050 60 % lager moet liggen dan de uitstoot in 1990.

⁶ COM(2011) 144 definitief.

Amendement

Schrappen

Or. nl

Amendement 53

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

**Voorstel voor een richtlijn
Overweging 1 bis (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(1 bis) Aangezien tot dusver geen beleidsmaatregelen zijn genomen om de toenemende CO₂-uitstoot van vrachtwagens tegen te gaan, dient de Commissie de invoering van brandstofefficiëntienormen voor vrachtwagens te evalueren met het oog op een verdere uitbreiding van haar wetgevingsaanpak inzake personenauto's en kleine vrachtauto's.

Or. en

**Amendement 54
Patricia van der Kammen**

**Voorstel voor een richtlijn
Overweging 2**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(2) In dat verband werd in het Witboek aangekondigd dat Richtlijn **96/53/EG** van de Raad van **25 juli 1996** houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten zou worden gewijzigd om het energieverbruik en de uitstoot van broeikasgassen terug te dringen, de wetgeving aan te passen aan de ontwikkeling van de technologie en de nieuwe behoeften van de markt, en het intermodaal vervoer te stimuleren.

(2) In dat verband werd in het Witboek aangekondigd dat Richtlijn **2002/7/EG** van de Raad van **18 februari 2002** houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten zou worden gewijzigd om het energieverbruik en de uitstoot van broeikasgassen terug te dringen, de wetgeving aan te passen aan de ontwikkeling van de technologie en de nieuwe behoeften van de markt, en het intermodaal vervoer te stimuleren.

Or. nl

Amendement 55
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Voorstel voor een richtlijn
Overweging 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

(3) De technologische ontwikkelingen omvatten de mogelijkheid om op de achterzijde van voertuigen, met name op opleggers en aanhangwagens, intrekbare of inklapbare aerodynamische voorzieningen aan te brengen ***waardoor de bij Richtlijn 96/53/EG voorgeschreven maximumlengte wordt overschreden.*** Dergelijke voorzieningen kunnen onmiddellijk na de inwerkingtreding van deze richtlijn worden geïnstalleerd aangezien zij reeds op de markt worden aangeboden en in andere werelddelen reeds worden gebruikt.

Amendement

(3) De technologische ontwikkelingen omvatten de mogelijkheid om op de achterzijde van voertuigen, met name op opleggers en aanhangwagens, intrekbare of inklapbare aerodynamische voorzieningen aan te brengen. Dergelijke voorzieningen kunnen onmiddellijk na de inwerkingtreding van deze richtlijn worden geïnstalleerd aangezien zij reeds op de markt worden aangeboden en in andere werelddelen reeds worden gebruikt.

Or. en

Amendement 56
Corien Wortmann-Kool

Voorstel voor een richtlijn
Overweging 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

(3) De technologische ontwikkelingen omvatten de mogelijkheid om op de achterzijde van voertuigen, met name op opleggers en aanhangwagens, intrekbare of inklapbare aerodynamische voorzieningen aan te brengen **waardoor de bij Richtlijn 96/53/EG voorgeschreven maximumlengte wordt overschreden.** Dergelijke voorzieningen kunnen onmiddellijk na de inwerkingtreding van deze richtlijn worden geïnstalleerd aangezien zij reeds op de markt worden aangeboden en in andere werelddelen reeds worden gebruikt.

Amendement

(3) De technologische ontwikkelingen omvatten de mogelijkheid om op de achterzijde van voertuigen, met name op opleggers en aanhangwagens, intrekbare of inklapbare aerodynamische voorzieningen aan te brengen **waardoor de bij Richtlijn 96/53/EG voorgeschreven maximumlengte wordt overschreden.** Dergelijke voorzieningen kunnen onmiddellijk na de inwerkingtreding van deze richtlijn worden geïnstalleerd aangezien zij reeds op de markt worden aangeboden en in andere werelddelen reeds worden gebruikt. ***Deze***

richtlijn dient ook innovatie op het gebied van het ontwerp van voertuigen en vervoerseenheden aan te moedigen en te vergemakkelijken.

Or. en

Amendement 57
Phil Bennion

Voorstel voor een richtlijn
Overweging 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

(3) De technologische ontwikkelingen omvatten de mogelijkheid om op de achterzijde van voertuigen, met name op opleggers en aanhangwagens, intrekbare of inklapbare aerodynamische voorzieningen aan te brengen waardoor de bij Richtlijn 96/53/EG voorgeschreven maximumlengte wordt overschreden. Dergelijke voorzieningen kunnen ***onmiddellijk na de inwerkingtreding van deze richtlijn*** worden geïnstalleerd aangezien zij reeds op de markt worden aangeboden en in andere werelddelen reeds worden gebruikt.

Amendement

(3) De technologische ontwikkelingen omvatten de mogelijkheid om op de achterzijde van voertuigen, met name op opleggers en aanhangwagens, intrekbare of inklapbare aerodynamische voorzieningen aan te brengen waardoor de bij Richtlijn 96/53/EG voorgeschreven maximumlengte wordt overschreden. Dergelijke voorzieningen kunnen worden geïnstalleerd ***zodra de passende vereisten op Europees niveau zijn vastgesteld,*** aangezien zij reeds op de markt worden aangeboden en in andere werelddelen reeds worden gebruikt.

Or. en

Amendement 58
Dieter-Lebrecht Koch

Voorstel voor een richtlijn
Overweging 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

(3) De technologische ontwikkelingen omvatten de mogelijkheid om op de achterzijde van voertuigen, met name op opleggers en aanhangwagens, intrekbare of

Amendement

(3) De technologische ontwikkelingen omvatten de mogelijkheid om op de achterzijde van voertuigen, met name op opleggers en aanhangwagens, intrekbare of

inklapbare aerodynamische voorzieningen aan te brengen waardoor de bij Richtlijn 96/53/EG voorgeschreven maximumlengte wordt overschreden. Dergelijke voorzieningen kunnen onmiddellijk na de inwerkingtreding van deze richtlijn worden geïnstalleerd aangezien zij reeds op de markt worden aangeboden en in andere werelddelen reeds worden gebruikt.

inklapbare aerodynamische voorzieningen aan te brengen waardoor de bij Richtlijn 96/53/EG voorgeschreven maximumlengte wordt overschreden. Dergelijke voorzieningen kunnen onmiddellijk na de inwerkingtreding van deze richtlijn worden geïnstalleerd aangezien zij reeds op de markt worden aangeboden en in andere werelddelen reeds worden gebruikt.

Hetzelfde geldt voor energieabsorberende aerodynamische voorzieningen en beschermingsinrichtingen aan de achterzijde tegen klemrijden die aan de zijkant ter hoogte van de wielen alsook aan de achterzijde van opleggers, aanhangwagens en voertuigen worden aangebracht. Deze kunnen de energie-efficiëntie van voertuigen aanzienlijk verbeteren alsook de kans op verwonding van andere weggebruikers aanzienlijk terugdringen.

Or. de

Amendement 59
Patricia van der Kammen

Voorstel voor een richtlijn
Overweging 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

(3) De technologische ontwikkelingen omvatten de mogelijkheid om op de achterzijde van voertuigen, met name op opleggers en aanhangwagens, intrekbare of inklapbare aerodynamische voorzieningen aan te brengen waardoor de bij Richtlijn 96/53/EG voorgeschreven maximumlengte wordt overschreden. Dergelijke voorzieningen kunnen onmiddellijk na de inwerkingtreding van deze richtlijn worden geïnstalleerd aangezien zij reeds op de markt worden aangeboden en in andere werelddelen reeds worden gebruikt.

Amendement

(3) De technologische ontwikkelingen omvatten de mogelijkheid om op de achterzijde van voertuigen, met name op opleggers en aanhangwagens, intrekbare of inklapbare aerodynamische voorzieningen aan te brengen waardoor de bij Richtlijn 2002/7/EG voorgeschreven maximumlengte wordt overschreden. Dergelijke voorzieningen kunnen onmiddellijk na de inwerkingtreding van deze richtlijn worden geïnstalleerd aangezien zij reeds op de markt worden aangeboden en in andere werelddelen reeds

worden gebruikt.

Or. nl

Amendement 60

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Voorstel voor een richtlijn

Overweging 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(3 bis) De Commissie dient in het kader van maatregelen inzake "gewichten en afmetingen" een aanpak te ontwikkelen ter vermindering van het aantal lege ritten in het goederenvervoer over de weg, alsook voorschriften voor minimumharmonisatie op het gebied van cabotagevervoer over de weg ter voorkoming van dumpingpraktijken. Bij de herziening van de Eurovignet-richtlijn moet tevens rekening worden gehouden met de vooruitgang wat betreft de raming van externe kosten en moet de internalisering van externe kosten voor vrachtwagens verplicht worden gesteld. De Commissie moet uiterlijk op 1 januari 2015 een voorstel indienen tot wijziging van Richtlijn 2011/76/EU.

Or. en

Amendement 61

Phil Bennion

Voorstel voor een richtlijn

Overweging 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(4) Cabines met een kleinere luchtweerstand kunnen, samen met de in overweging 3 genoemde voorzieningen,

(4) Vrachtwagens zijn goed voor ongeveer 26 procent van de door het wegvervoer veroorzaakte CO₂-uitstoot in Europa,

eveneens een aanzienlijke verbetering van de energieprestaties van voertuigen opleveren. Een dergelijke verbetering is binnen de in de huidige Richtlijn 96/53/EG vastgestelde maximumlengte niet haalbaar zonder de vervoerscapaciteit aan te tasten en zou derhalve het economisch evenwicht van de sector in gevaar brengen. Derhalve moet in een afwijking op de toegestane maximumlengte worden voorzien.

terwijl hun brandstofefficiëntie in de afgelopen twintig jaar nauwelijks is toegenomen. Cabines met een kleinere luchtweerstand kunnen, samen met de in overweging 3 genoemde voorzieningen, eveneens een aanzienlijke verbetering van de energieprestaties van voertuigen opleveren ***en zijn dringend noodzakelijk voor een aanzienlijke vermindering van de voertuigemissies in het goederenvervoer over de weg.*** Een dergelijke verbetering is binnen de in de huidige Richtlijn 96/53/EG vastgestelde maximumlengte niet haalbaar zonder de vervoerscapaciteit aan te tasten en zou derhalve het economisch evenwicht van de sector in gevaar brengen. Derhalve moet in een afwijking op de toegestane maximumlengte worden voorzien. ***Een dergelijke afwijking mag niet tot een verhoging van het laadvermogen leiden.***

Or. en

Amendement 62 Dieter-Lebrecht Koch

Voorstel voor een richtlijn Overweging 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

(4) Cabines met een kleinere luchtweerstand kunnen, samen met de in overweging 3 genoemde voorzieningen, eveneens een aanzienlijke verbetering van de energieprestaties van voertuigen opleveren. Een dergelijke verbetering ***is*** binnen de in de huidige Richtlijn 96/53/EG vastgestelde maximumlengte niet haalbaar zonder de vervoerscapaciteit aan te tasten en zou derhalve het economisch evenwicht van de sector in gevaar brengen. Derhalve moet in een afwijking op de toegestane maximumlengte worden voorzien.

Amendement

(4) Cabines met een kleinere luchtweerstand kunnen, samen met de in overweging 3 genoemde voorzieningen ***van energieabsorberend materiaal,*** eveneens een aanzienlijke verbetering van de energieprestaties van voertuigen ***en de bescherming van andere weggebruikers*** opleveren. Een dergelijke verbetering ***alsook de verbetering van de verkeersveiligheid zijn*** binnen de in de huidige Richtlijn 96/53/EG vastgestelde maximumlengte niet haalbaar zonder de vervoerscapaciteit aan te tasten en zou derhalve het economisch evenwicht van de

sector in gevaar brengen. Derhalve moet in een afwijking op de toegestane maximumlengte worden voorzien.

Or. de

Amendement 63
Dieter-Lebrecht Koch

Voorstel voor een richtlijn
Overweging 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

(4) Cabines met een kleinere luchtweerstand kunnen, samen met de in overweging 3 genoemde voorzieningen, eveneens een aanzienlijke verbetering van de energieprestaties van voertuigen opleveren. Een dergelijke verbetering is binnen de in de huidige Richtlijn 96/53/EG vastgestelde maximumlengte niet haalbaar zonder de vervoerscapaciteit aan te tasten en zou derhalve het economisch evenwicht van de sector in gevaar brengen. Derhalve moet in een afwijking op de toegestane maximumlengte worden voorzien.

Amendement

(4) *(Niet van toepassing op de Nederlandse versie)*

Or. de

Amendement 64
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Voorstel voor een richtlijn
Overweging 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

(4) Cabines met een kleinere luchtweerstand kunnen, **samen met de in overweging 3 genoemde voorzieningen**, eveneens een aanzienlijke verbetering van

Amendement

(4) Cabines met een kleinere luchtweerstand kunnen eveneens een aanzienlijke verbetering van de energieprestaties van voertuigen opleveren.

de energieprestaties van voertuigen opleveren. Een dergelijke verbetering *is* binnen de in de huidige Richtlijn 96/53/EG vastgestelde maximumlengte *niet* haalbaar zonder de vervoerscapaciteit aan te tasten en *zou derhalve* het economisch evenwicht van de sector in gevaar brengen. *Derhalve moet in een afwijking op de toegestane maximumlengte worden voorzien.*

Zoals de sector heeft aangetoond, is een dergelijke verbetering binnen de in de huidige Richtlijn 96/53/EG vastgestelde maximumlengte haalbaar zonder de vervoerscapaciteit aan te tasten en het economisch evenwicht van de sector in gevaar *te* brengen.

Or. en

Amendement 65
Patricia van der Kammen

Voorstel voor een richtlijn
Overweging 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

(4) Cabines met een kleinere luchtweerstand kunnen, samen met de in overweging 3 genoemde voorzieningen, eveneens een aanzienlijke verbetering van de energieprestaties van voertuigen opleveren. Een dergelijke verbetering is binnen de in de huidige Richtlijn **96/53/EG** vastgestelde maximumlengte niet haalbaar zonder de vervoerscapaciteit aan te tasten en zou derhalve het economisch evenwicht van de sector in gevaar brengen. Derhalve moet in een afwijking op de toegestane maximumlengte worden voorzien.

Amendement

(4) Cabines met een kleinere luchtweerstand kunnen, samen met de in overweging 3 genoemde voorzieningen, eveneens een aanzienlijke verbetering van de energieprestaties van voertuigen opleveren. Een dergelijke verbetering is binnen de in de huidige Richtlijn **2002/7/EG** vastgestelde maximumlengte niet haalbaar zonder de vervoerscapaciteit aan te tasten en zou derhalve het economisch evenwicht van de sector in gevaar brengen. Derhalve moet in een afwijking op de toegestane maximumlengte worden voorzien.

Or. nl

Amendement 66
Phil Bennion

Voorstel voor een richtlijn
Overweging 5

(5) In haar beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020⁷ heeft de Commissie maatregelen aangekondigd om de voertuigen veiliger te maken en de zwakke weggebruikers beter te beschermen. Ook in het rapport van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad betreffende de tenuitvoerlegging van Richtlijn 2007/38/EG betreffende de uitrusting met spiegels van in de Gemeenschap ingeschreven vrachtwagens⁸ wordt gewezen op het belang van een goede zichtbaarheid voor de bestuurder. Een nieuwe vormgeving van de cabine zal de verkeersveiligheid ten goede komen omdat de dode hoek in het gezichtsveld van de bestuurder onder de voorruit kleiner wordt. Hierdoor kunnen talrijke levens van kwetsbare weggebruikers, zoals voetgangers en fietsers, worden gered. De nieuwe vormgeving **maakt** het eveneens mogelijk voorzieningen in te bouwen die bij een aanrijding energie absorberen. Door de potentiële toename van de omvang van de cabine kunnen ook het comfort en de veiligheid van de bestuurder worden verbeterd.

⁷ COM(2010) 389 definitief.

⁸ COM(2012) 258 final.

(5) In haar beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020⁷ heeft de Commissie maatregelen aangekondigd om de voertuigen veiliger te maken en de zwakke weggebruikers beter te beschermen. Ook in het rapport van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad betreffende de tenuitvoerlegging van Richtlijn 2007/38/EG betreffende de uitrusting met spiegels van in de Gemeenschap ingeschreven vrachtwagens⁸ wordt gewezen op het belang van een goede zichtbaarheid voor de bestuurder. Een nieuwe vormgeving van de cabine zal de verkeersveiligheid ten goede komen omdat de dode hoek in het gezichtsveld van de bestuurder onder de voorruit **en aan de zijkant van het voertuig** kleiner wordt. Hierdoor kunnen talrijke levens van kwetsbare weggebruikers, zoals voetgangers en fietsers, worden gered. De nieuwe vormgeving **dient** het eveneens mogelijk **te maken** voorzieningen in te bouwen die bij een aanrijding energie absorberen. Door de potentiële toename van de omvang van de cabine kunnen ook het comfort en de veiligheid van de bestuurder worden verbeterd.

⁷ COM(2010) 389 definitief.

⁸ COM(2012) 258 final.

Or. en

Amendement 67 Jörg Leichtfried

Voorstel voor een richtlijn Overweging 5

(5) In haar beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020⁷ heeft de Commissie maatregelen aangekondigd om de voertuigen veiliger te maken en de zwakke weggebruikers beter te beschermen. Ook in het rapport van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad betreffende de tenuitvoerlegging van Richtlijn 2007/38/EG betreffende de uitrusting met spiegels van in de Gemeenschap ingeschreven vrachtwagens⁸ wordt gewezen op het belang van een goede zichtbaarheid voor de bestuurder. Een nieuwe vormgeving van de cabine zal de verkeersveiligheid ten goede komen omdat de dode hoek in het gezichtsveld van de bestuurder onder de voorruit kleiner wordt. Hierdoor kunnen talrijke levens van kwetsbare weggebruikers, zoals voetgangers en fietsers, worden gered. **De** nieuwe vormgeving **maakt het eveneens mogelijk** voorzieningen **in te bouwen** die bij een aanrijding energie absorberen. Door de potentiële toename van de omvang van de cabine kunnen ook het comfort en de veiligheid van de bestuurder worden verbeterd.

⁸ COM (2012) 258.

(5) In haar beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020⁷ heeft de Commissie maatregelen aangekondigd om de voertuigen veiliger te maken en de zwakke weggebruikers beter te beschermen. Ook in het rapport van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad betreffende de tenuitvoerlegging van Richtlijn 2007/38/EG betreffende de uitrusting met spiegels van in de Gemeenschap ingeschreven vrachtwagens⁸ wordt gewezen op het belang van een goede zichtbaarheid voor de bestuurder. Een nieuwe vormgeving van de cabine zal de verkeersveiligheid ten goede komen omdat de dode hoek in het gezichtsveld van de bestuurder onder de voorruit kleiner wordt. Hierdoor kunnen talrijke levens van kwetsbare weggebruikers, zoals voetgangers en fietsers, worden gered. **De nieuwe vormgeving van de cabine moet derhalve na een passende overgangperiode verplicht worden gesteld. Bij deze** nieuwe vormgeving **moeten tevens** voorzieningen **worden ingebouwd** die bij een aanrijding energie absorberen. Door de potentiële toename van de omvang van de cabine kunnen ook het comfort en de veiligheid van de bestuurder worden verbeterd.

⁸ COM (2012) 258.

Or. de

Motivering

Correctie van desbetreffend amendement op het ontwerpverslag om deze inhoudelijk in overeenstemming te brengen met het amendement op artikel 1, punt 7

Amendement 68

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Voorstel voor een richtlijn

Overweging 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

(5) In haar beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020⁷ heeft de Commissie maatregelen aangekondigd om de voertuigen veiliger te maken en de zwakke weggebruikers beter te beschermen. Ook in het rapport van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad betreffende de tenuitvoerlegging van Richtlijn 2007/38/EG betreffende de uitrusting met spiegels van in de Gemeenschap ingeschreven vrachtwagens⁸ wordt gewezen op het belang van een goede zichtbaarheid voor de bestuurder. Een nieuwe vormgeving van de cabine zal de verkeersveiligheid ten goede komen omdat de dode hoek in het gezichtsveld van de bestuurder onder de voorruit kleiner wordt. Hierdoor kunnen talrijke levens van kwetsbare weggebruikers, zoals voetgangers en fietsers, worden gered. De nieuwe vormgeving **maakt** het eveneens mogelijk voorzieningen in te bouwen die bij een aanrijding energie absorberen. Door de potentiële toename van de omvang van de cabine kunnen ook het comfort en de veiligheid van de bestuurder worden verbeterd.

⁷ COM(2010) 389 definitief.

Amendement

(5) In haar beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020⁷ heeft de Commissie maatregelen aangekondigd om de voertuigen veiliger te maken en de zwakke weggebruikers beter te beschermen. Ook in het rapport van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad betreffende de tenuitvoerlegging van Richtlijn 2007/38/EG betreffende de uitrusting met spiegels van in de Gemeenschap ingeschreven vrachtwagens⁸ wordt gewezen op het belang van een goede zichtbaarheid voor de bestuurder. Een nieuwe vormgeving van de cabine zal de verkeersveiligheid ten goede komen omdat de dode hoek in het gezichtsveld van de bestuurder onder de voorruit **en aan de zijkant van het voertuig** kleiner wordt. Hierdoor kunnen talrijke levens van kwetsbare weggebruikers, zoals voetgangers en fietsers, worden gered. De nieuwe vormgeving **dient** het eveneens mogelijk **te maken** voorzieningen in te bouwen die bij een aanrijding energie absorberen **en kan dusdanig worden gestroomlijnd dat andere weggebruikers in het geval van een botsing worden weggeduwd en niet worden overreden. De nieuw vormgegeven cabines mogen de bij Richtlijn 96/53/EG vastgestelde afmetingen niet overschrijden en moeten aan de verbeterde voorschriften inzake het directe gezichtsveld, energieabsorptie en de bescherming van voetgangers voldoen.** Door de potentiële toename van de omvang van de cabine kunnen ook het comfort en de veiligheid van de bestuurder worden verbeterd.

⁷ COM(2010) 389 definitief.

Amendement 69

Brian Simpson, Saïd El Khadraoui

Voorstel voor een richtlijn

Overweging 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

(5) In haar beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020⁷ heeft de Commissie maatregelen aangekondigd om de voertuigen veiliger te maken en de zwakke weggebruikers beter te beschermen. Ook in het rapport van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad betreffende de tenuitvoerlegging van Richtlijn 2007/38/EG betreffende de uitrusting met spiegels van in de Gemeenschap ingeschreven vrachtwagens⁸ wordt gewezen op het belang van een goede zichtbaarheid voor de bestuurder. Een nieuwe vormgeving van de cabine zal de verkeersveiligheid ten goede komen omdat de dode hoek in het gezichtsveld van de bestuurder onder de voorruit kleiner wordt. Hierdoor kunnen talrijke levens van kwetsbare weggebruikers, zoals voetgangers en fietsers, worden gered. De nieuwe vormgeving **maakt** het eveneens mogelijk voorzieningen in te bouwen die bij een aanrijding energie absorberen. Door de potentiële toename van de omvang van de cabine kunnen ook het comfort en de veiligheid van de bestuurder worden verbeterd.

Amendement

(5) In haar beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020⁷ heeft de Commissie maatregelen aangekondigd om de voertuigen veiliger te maken en de zwakke weggebruikers beter te beschermen. Ook in het rapport van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad betreffende de tenuitvoerlegging van Richtlijn 2007/38/EG betreffende de uitrusting met spiegels van in de Gemeenschap ingeschreven vrachtwagens⁸ wordt gewezen op het belang van een goede zichtbaarheid voor de bestuurder. Een nieuwe vormgeving van de cabine zal de verkeersveiligheid ten goede komen omdat de dode hoek in het gezichtsveld van de bestuurder onder de voorruit **en aan de zijkant van het voertuig** kleiner wordt. Hierdoor kunnen talrijke levens van kwetsbare weggebruikers, zoals voetgangers en fietsers, worden gered. De nieuwe vormgeving **van de cabine moet derhalve na een passende overgangperiode verplicht worden gesteld. De nieuwe vormgeving dient** het eveneens mogelijk **te maken** voorzieningen in te bouwen die bij een aanrijding energie absorberen **en moet dusdanig worden gestroomlijnd dat andere weggebruikers in het geval van een botsing worden weggeduwd en niet worden overreden. Het is van essentieel belang dat nieuw vormgegeven cabines waarvoor de afwijking op de toegestane**

maximumlengte geldt, aan de verbeterde voorschriften inzake het directe gezichtsveld, energieabsorptie en de bescherming van voetgangers voldoen.

Door de potentiële toename van de omvang van de cabine kunnen ook het comfort en de veiligheid van de bestuurder worden verbeterd, ***wat weer kan bijdragen tot een veilige besturing van voertuigen, met name vrachtwagens. Om een veilig rijgedrag van bestuurders en daarmee ook de verkeersveiligheid te verbeteren, is het eveneens van essentieel belang dat door de nieuwe vormgeving de omvang van de bestuurderscabine wordt vergroot en de veiligheid en het comfort ervan worden verbeterd.***

⁷ COM(2010) 389 definitief.

⁸ COM(2012) 258 final.

⁷ COM(2010) 389 definitief.

⁸ COM(2012) 258 final.

Or. en

Motivering

Er moet duidelijk worden omschreven hoe de veiligheid van de cabine dient te worden verbeterd in het belang van zowel kwetsbare weggebruikers, zoals fietsers en voetgangers, als van de bestuurders zelf. De verbetering van het ontwerp van de cabine ten behoeve van de bestuurders zal tevens tot veiliger rijgedrag leiden. Bovendien is het van essentieel belang om de verbeteringen op het vlak van veiligheid verplicht te stellen, opdat deze wijzigingen er echt toe bijdragen onnodig verlies van mensenlevens op onze wegen te voorkomen.

Amendement 70 Dieter-Lebrecht Koch

Voorstel voor een richtlijn Overweging 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

(5) In haar beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020⁷ heeft de Commissie maatregelen aangekondigd om de voertuigen veiliger te maken en de zwakke weggebruikers beter

Amendement

(5) In haar beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020⁷ heeft de Commissie maatregelen aangekondigd om de voertuigen veiliger te maken en de zwakke weggebruikers beter

te beschermen. Ook in het rapport van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad betreffende de tenuitvoerlegging van Richtlijn 2007/38/EG betreffende de uitrusting met spiegels van in de Gemeenschap ingeschreven vrachtwagens⁸ wordt gewezen op het belang van een goede zichtbaarheid voor de bestuurder. Een nieuwe vormgeving van de cabine zal de verkeersveiligheid ten goede komen omdat de dode hoek in het gezichtsveld van de bestuurder onder de voorruit kleiner wordt. Hierdoor kunnen talrijke levens van kwetsbare weggebruikers, zoals voetgangers en fietsers, worden gered. **De** nieuwe vormgeving **maakt het eveneens mogelijk** voorzieningen **in te bouwen** die bij een aanrijding energie absorberen. Door de potentiële toename van de omvang van de cabine kunnen ook het comfort **en** de veiligheid van de bestuurder worden verbeterd.

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM (2012) 258.

te beschermen. Ook in het rapport van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad betreffende de tenuitvoerlegging van Richtlijn 2007/38/EG betreffende de uitrusting met spiegels van in de Gemeenschap ingeschreven vrachtwagens⁸ wordt gewezen op het belang van een goede zichtbaarheid voor de bestuurder. Een nieuwe vormgeving van de cabine zal de verkeersveiligheid ten goede komen omdat de dode hoek in het gezichtsveld van de bestuurder onder de voorruit kleiner wordt. Hierdoor kunnen talrijke levens van kwetsbare weggebruikers, zoals voetgangers en fietsers, worden gered. **Bij deze** nieuwe vormgeving **moeten tevens** voorzieningen **in de zin van de succesvol toegepaste richtlijn 2003/102/EG worden ingebouwd** die bij een aanrijding energie absorberen. Door de potentiële toename van de omvang van de cabine kunnen ook het comfort **ter verhoging van de arbeidskwaliteit, evenals** de veiligheid van de bestuurder worden verbeterd.

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM (2012) 258.

Or. de

Amendement 71

Anna Ibrisagic

Voorstel voor een richtlijn

Overweging 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

(5) In haar beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020⁷ heeft de Commissie maatregelen aangekondigd om de voertuigen veiliger te maken en de zwakke weggebruikers beter te beschermen. Ook in het rapport van de

Amendement

(5) In haar beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020⁷ heeft de Commissie maatregelen aangekondigd om de voertuigen veiliger te maken en de zwakke weggebruikers beter te beschermen. Ook in het rapport van de

Commissie aan het Europees Parlement en de Raad betreffende de tenuitvoerlegging van Richtlijn 2007/38/EG betreffende de uitrusting met spiegels van in de Gemeenschap ingeschreven vrachtwagens⁸ wordt gewezen op het belang van een goede zichtbaarheid voor de bestuurder. **Een nieuwe vormgeving van de cabine zal de verkeersveiligheid ten goede komen omdat** de dode hoek in het gezichtsveld van de bestuurder onder de voorruit **kleiner wordt. Hierdoor kunnen** talrijke levens van kwetsbare weggebruikers, zoals voetgangers en fietsers, **worden gered**. De nieuwe vormgeving maakt het eveneens mogelijk voorzieningen in te bouwen die bij een aanrijding energie absorberen. Door de potentiële toename van de omvang van de cabine kunnen ook het comfort en de veiligheid van de bestuurder worden verbeterd.

⁷ COM(2010) 389 definitief.

⁸ COM(2012) 258 final.

Commissie aan het Europees Parlement en de Raad betreffende de tenuitvoerlegging van Richtlijn 2007/38/EG betreffende de uitrusting met spiegels van in de Gemeenschap ingeschreven vrachtwagens⁸ wordt gewezen op het belang van een goede zichtbaarheid voor de bestuurder. **Het nieuwe ontwerp en de vergroting van de cabine zullen echter niet automatisch tot een verbetering van de veiligheid leiden. Veiligheidsaspecten moeten in het kader van de verordening algemene veiligheid (Verordening (EG) nr. 661/2009) en de overeenkomstige VN/ECE-reglementen worden aangepakt. In deze wetgeving kunnen bijkomende veiligheidsmaatregelen worden geïntroduceerd om** de dode hoek in het gezichtsveld van de bestuurder onder de voorruit **te verkleinen en potentiële botsingen te voorkomen teneinde** talrijke levens van kwetsbare weggebruikers, zoals voetgangers en fietsers, **te redden**. De nieuwe vormgeving maakt het eveneens mogelijk voorzieningen in te bouwen die bij een aanrijding energie absorberen. Door de potentiële toename van de omvang van de cabine kunnen ook het comfort en de veiligheid van de bestuurder worden verbeterd.

⁷ COM(2010) 389 definitief.

⁸ COM(2012) 258 final.

Or. en

Amendement 72

Phil Bennion

Voorstel voor een richtlijn

Overweging 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

(6) Aerodynamische voorzieningen en de

AM\1011752NL.doc

Amendement

(6) **Voordat zij op de markt worden**

19/221

PE524.694v01-00

installatie daarvan op voertuigen **moeten** worden getest **voor ze op de markt worden gebracht**. Daartoe zullen de lidstaten certificaten afgeven, die door de andere lidstaten worden erkend.

gebracht, moeten aerodynamische voorzieningen en de installatie daarvan op voertuigen worden getest **volgens de testprocedure voor de meting van aerodynamische prestaties die thans door de Commissie wordt ontwikkeld**. Daartoe zullen de lidstaten certificaten afgeven, die door de andere lidstaten worden erkend. **De Commissie dient uitvoerige technische richtsnoeren op te stellen inzake de toepassing van de certificaten en de vereisten waaraan voor de afgifte daarvan moet worden voldaan.**

Or. en

Motivering

De Commissie ontwikkelt thans een testprocedure – VECTO genaamd – die moet waarborgen dat de metingen van aerodynamische prestaties overal in de Unie op elkaar aansluiten.

Amendement 73 Patricia van der Kammen

Voorstel voor een richtlijn Overweging 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

(6) Aerodynamische voorzieningen en de installatie daarvan op voertuigen moeten worden getest voor ze op de markt worden gebracht. Daartoe **zullen** de lidstaten certificaten afgeven, **die door de andere lidstaten worden erkend**.

Amendement

(6) Aerodynamische voorzieningen en de installatie daarvan op voertuigen moeten worden getest voor ze op de markt worden gebracht. Daartoe **kunnen** de lidstaten **desgewenst** certificaten afgeven.

Or. nl

Amendement 74 Juozas Imbrasas

Voorstel voor een richtlijn Overweging 6 bis (nieuw)

(6 bis) Lidstaten die nieuwe overeenkomsten sluiten waarbij het gebruik van langere en zwaardere voertuigen voor grensoverschrijdend vervoer is toegestaan, moeten ervoor zorgen dat de doelstellingen voor 2030 en 2050 met betrekking tot een vermindering van de CO₂-uitstoot met 30 respectievelijk 50 %^{8a} geen lasten voor de economie meebrengen, en zij dienen te erkennen dat langeafstandsgoederenvervoer over de weg economisch zinvol is. Er moet worden aangetoond dat het huidige en het toekomstige vervoer met langere en zwaardere vrachtwagens een aanvulling vormt op in plaats van concurrentie vormt voor het vervoer per spoor en de scheepvaart, wat met documenten moet worden gestaafd die ter goedkeuring aan de Commissie moeten worden voorgelegd.

^{8a} *PB C 168 E van 14.6.2013, blz. 72.*

Or. en

Amendement 75
Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch

Voorstel voor een richtlijn
Overweging 6 bis (nieuw)

(6 bis) Met het oog op de verwezenlijking van de doelstellingen van het Witboek vervoer van 2011 dient de herziening van Richtlijn 96/53/EG te worden aangegrepen als gelegenheid om de veiligheid en het comfort van de bestuurder te verbeteren, rekening houdend met de vereisten die zijn vastgesteld in Richtlijn 89/391/EEG

betreffende de tenuitvoerlegging van maatregelen ter bevordering van de verbetering van de veiligheid en de gezondheid van de werknemers op het werk.

Or. en

Amendement 76
Hubert Pirker

Voorstel voor een richtlijn
Overweging 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

(7) Langere voertuigen kunnen voor grensoverschrijdend vervoer worden gebruikt indien de twee betrokken lidstaten nu reeds het gebruik van dergelijke voertuigen toestaan en indien de afwijkingsvoorwaarden van artikel 4, lid 3, lid 4 of lid 5, van de richtlijn zijn vervuld. De Europese Commissie heeft reeds richtsnoeren vastgesteld betreffende de toepassing van artikel 4 van de richtlijn. De in artikel 4, lid 4, bedoelde vervoersverrichtingen hebben geen significante invloed op de internationale concurrentie indien het grensoverschrijdend gebruik beperkt blijft tot twee lidstaten waar de bestaande infrastructuur en de verkeersveiligheidscontext dat toelaten.

Op die manier wordt het evenwicht bewaard tussen enerzijds het recht van de lidstaten om op grond van het subsidiariteitsbeginsel te bepalen welke vervoersoplossingen aan hun specifieke context zijn aangepast en anderzijds de noodzaak om ervoor te zorgen dat een dergelijk beleid niet tot een verstoring van de interne markt leidt. Artikel 4, lid 4, wordt in die zin verduidelijkt.

Amendement

(7) Voertuigen die niet voldoen aan de in deze richtlijn neergelegde normen mogen uitsluitend worden ingezet in het binnenlands vervoer binnen een lidstaat.

Op die manier wordt het evenwicht bewaard tussen enerzijds het recht van de lidstaten om op grond van het subsidiariteitsbeginsel te bepalen welke vervoersoplossingen aan hun specifieke context zijn aangepast en anderzijds de noodzaak om ervoor te zorgen dat een dergelijk beleid niet tot een verstoring van de interne markt leidt. Artikel 4, lid 4, wordt in die zin verduidelijkt.

Motivering

Deze aanpassing is nodig om het doel van deze richtlijn nog eens te verduidelijken, namelijk vastlegging van de afmetingen en gewichten van bedrijfsvoertuigen voor heel Europa in de zin van een functionerende interne markt. Niet-naleving schaadt de mededinging en daarmee de interne markt.

Amendement 77**Peter van Dalen****Voorstel voor een richtlijn****Overweging 7***Door de Commissie voorgestelde tekst*

(7) Langere voertuigen kunnen voor grensoverschrijdend vervoer worden gebruikt indien de *twee* betrokken lidstaten nu reeds het gebruik van dergelijke voertuigen toestaan en indien de afwijkingsvoorwaarden van artikel 4, lid 3, lid 4 of lid 5, van de richtlijn zijn vervuld. De Europese Commissie heeft reeds richtsnoeren vastgesteld betreffende de toepassing van artikel 4 van de richtlijn. De in artikel 4, lid 4, bedoelde vervoersverrichtingen hebben geen significante invloed op de internationale concurrentie indien het grensoverschrijdend gebruik beperkt blijft tot *twee* lidstaten waar de bestaande infrastructuur en de verkeersveiligheidscontext dat toelaten. Op die manier wordt het evenwicht bewaard tussen enerzijds het recht van de lidstaten om op grond van het subsidiariteitsbeginsel te bepalen welke vervoersoplossingen aan hun specifieke context zijn aangepast en anderzijds de noodzaak om ervoor te zorgen dat een dergelijk beleid niet tot een verstoring van de interne markt leidt. Artikel 4, lid 4, wordt in die zin verduidelijkt.

Amendement

(7) Langere voertuigen kunnen voor grensoverschrijdend vervoer worden gebruikt indien de betrokken lidstaten nu reeds het gebruik van dergelijke voertuigen toestaan en indien de afwijkingsvoorwaarden van artikel 4, lid 3, lid 4 of lid 5, van de richtlijn zijn vervuld. De Europese Commissie heeft reeds richtsnoeren vastgesteld betreffende de toepassing van artikel 4 van de richtlijn. De in artikel 4, lid 4, bedoelde vervoersverrichtingen hebben geen significante invloed op de internationale concurrentie indien het grensoverschrijdend gebruik beperkt blijft tot lidstaten waar de bestaande infrastructuur en de verkeersveiligheidscontext dat toelaten. Op die manier wordt het evenwicht bewaard tussen enerzijds het recht van de lidstaten om op grond van het subsidiariteitsbeginsel te bepalen welke vervoersoplossingen aan hun specifieke context zijn aangepast en anderzijds de noodzaak om ervoor te zorgen dat een dergelijk beleid niet tot een verstoring van de interne markt leidt. Artikel 4, lid 4, wordt in die zin verduidelijkt.

Amendement 78
Ismail Ertug

Voorstel voor een richtlijn
Overweging 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

(7) Langere voertuigen kunnen voor grensoverschrijdend vervoer worden gebruikt indien de twee betrokken lidstaten nu reeds het gebruik van dergelijke voertuigen toestaan en indien de afwijkingsvoorwaarden van artikel 4, lid 3, lid 4 of lid 5, van de richtlijn zijn vervuld. De Europese Commissie heeft reeds richtsnoeren vastgesteld betreffende de toepassing van artikel 4 van de richtlijn. De in artikel 4, lid 4, bedoelde vervoersverrichtingen hebben geen significante invloed op de internationale concurrentie indien het grensoverschrijdend gebruik beperkt blijft tot twee lidstaten waar de bestaande infrastructuur en de verkeersveiligheidscontext dat toelaten. Op die manier wordt het evenwicht bewaard tussen enerzijds het recht van de lidstaten om op grond van het subsidiariteitsbeginsel te bepalen welke vervoersoplossingen aan hun specifieke context zijn aangepast en anderzijds de noodzaak om ervoor te zorgen dat een dergelijk beleid niet tot een verstoring van de interne markt leidt. Artikel 4, lid 4, wordt in die zin verduidelijkt.

Amendement

(7) Het is verboden om binnen de Europese Unie internationale vervoersverrichtingen uit te voeren met voertuigen of voertuigcombinaties waarvan de afmetingen en gewichten de in bijlage I neergelegde maxima overschrijden.

Or. de

Amendement 79
Jim Higgins, Jacqueline Foster, Phil Prendergast

Voorstel voor een richtlijn Overweging 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

(7) Langere voertuigen kunnen voor grensoverschrijdend vervoer worden gebruikt indien de *twee* betrokken lidstaten nu reeds het gebruik van dergelijke voertuigen toestaan en indien de afwijkingsvoorwaarden van artikel 4, lid 3, lid 4 of lid 5, van de richtlijn zijn vervuld. De Europese Commissie heeft reeds richtsnoeren vastgesteld betreffende de toepassing van artikel 4 van de richtlijn. ***De in artikel 4, lid 4, bedoelde vervoersverrichtingen hebben geen significante invloed op de internationale concurrentie indien het grensoverschrijdend gebruik beperkt blijft tot twee lidstaten waar de bestaande infrastructuur en de verkeersveiligheidscontext dat toelaten.*** Op die manier wordt het evenwicht bewaard tussen enerzijds het recht van de lidstaten om op grond van het subsidiariteitsbeginsel te bepalen welke vervoersoplossingen aan hun specifieke context zijn aangepast en anderzijds de noodzaak om ervoor te zorgen dat een dergelijk beleid niet tot een verstoring van de interne markt leidt. Artikel 4, lid 4, wordt in die zin verduidelijkt.

Amendement

(7) Langere ***en hogere*** voertuigen kunnen voor grensoverschrijdend vervoer worden gebruikt indien de betrokken lidstaten nu reeds het gebruik van dergelijke voertuigen toestaan en indien de afwijkingsvoorwaarden van artikel 4, lid 3, lid 4 of lid 5, van de richtlijn zijn vervuld. De Europese Commissie heeft reeds richtsnoeren vastgesteld betreffende de toepassing van artikel 4 van de richtlijn. ***Deze bepaling mag geen verstoring van de interne markt tot gevolg hebben.*** Op die manier wordt het evenwicht bewaard tussen enerzijds het recht van de lidstaten om op grond van het subsidiariteitsbeginsel te bepalen welke vervoersoplossingen aan hun specifieke context zijn aangepast en anderzijds de noodzaak om ervoor te zorgen dat een dergelijk beleid niet tot een verstoring van de interne markt leidt. Artikel 4, lid 4, wordt in die zin verduidelijkt.

Or. en

Motivering

De lidstaten moeten desgewenst aan grensoverschrijdende handel deel kunnen nemen. De Europese Unie mag geen willekeurige beperkingen stellen aan de afmetingen van voertuigen in gebieden van de EU waar geavanceerde infrastructuur voor efficiëntere vervoermiddelen wordt ontwikkeld.

Amendement 80
Michel Dantin, Dominique Riquet

Voorstel voor een richtlijn
Overweging 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

(7) Langere voertuigen **kunnen** voor grensoverschrijdend vervoer worden gebruikt **indien de twee betrokken lidstaten nu reeds het gebruik van dergelijke voertuigen toestaan en indien de afwijkingsvoorwaarden van artikel 4, lid 3, lid 4 of lid 5, van de richtlijn zijn vervuld. De Europese Commissie heeft reeds richtsnoeren vastgesteld betreffende de toepassing van artikel 4 van de richtlijn. De in artikel 4, lid 4, bedoelde vervoersverrichtingen hebben geen significante invloed op de internationale concurrentie indien het grensoverschrijdend gebruik beperkt blijft tot twee lidstaten waar de bestaande infrastructuur en de verkeersveiligheidscontext dat toelaten. Op die manier wordt het evenwicht bewaard tussen enerzijds het recht van de lidstaten om op grond van het subsidiariteitsbeginsel te bepalen welke vervoersoplossingen aan hun specifieke context zijn aangepast en anderzijds de noodzaak om ervoor te zorgen dat een dergelijk beleid niet tot een verstoring van de interne markt leidt. Artikel 4, lid 4, wordt in die zin verduidelijkt.**

Amendement

(7) Langere voertuigen **mogen niet** voor grensoverschrijdend vervoer worden gebruikt, **op het gevaar af van vervalsing van de internationale concurrentie en beschadiging van de weginfrastructuur, evenals aantasting van de verkeersveiligheid en van de duurzame ontwikkeling van vervoer in Europa.**

Or. fr

Amendement 81

Christine De Veyrac, Dominique Vlasto, Georges Bach, Michel Dantin, Dominique Riquet

Voorstel voor een richtlijn
Overweging 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

(7) **Langere voertuigen** kunnen voor

PE524.694v01-00

Amendement

(7) **Voertuigen met een maximumgewicht**

26/221

AM\1011752NL.doc

grensoverschrijdend vervoer worden gebruikt indien de twee betrokken lidstaten nu reeds het gebruik van dergelijke voertuigen toestaan **en indien de afwijkingsvoorwaarden van artikel 4, lid 3, lid 4 of lid 5, van de richtlijn zijn vervuld. De Europese Commissie heeft reeds richtsnoeren vastgesteld betreffende de toepassing van artikel 4 van de richtlijn. De in artikel 4, lid 4, bedoelde vervoersverrichtingen hebben geen significante invloed op de internationale concurrentie indien het grensoverschrijdend gebruik beperkt blijft tot twee lidstaten waar de bestaande infrastructuur en de verkeersveiligheidscontext dat toelaten.** Op die manier wordt het evenwicht bewaard tussen enerzijds het recht van de lidstaten om op grond van het subsidiariteitsbeginsel te bepalen welke vervoersoplossingen aan hun specifieke context zijn aangepast en anderzijds de noodzaak om ervoor te zorgen dat een dergelijk beleid niet tot een verstoring van de interne markt leidt. **Artikel 4, lid 4, wordt in die zin verduidelijkt.**

van 44 ton kunnen voor grensoverschrijdend vervoer worden gebruikt indien de twee betrokken lidstaten nu reeds het gebruik van dergelijke voertuigen toestaan. Op die manier wordt het evenwicht bewaard tussen enerzijds het recht van de lidstaten om op grond van het subsidiariteitsbeginsel te bepalen welke vervoersoplossingen aan hun specifieke context zijn aangepast en anderzijds de noodzaak om ervoor te zorgen dat een dergelijk beleid niet tot een verstoring van de interne markt leidt.

Or. fr

Motivering

Het lijkt van fundamenteel belang dat de Europese regelgeving rekening houdt met de ontwikkelingen in de sector van het intracommunautair vervoer en bijgevolg grensoverschrijdend vervoer met voertuigen of voertuigcombinaties van maximaal 44 ton toelaat op voorwaarde dat dit de verkeersveiligheid niet aantast.

Amendement 82

Petri Sarvamaa, Hannu Takkula, Eija-Riitta Korhola, Anneli Jäätteenmäki, Nils Torvalds, Sari Essayah, Anne E. Jensen, Christofer Fjellner, Anna Ibrisagic, Gunnar Hökmark, Alf Svensson, Anna Maria Corazza Bildt, Bendt Bendtsen

**Voorstel voor een richtlijn
Overweging 7**

(7) Langere voertuigen kunnen voor grensoverschrijdend vervoer worden gebruikt indien de **twee** betrokken lidstaten **nu reeds het gebruik van** dergelijke voertuigen toestaan en indien de afwijkingsvoorwaarden van artikel 4, **lid 3, lid 4 of lid 5,** van de richtlijn zijn vervuld. **De Europese Commissie heeft reeds richtsnoeren vastgesteld betreffende de toepassing van artikel 4 van de richtlijn. De in artikel 4, lid 4, bedoelde vervoersverrichtingen hebben geen significante invloed op de internationale concurrentie indien het grensoverschrijdend gebruik beperkt blijft tot twee lidstaten waar de bestaande infrastructuur en de verkeersveiligheidscontext dat toelaten.** Op die manier wordt het evenwicht bewaard tussen enerzijds het recht van de lidstaten om op grond van het subsidiariteitsbeginsel te bepalen welke vervoersoplossingen aan hun specifieke context zijn aangepast en anderzijds de noodzaak om ervoor te zorgen dat een dergelijk beleid niet tot een verstoring van de interne markt leidt. **Artikel 4, lid 4, wordt in die zin verduidelijkt.**

(7) Langere, **hogere en/of zwaardere** voertuigen kunnen voor grensoverschrijdend vervoer worden gebruikt indien de betrokken lidstaten dergelijke voertuigen **reeds sinds de inwerkingtreding van Richtlijn 96/53/EG** toestaan **of een dergelijk gebruik op permanente basis willen toestaan** en indien de afwijkingsvoorwaarden van artikel 4, lid 4, van de richtlijn zijn vervuld. **Dergelijke voertuigen mogen ook worden gebruikt voor grensoverschrijdend vervoer tussen een lidstaat en een aangrenzende lidstaat waar zij reeds op voorlopige basis zijn toegestaan. Zulks is bepaald in een nieuw lid 7 van artikel 4.** Op die manier wordt het evenwicht bewaard tussen enerzijds het recht van de lidstaten om op grond van het subsidiariteitsbeginsel te bepalen welke vervoersoplossingen aan hun specifieke context zijn aangepast en anderzijds de noodzaak om ervoor te zorgen dat een dergelijk beleid niet tot een verstoring van de interne markt leidt.

Or. en

Motivering

In overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel moeten de lidstaten het recht hebben transportoplossingen te kiezen die voor hun specifieke omstandigheden geschikt zijn, voor zover bij deze oplossingen geen onderscheid wordt gemaakt tussen nationale voertuigen en voertuigen uit andere lidstaten. Bij Richtlijn 96/53/EG is de lidstaten op dit gebied reeds ruime beslissingsbevoegdheid verleend.

Amendement 83
Phil Bennion

Voorstel voor een richtlijn
Overweging 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

(7) Langere voertuigen kunnen voor grensoverschrijdend vervoer worden **gebruikt** indien de twee betrokken lidstaten nu reeds het gebruik van dergelijke voertuigen toestaan en indien de afwijkingsvoorwaarden van artikel 4, lid 3, lid 4 of lid 5, van de richtlijn zijn vervuld. De Europese Commissie **heeft reeds richtsnoeren vastgesteld betreffende de toepassing van artikel 4 van de richtlijn. De in artikel 4, lid 4, bedoelde vervoersverrichtingen hebben geen significante invloed op de internationale concurrentie indien het grensoverschrijdend gebruik beperkt blijft tot twee lidstaten waar de bestaande infrastructuur en de verkeersveiligheidscontext dat toelaten. Op die manier wordt het evenwicht bewaard tussen enerzijds het recht van de lidstaten om op grond van het subsidiariteitsbeginsel te bepalen welke vervoersoplossingen aan hun specifieke context zijn aangepast en anderzijds de noodzaak om ervoor te zorgen dat een dergelijk beleid niet tot een verstoring van de interne markt leidt. Artikel 4, lid 4, wordt in die zin verduidelijkt.**

Amendement

(7) Langere voertuigen **blijven een uitzondering vormen op de bij deze richtlijn vastgestelde gemeenschappelijke normen en kunnen uitsluitend onder bijzondere omstandigheden** voor grensoverschrijdend vervoer worden **toegestaan** indien de twee betrokken lidstaten nu reeds het gebruik van dergelijke voertuigen toestaan en indien de afwijkingsvoorwaarden van artikel 4, lid 3, lid 4, **lid 4 bis (nieuw)** of lid 5, van de richtlijn zijn vervuld. De Europese Commissie **moet ervoor zorgen dat afwijkingen van de bij deze richtlijn vastgestelde normen geen afbreuk doen aan de internationale concurrentie of de milieu- en veiligheidsdoelstellingen van de Europese Unie.** Het recht van de lidstaten om op grond van het subsidiariteitsbeginsel te bepalen welke vervoersoplossingen aan hun specifieke context zijn aangepast, **moet worden gewaarborgd, waarbij er tevens voor moet worden gezorgd** dat een dergelijk beleid niet tot een verstoring van de interne markt leidt **en geen afbreuk doet aan de milieu- en veiligheidsdoelstellingen van de Europese Unie. Derhalve dienen minimumvereisten voor het gebruik van deze voertuigen te worden vastgesteld.**

Or. en

Amendement 84
Marita Ulvskog, Ole Christensen, Liisa Jaakonsaari

Voorstel voor een richtlijn
Overweging 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

(7) Langere voertuigen kunnen voor grensoverschrijdend vervoer worden gebruikt indien de **twee** betrokken lidstaten nu reeds het gebruik van dergelijke voertuigen toestaan en indien de afwijkingsvoorwaarden van artikel 4, lid 3, lid 4 of lid 5, van de richtlijn zijn vervuld. De Europese Commissie heeft reeds richtsnoeren vastgesteld betreffende de toepassing van artikel 4 van de richtlijn. De in artikel 4, lid 4, bedoelde vervoersverrichtingen hebben geen significante invloed op de internationale concurrentie indien het grensoverschrijdend gebruik beperkt blijft tot **twee** lidstaten waar de bestaande infrastructuur en de verkeersveiligheidscontext dat toelaten. Op die manier wordt het evenwicht bewaard tussen enerzijds het recht van de lidstaten om op grond van het subsidiariteitsbeginsel te bepalen welke vervoersoplossingen aan hun specifieke context zijn aangepast en anderzijds de noodzaak om ervoor te zorgen dat een dergelijk beleid niet tot een verstoring van de interne markt leidt. Artikel 4, lid 4, wordt in die zin verduidelijkt.

Amendement

(7) Langere **en/of zwaardere** voertuigen kunnen voor grensoverschrijdend vervoer worden gebruikt indien de betrokken lidstaten nu reeds het gebruik van dergelijke voertuigen toestaan en indien de afwijkingsvoorwaarden van artikel 4, **lid 2**, lid 3, lid 4 of lid 5, van de richtlijn zijn vervuld. De Europese Commissie heeft reeds richtsnoeren vastgesteld betreffende de toepassing van artikel 4 van de richtlijn. De in artikel 4, lid 4, bedoelde vervoersverrichtingen hebben geen significante invloed op de internationale concurrentie indien het grensoverschrijdend gebruik beperkt blijft tot lidstaten waar de bestaande infrastructuur en de verkeersveiligheidscontext dat toelaten. Op die manier wordt het evenwicht bewaard tussen enerzijds het recht van de lidstaten om op grond van het subsidiariteitsbeginsel te bepalen welke vervoersoplossingen aan hun specifieke context zijn aangepast en anderzijds de noodzaak om ervoor te zorgen dat een dergelijk beleid niet tot een verstoring van de interne markt leidt. Artikel 4, lid 4, wordt in die zin verduidelijkt.

Or. sv

Amendement 85

Franco Frigo

Voorstel voor een richtlijn

Overweging 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

(7) Langere voertuigen **kunnen** voor grensoverschrijdend vervoer worden gebruikt **indien de twee betrokken lidstaten nu reeds het gebruik** van

Amendement

(7) Langere **en/of zwaardere** voertuigen **mogen niet** voor grensoverschrijdend vervoer worden gebruikt. **Ieder wetgevingsvoorstel dat bedoeld is om het**

dergelijke voertuigen toestaan en indien de afwijkingsvoorwaarden van artikel 4, lid 3, lid 4 of lid 5, van de richtlijn zijn vervuld. De Europese Commissie heeft reeds richtsnoeren vastgesteld betreffende de toepassing van artikel 4 van de richtlijn. De in artikel 4, lid 4, bedoelde vervoersverrichtingen hebben geen significante invloed op de internationale concurrentie indien het grensoverschrijdend gebruik beperkt blijft tot twee lidstaten waar de bestaande infrastructuur en de verkeersveiligheidscontext dat toelaten. Op die manier wordt het evenwicht bewaard tussen enerzijds het recht van de lidstaten om op grond van het subsidiariteitsbeginsel te bepalen welke vervoersoplossingen aan hun specifieke context zijn aangepast en anderzijds de noodzaak om ervoor te zorgen dat een dergelijk beleid niet tot een verstoring van de interne markt leidt. Artikel 4, lid 4, wordt in die zin verduidelijkt.

grensoverschrijdend gebruik van deze voertuigen toe te staan, moet vergezeld gaan van een effectbeoordeling waarin rekening wordt gehouden met de effecten op de verschuiving tussen vervoerswijzen, de veiligheid, de sociale en arbeidsvoorwaarden, kmo's, de logistiek, vervuiling en geluidsoverlast, teneinde te beoordelen of het wetgevingsvoorstel verenigbaar is met de voornaamste beleidsdoelstellingen van de Unie zoals opgesomd in het Witboek.

Or. it

Amendement 86 Sabine Wils

Voorstel voor een richtlijn Overweging 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

(7) Langere voertuigen kunnen voor grensoverschrijdend vervoer worden gebruikt indien de twee betrokken lidstaten nu reeds het gebruik van dergelijke voertuigen toestaan en indien de afwijkingsvoorwaarden van artikel 4, lid 3, lid 4 of lid 5, van de richtlijn zijn vervuld. De Europese Commissie heeft reeds richtsnoeren vastgesteld betreffende de toepassing van artikel 4 van de richtlijn. De in artikel 4, lid 4, bedoelde

Amendement

(7) Voor grensoverschrijdend vervoer mogen geen langere en/of zwaardere voertuigen worden gebruikt. Het grensoverschrijdend gebruik van dergelijke voertuigen zou van invloed zijn op de internationale concurrentie en zou niet stroken met het beginsel van de Europese normalisatie van gewichten en afmetingen in het internationale vervoer.

vervoersverrichtingen hebben geen significante invloed op de internationale concurrentie indien het grensoverschrijdend gebruik beperkt blijft tot twee lidstaten waar de bestaande infrastructuur en de verkeersveiligheidscontext dat toelaten. Op die manier wordt het evenwicht bewaard tussen enerzijds het recht van de lidstaten om op grond van het subsidiariteitsbeginsel te bepalen welke vervoersoplossingen aan hun specifieke context zijn aangepast en anderzijds de noodzaak om ervoor te zorgen dat een dergelijk beleid niet tot een verstoring van de interne markt leidt. Artikel 4, lid 4, wordt in die zin verduidelijkt.

Or. en

Motivering

Het grensoverschrijdende gebruik van langere en zwaardere voertuigen wordt ofwel toegestaan of niet: de bewering dat een tot twee lidstaten beperkt gebruik van dergelijke voertuigen geen significante invloed op de internationale concurrentie zou hebben, is ongegrond. Het subsidiariteitsbeginsel heeft alleen betrekking op interne activiteiten van een lidstaat en kan niet worden uitgebreid tot bilaterale overeenkomsten.

Amendement 87

Nathalie Griesbeck, Robert Rochefort

Voorstel voor een richtlijn Overweging 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

(7) Langere voertuigen kunnen voor grensoverschrijdend vervoer worden gebruikt indien de twee betrokken lidstaten nu reeds het gebruik van dergelijke voertuigen toestaan en indien de afwijkingsvoorwaarden van artikel 4, lid 3, lid 4 of lid 5, van de richtlijn zijn vervuld. De Europese Commissie heeft reeds richtsnoeren vastgesteld betreffende de toepassing van artikel 4 van de

Amendement

(7) Het is van fundamenteel belang dat de voor internationale vervoersverrichtingen gebruikte voertuigen dezelfde afmetingen hebben zodat de concurrentie tussen wegvervoerders uit verschillende lidstaten niet wordt vervalst. Eventuele afwijkingen van deze gemeenschappelijke normen zijn uitsluitend toegestaan voor nationale vervoersverrichtingen. Op die manier wordt het evenwicht bewaard tussen

richtlijn. De in artikel 4, lid 4, bedoelde vervoersverrichtingen hebben geen significante invloed op de internationale concurrentie indien het grensoverschrijdend gebruik beperkt blijft tot twee lidstaten waar de bestaande infrastructuur en de verkeersveiligheidscontext dat toelaten.

Op die manier wordt het evenwicht bewaard tussen enerzijds het recht van de lidstaten om op grond van het subsidiariteitsbeginsel te bepalen welke vervoersoplossingen aan hun specifieke context zijn aangepast en anderzijds **de noodzaak om ervoor te zorgen dat een dergelijk beleid niet tot een verstoring van de interne markt leidt. Artikel 4, lid 4, wordt in die zin verduidelijkt.**

enerzijds het recht van de lidstaten om op grond van het subsidiariteitsbeginsel te bepalen welke vervoersoplossingen aan hun specifieke context zijn aangepast en anderzijds **de doelstellingen van het Witboek.**

Or. fr

Amendement 88

Corien Wortmann-Kool, Mathieu Grosch, Philippe De Backer, Gesine Meissner, Dieter-Lebrecht Koch

Voorstel voor een richtlijn

Overweging 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

(7) Langere voertuigen kunnen voor grensoverschrijdend vervoer worden gebruikt indien **de** twee betrokken lidstaten nu reeds het gebruik van dergelijke voertuigen toestaan en indien de afwijkingsvoorwaarden van artikel 4, lid 3, lid 4 of lid 5, van de richtlijn zijn vervuld. De Europese Commissie heeft reeds richtsnoeren vastgesteld betreffende de toepassing van artikel 4 van de richtlijn. **De in artikel 4, lid 4, bedoelde vervoersverrichtingen hebben geen significante invloed op de internationale concurrentie indien het grensoverschrijdend gebruik beperkt blijft tot twee lidstaten waar de bestaande**

Amendement

(7) Langere voertuigen kunnen voor grensoverschrijdend vervoer worden gebruikt indien twee **of meer** betrokken lidstaten nu reeds het gebruik van dergelijke voertuigen toestaan en indien de afwijkingsvoorwaarden van artikel 4, lid 3, lid 4 of lid 5, van de richtlijn zijn vervuld. **De bevoegde autoriteiten van de lidstaten dienen specifieke voorschriften voor het voertuig, de infrastructuur en de bestuurder vast te stellen, om een passend veiligheidsniveau te verzekeren. Het grensoverschrijdende gebruik van dergelijke voertuigen moet zijn gebaseerd op bilaterale of multilaterale overeenkomsten tussen de bevoegde**

infrastructuur en de verkeersveiligheidscontext dat toelaten.

Op die manier wordt het evenwicht bewaard tussen enerzijds het recht van de lidstaten om op grond van het subsidiariteitsbeginsel te bepalen welke vervoersoplossingen aan hun specifieke context zijn aangepast en anderzijds de noodzaak om ervoor te zorgen dat een dergelijk beleid niet tot een verstoring van de interne markt leidt. Artikel 4, lid 4, wordt in die zin verduidelijkt.

autoriteiten van de betrokken lidstaten, waarin de trajecten en andere voorwaarden worden gespecificeerd.

De Europese Commissie heeft reeds richtsnoeren vastgesteld betreffende de toepassing van artikel 4 van de richtlijn. Op die manier wordt het evenwicht bewaard tussen enerzijds het recht van de lidstaten om op grond van het subsidiariteitsbeginsel te bepalen welke vervoersoplossingen aan hun specifieke context zijn aangepast en anderzijds de noodzaak om ervoor te zorgen dat een dergelijk beleid niet tot een verstoring van de interne markt leidt. Artikel 4, lid 4, wordt in die zin verduidelijkt.

Or. en

Amendement 89

Patricia van der Kammen

Voorstel voor een richtlijn

Overweging 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

(7) Langere voertuigen kunnen voor grensoverschrijdend vervoer worden gebruikt indien de twee betrokken lidstaten ***nu reeds*** het gebruik van dergelijke voertuigen toestaan ***en indien de afwijkingsvoorwaarden van artikel 4, lid 3, lid 4 of lid 5, van de richtlijn zijn vervuld. De Europese Commissie heeft reeds richtsnoeren vastgesteld betreffende de toepassing van artikel 4 van de richtlijn. De in artikel 4, lid 4, bedoelde vervoersverrichtingen hebben geen significante invloed op de internationale concurrentie indien het grensoverschrijdend gebruik beperkt blijft tot twee lidstaten waar de bestaande infrastructuur en de verkeersveiligheidscontext dat toelaten. Op die manier wordt het evenwicht***

Amendement

(7) Langere ***en/of zwaardere*** voertuigen kunnen voor grensoverschrijdend vervoer worden gebruikt indien de twee betrokken lidstaten het gebruik van dergelijke voertuigen toestaan.

bewaard tussen enerzijds het recht van de lidstaten om op grond van het subsidiariteitsbeginsel te bepalen welke vervoersoplossingen aan hun specifieke context zijn aangepast en anderzijds de noodzaak om ervoor te zorgen dat een dergelijk beleid niet tot een verstoring van de interne markt leidt. Artikel 4, lid 4, wordt in die zin verduidelijkt.

Or. nl

Amendement 90
Phil Bennion

Voorstel voor een richtlijn
Overweging 7 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(7 bis) Langere en zwaardere vrachtvoertuigen zullen naar verwachting investeringen vereisen om de wegeninfrastructuur aan te passen en te onderhouden en maatregelen ter beperking van lawaai, luchtverontreiniging, ongevallen en verkeersopstoppingen te versterken. Derhalve mogen de lidstaten het gebruik van dergelijke voertuigen op hun grondgebied geheel verbieden.

Or. en

Amendement 91
Georges Bach

Voorstel voor een richtlijn
Overweging 7 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(7 bis) Het gebruik van langere voertuigen in het internationaal vervoer

heeft gevolgen voor de verkeersveiligheid, het milieu en de wegeninfrastructuur. Alvorens het bestaande verbod op langere en zwaardere voertuigen in het internationaal vervoer op te heffen, dient de Commissie een evaluatie te maken van de potentiële effecten van een dergelijke wijziging van de regelgeving.

Or. en

Amendement 92
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Voorstel voor een richtlijn
Overweging 7 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(7 bis) Wijzigingen van de afmetingen, zij het de lengte, de hoogte, de breedte of het gewicht, van vrachtwagens heeft grote financiële gevolgen voor de lidstaten in verband met de aanpassing van de infrastructuur, zoals afritten, bruggen, tunnels, rotondes of wegen met een sterk hellend wegdek.

Or. en

Amendement 93
Gesine Meissner

Voorstel voor een richtlijn
Overweging 7 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(7 bis) De Commissie dient een geharmoniseerde benadering uit te werken met betrekking tot de goedkeuringsprocedures voor bijzondere vergunningen voor voertuigen en voertuigcombinaties die de in artikel 4, lid

3, vastgestelde maximumafmetingen overschrijden. De procedures die door de bevoegde autoriteiten van de verschillende lidstaten en/of regio's worden gehanteerd bij de toelating van ondeelbare ladingen tot het wegverkeer moeten onderling in overeenstemming worden gebracht.

Or. en

Motivering

In de praktijk leveren de zeer uiteenlopende procedures in de lidstaten problemen op, bijvoorbeeld wanneer bijzondere vergunningen moeten worden verkregen voor het grensoverschrijdende vervoer van onderdelen voor windturbines.

Amendement 94

Mathieu Grosch, Corien Wortmann-Kool, Dieter-Lebrecht Koch, Gesine Meissner

**Voorstel voor een richtlijn
Overweging 7 bis (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(7 bis) Ter beoordeling van de impact van voertuigen die de bij deze richtlijn vastgestelde maximumafmetingen overschrijden, dienen de lidstaten gegevens te vergaren over ongevallen waarbij vrachtwagens met een lengte van meer dan 18,75 m betrokken zijn. De Commissie zou moeten overwegen de melding van deze gegevens toe te voegen aan de jaarlijkse rapportageverplichtingen van de lidstaten in het kader van Beschikking 93/704/EG van de Raad betreffende de oprichting van een communautaire gegevensbank inzake ongevallen in het wegverkeer.

Or. en

Motivering

18,75 m is de bij Richtlijn 96/53/EG maximaal toegestane lengte voor vrachtwagens. In het licht van de mogelijke vergroting van de maximumlengte voor vrachtwagens met 2 m in het

kader van de nieuwe bepalingen inzake aerodynamische verbeteringen, maar ook gezien de afwijkingen voor nog langere voertuigen in het nationaal en grensoverschrijdend vervoer, is een beoordeling nodig van het effect van voertuigen langer dan 18,75 m voor de verkeersveiligheid. De lidstaten dienen desbetreffende statistieken op te stellen in het kader van Beschikking 93/704/EG van de Raad, die reeds in een verplichte rapportage van verkeersongevallen voorziet, op basis van een door de Commissie voor te stellen wijziging daarvan.

Amendement 95
Hubert Pirker

Voorstel voor een richtlijn
Overweging 8

Door de Commissie voorgestelde tekst

(8) Alternatieve aandrijfsystemen zoals elektrische of hybride motoren in vrachtwagens of autobussen (voornamelijk in stads- en voorstadsverkeer), die niet alleen op fossiele brandstoffen werken en dus minder of helemaal geen verontreiniging veroorzaken, leiden tot een toename van het gewicht die niet in het laadvermogen mag worden verrekend aangezien het wegvervoer op die manier economisch zou worden benadeeld.

Amendement

(8) Alternatieve aandrijfsystemen zoals elektrische of hybride motoren in vrachtwagens of autobussen (voornamelijk in stads- en voorstadsverkeer), die niet alleen op fossiele brandstoffen werken en dus minder of helemaal geen verontreiniging veroorzaken, leiden tot een toename van het gewicht die niet in het laadvermogen mag worden verrekend aangezien het wegvervoer op die manier economisch zou worden benadeeld.

Teneinde onderzoeks- en ontwikkelingsinitiatieven op dit vlak niet te beknotten, moet deze richtlijn gestoeld zijn op het beginsel van technologische neutraliteit.

Or. de

Motivering

Het is niet zinvol om zich op slechts twee aandrijfsystemen toe te leggen, aangezien dit potentiële innovatie op dit gebied afremt. Deze richtlijn mag technologische ontwikkelingen niet blokkeren, maar moet technologieneutraal zijn.

Amendement 96
Phil Bennion

Voorstel voor een richtlijn
Overweging 8

Door de Commissie voorgestelde tekst

(8) Alternatieve aandrijfsystemen zoals elektrische of hybride motoren in vrachtwagens of autobussen (voornamelijk in stads- en voorstadsverkeer), die niet alleen op fossiele brandstoffen werken en dus minder of helemaal geen verontreiniging veroorzaken, **leiden** tot een toename van het gewicht die niet in het laadvermogen mag worden verrekend aangezien het wegvervoer op die manier economisch zou worden benadeeld.

Amendement

(8) **De toepassing van koolstofarme technologieën, met inbegrip van** alternatieve aandrijfsystemen zoals elektrische of hybride motoren in vrachtwagens of autobussen (voornamelijk in stads- en voorstadsverkeer), die niet alleen op fossiele brandstoffen werken en dus minder of helemaal geen verontreiniging veroorzaken, **leidt** tot een toename van het gewicht die niet in het laadvermogen mag worden verrekend aangezien het wegvervoer op die manier economisch zou worden benadeeld.

Or. en

Amendement 97
Jörg Leichtfried

Voorstel voor een richtlijn
Overweging 8

Door de Commissie voorgestelde tekst

(8) Alternatieve aandrijfsystemen zoals elektrische of hybride motoren in vrachtwagens of autobussen (voornamelijk in stads- en voorstadsverkeer), die niet alleen op fossiele brandstoffen werken en dus minder of helemaal geen verontreiniging veroorzaken, leiden tot een toename van het gewicht die niet in het laadvermogen mag worden verrekend aangezien het wegvervoer op die manier economisch zou worden benadeeld.

Amendement

(8) Alternatieve aandrijfsystemen zoals elektrische of hybride motoren in vrachtwagens of autobussen (voornamelijk in stads- en voorstadsverkeer), die niet alleen op fossiele brandstoffen werken en dus minder of helemaal geen verontreiniging veroorzaken, leiden tot een toename van het gewicht die niet in het laadvermogen mag worden verrekend aangezien het wegvervoer op die manier economisch zou worden benadeeld.

Voertuigen met alternatieve aandrijfsystemen moeten het maximaal toelaatbare gewicht tot 1 ton kunnen overschrijden. Dit extra gewicht mag echter niet leiden tot vergroting van de laadruimte van het voertuig. Hierbij moet

het beginsel van technologische neutraliteit worden aangehouden.

Or. de

Motivering

Aanvulling op het desbetreffende amendement in het ontwerpverslag dat uitsluitend zoveel gewichtstoename toegestaan is als daadwerkelijk voor de alternatieve aandrijving benodigd. In geen geval mag de laadruimte van het voertuig vergroot worden.

Amendement 98
Oldřich Vlasák

Voorstel voor een richtlijn
Overweging 8

Door de Commissie voorgestelde tekst

(8) Alternatieve aandrijfsystemen zoals elektrische of hybride motoren in vrachtwagens of autobussen (voornamelijk in stads- en voorstadsverkeer), die niet alleen op fossiele brandstoffen werken en dus minder of helemaal geen verontreiniging veroorzaken, ***leiden tot een toename van het gewicht die niet in het laadvermogen mag worden verrekend aangezien het wegvervoer op die manier economisch zou worden benadeeld.***

Amendement

(8) Alternatieve aandrijfsystemen zoals elektrische of hybride motoren in vrachtwagens of autobussen (voornamelijk in stads- en voorstadsverkeer), die niet alleen op fossiele brandstoffen werken en dus minder of helemaal geen verontreiniging veroorzaken, ***dragen bij aan de energieonafhankelijkheid van de Unie alsook aan de verwezenlijking van doelstellingen van het Witboek "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem"***.

Or. cs

Amendement 99
Christine De Veyrac, Dominique Vlasto

Voorstel voor een richtlijn
Overweging 8

Door de Commissie voorgestelde tekst

(8) ***Alternatieve aandrijfsystemen zoals***

Amendement

(8) ***Teneinde het beginsel van technische***

*elektrische of hybride motoren in vrachtwagens of autobussen (voornamelijk in stads- en voorstadsverkeer), die niet alleen op fossiele brandstoffen werken en dus minder of helemaal geen verontreiniging veroorzaken, leiden tot een toename van het gewicht die niet in het laadvermogen mag worden verrekend **aangezien** het wegvervoer op die manier economisch zou worden benadeeld.*

*neutraliteit in acht te nemen en wegvervoerders aan te sporen om over te schakelen op alternatieve aandrijfsystemen die niet alleen op fossiele brandstoffen werken en dus minder of helemaal geen verontreiniging veroorzaken, **lijkt het van fundamenteel belang dat** een toename van het gewicht **ten gevolge van deze alternatieve aandrijfsystemen** niet in het laadvermogen mag worden verrekend **omdat** het wegvervoer op die manier economisch zou worden benadeeld.*

Or. fr

Amendement 100

Petri Sarvamaa, Hannu Takkula, Eija-Riitta Korhola, Anneli Jäätteenmäki, Nils Torvalds, Sari Essayah, Anne E. Jensen, Christofer Fjellner, Anna Ibrisagic, Gunnar Hökmark, Alf Svensson, Anna Maria Corazza Bildt, Bendt Bendtsen

Voorstel voor een richtlijn Overweging 8

Door de Commissie voorgestelde tekst

(8) Alternatieve aandrijfsystemen zoals elektrische of hybride motoren in vrachtwagens of autobussen (voornamelijk in stads- en voorstadsverkeer), die niet alleen op fossiele brandstoffen werken en dus minder of helemaal geen verontreiniging veroorzaken, leiden tot een toename van het gewicht die niet in het laadvermogen mag worden verrekend **aangezien** het wegvervoer op die manier economisch zou worden benadeeld.

Amendement

(8) Alternatieve aandrijfsystemen zoals elektrische of hybride motoren in vrachtwagens of autobussen (voornamelijk in stads- en voorstadsverkeer), die niet alleen op fossiele brandstoffen werken en dus minder of helemaal geen verontreiniging veroorzaken, leiden tot een toename van het gewicht die niet in het laadvermogen mag worden verrekend **aangezien** het wegvervoer op die manier economisch zou worden benadeeld. **De oplossingen moeten tevens stroken met het beginsel van technologische neutraliteit.**

Or. en

Amendement 101 Hubert Pirker

Voorstel voor een richtlijn Overweging 9

Door de Commissie voorgestelde tekst

(9) In het Witboek vervoer wordt er ook op gewezen dat de EU de ontwikkelingen in het intermodaal vervoer dient te volgen en met name de containerisering en het toenemend gebruik van containers van 45 voet, die per spoor of via de waterwegen worden aangevoerd. Het wegtraject van een intermodaal transport kan op dit moment slechts worden afgelegd na het doorlopen van zware administratieve procedures die een belasting vormen voor zowel de lidstaten als de vervoersondernemingen, tenzij de containers over zeer dure gecertificeerde afgeschuinde hoeken beschikken. Door de toegestane lengte van vrachtwagens voor containervervoer met 15 cm te verlengen kunnen vervoerders worden ontheven van administratieve procedures en kan het intermodaal vervoer worden gestimuleerd zonder risico's of nadelen voor andere weggebruikers of de infrastructuur. De bescheiden toename van de lengte van een vrachtwagen met oplegger (15 cm op een totale lengte van 16,50 m) levert geen hoger risico voor de verkeersveiligheid op. Overeenkomstig de in het Witboek uiteengezette beleidsvisie wordt deze toename echter alleen toegestaan voor intermodaal vervoer waarvan het wegtraject *niet langer dan 300 km is* en waarbij ook gebruik wordt gemaakt van vervoer per spoor, over de binnenwateren of over zee. *Dat is voldoende om de afstand te overbruggen tussen enerzijds een bedrijventerrein of winkelcentrum en anderzijds een goederenstation of binnenhaven.* Om een zeehaven te bereiken en de ontwikkeling van de snelwegen op zee te ondersteunen, mag

Amendement

(9) In het Witboek vervoer wordt er ook op gewezen dat de EU de ontwikkelingen in het intermodaal vervoer dient te volgen en met name de containerisering en het toenemend gebruik van containers van 45 voet, die per spoor of via de waterwegen worden aangevoerd. Het wegtraject van een intermodaal transport kan op dit moment slechts worden afgelegd na het doorlopen van zware administratieve procedures die een belasting vormen voor zowel de lidstaten als de vervoersondernemingen, tenzij de containers over zeer dure gecertificeerde afgeschuinde hoeken beschikken. Door de toegestane lengte van vrachtwagens voor containervervoer met 15 cm te verlengen kunnen vervoerders worden ontheven van administratieve procedures en kan het intermodaal vervoer worden gestimuleerd zonder risico's of nadelen voor andere weggebruikers of de infrastructuur. De bescheiden toename van de lengte van een vrachtwagen met oplegger (15 cm op een totale lengte van 16,50 m) levert geen hoger risico voor de verkeersveiligheid op. Overeenkomstig de in het Witboek uiteengezette beleidsvisie wordt deze toename echter alleen toegestaan voor intermodaal vervoer *tussen enerzijds een bedrijventerrein of winkelcentrum en anderzijds een goederenstation of binnenhaven*, waarvan *de lengte van* het wegtraject *regionaal moet worden beoordeeld en door de individuele lidstaten vastgesteld* en waarbij ook gebruik wordt gemaakt van vervoer per spoor, over de binnenwateren of over zee. Om een zeehaven te bereiken en de ontwikkeling van de snelwegen op zee te

over de weg een langere afstand worden afgelegd bij gebruik van de korte vaart binnen de Unie.

ondersteunen, mag over de weg een langere afstand worden afgelegd bij gebruik van de korte vaart binnen de Unie.

Or. de

Motivering

In de praktijk is een vast voorgeschreven, in kilometers uitgedrukt wegtraject in het kader van intermodaal vervoer niet uitvoerbaar. Ook houdt dit op geen enkele wijze rekening met efficiëntie-, doelmatigheids- en milieuoverwegingen en de gegeven infrastructurele en geografische toestand in de verschillende lidstaten.

Amendement 102 **Jörg Leichtfried**

Voorstel voor een richtlijn **Overweging 9**

Door de Commissie voorgestelde tekst

(9) In het Witboek vervoer wordt er ook op gewezen dat de EU de ontwikkelingen in het intermodaal vervoer dient te volgen en met name de containerisering en het toenemend gebruik van containers van 45 voet, die per spoor of via de waterwegen worden aangevoerd. Het wegtraject van een intermodaal transport kan op dit moment slechts worden afgelegd na het doorlopen van zware administratieve procedures die een belasting vormen voor zowel de lidstaten als de vervoersondernemingen, tenzij de containers over zeer dure gecertificeerde afgeschuinde hoeken beschikken. Door de toegestane lengte van vrachtwagens voor containervervoer met 15 cm te verlengen kunnen vervoerders worden ontheven van administratieve procedures en kan het **intermodaal** vervoer worden gestimuleerd zonder risico's of nadelen voor andere weggebruikers of de infrastructuur. De bescheiden toename van de lengte van een vrachtwagen met oplegger (15 cm op een totale lengte van 16,50 m) levert geen

Amendement

(9) In het Witboek vervoer wordt er ook op gewezen dat de EU de ontwikkelingen in het intermodaal vervoer dient te volgen en met name de containerisering en het toenemend gebruik van containers van 45 voet, die per spoor of via de waterwegen worden aangevoerd. Het wegtraject van een intermodaal transport kan op dit moment slechts worden afgelegd na het doorlopen van zware administratieve procedures die een belasting vormen voor zowel de lidstaten als de vervoersondernemingen, tenzij de containers over zeer dure gecertificeerde afgeschuinde hoeken beschikken. Door de toegestane lengte van vrachtwagens voor containervervoer met 15 cm te verlengen kunnen vervoerders worden ontheven van administratieve procedures en kan het **gecombineerd** vervoer worden gestimuleerd zonder risico's of nadelen voor andere weggebruikers of de infrastructuur. De bescheiden toename van de lengte van een vrachtwagen met oplegger (15 cm op een totale lengte van

hoger risico voor de verkeersveiligheid op. ***Overeenkomstig de in het Witboek uiteengezette beleidsvisie wordt deze toename echter alleen toegestaan voor intermodaal vervoer waarvan het wegtraject niet langer dan 300 km is en waarbij ook gebruik wordt gemaakt van vervoer per spoor, over de binnenwateren of over zee. Dat is voldoende om de afstand te overbruggen tussen enerzijds een bedrijventerrein of winkelcentrum en anderzijds een goederenstation of binnenhaven. Om een zeehaven te bereiken en de ontwikkeling van de snelwegen op zee te ondersteunen, mag over de weg een langere afstand worden afgelegd bij gebruik van de korte vaart binnen de Unie.***

16,50 m) levert geen hoger risico voor de verkeersveiligheid op. ***Deze toename mag echter alleen worden toegestaan voor gecombineerd vervoer waarvan het wegtraject van een verder per spoor, over de binnenwateren of over zee af te leggen traject hoogstens tot aan, respectievelijk vanaf het dichtstbijzijnde overslagstation (ingeval van vervoer per spoor) of anderszins in een straal van maximaal 150 km van de binnenhaven of zeehaven plaatsvindt.***

Or. de

Motivering

Correctie in lijn met dienovereenkomstig amendement in het ontwerpverslag.

Amendement 103 Corien Wortmann-Kool

Voorstel voor een richtlijn Overweging 9

Door de Commissie voorgestelde tekst

(9) In het Witboek vervoer wordt er ook op gewezen dat de EU de ontwikkelingen in het intermodaal vervoer dient te volgen en met name de containerisering en het toenemend gebruik van containers van 45 voet, die per spoor of via de waterwegen worden aangevoerd. Het wegtraject van een intermodaal transport kan op dit moment slechts worden afgelegd na het doorlopen van zware administratieve procedures die een belasting vormen voor zowel de lidstaten als de vervoersondernemingen, tenzij de

Amendement

(9) In het Witboek vervoer wordt er ook op gewezen dat de EU de ontwikkelingen in het intermodaal vervoer dient te volgen en met name de containerisering en het toenemend gebruik van containers van 45 voet, die per spoor of via de waterwegen worden aangevoerd. Het wegtraject van een intermodaal transport kan op dit moment slechts worden afgelegd na het doorlopen van zware administratieve procedures die een belasting vormen voor zowel de lidstaten als de vervoersondernemingen, tenzij de

containers over zeer dure gecertificeerde afgeschuinde hoeken beschikken. Door de toegestane lengte van vrachtwagens voor containervervoer met **15** cm te verlengen kunnen vervoerders worden ontheven van administratieve procedures en kan het intermodaal vervoer worden gestimuleerd zonder risico's of nadelen voor andere weggebruikers of de infrastructuur. De bescheiden toename van de lengte van een vrachtwagen met oplegger (**15** cm op een totale lengte van 16,50 m) levert geen hoger risico voor de verkeersveiligheid op. Overeenkomstig de in het Witboek uiteengezette beleidsvisie wordt deze toename echter alleen toegestaan voor intermodaal vervoer waarvan het wegtraject niet langer dan 300 km is en waarbij ook gebruik wordt gemaakt van vervoer per spoor, over de binnenwateren of over zee. Dat is voldoende om de afstand te overbruggen tussen enerzijds een bedrijventerrein of winkelcentrum en anderzijds een goederenstation of binnenhaven. Om een zeehaven te bereiken en de ontwikkeling van de snelwegen op zee te ondersteunen, mag over de weg een langere afstand worden afgelegd bij gebruik van de korte vaart binnen de Unie.

containers over zeer dure gecertificeerde afgeschuinde hoeken beschikken. Door de toegestane lengte van vrachtwagens voor containervervoer met **80** cm te verlengen kunnen vervoerders worden ontheven van administratieve procedures en kan het intermodaal vervoer worden gestimuleerd zonder risico's of nadelen voor andere weggebruikers of de infrastructuur. De bescheiden toename van de lengte van een vrachtwagen met oplegger (**80** cm op een totale lengte van 16,50 m) levert geen hoger risico voor de verkeersveiligheid op. Overeenkomstig de in het Witboek uiteengezette beleidsvisie wordt deze toename echter alleen toegestaan voor intermodaal vervoer waarvan het wegtraject niet langer dan 300 km is en waarbij ook gebruik wordt gemaakt van vervoer per spoor, over de binnenwateren of over zee. Dat is voldoende om de afstand te overbruggen tussen enerzijds een bedrijventerrein of winkelcentrum en anderzijds een goederenstation of binnenhaven. Om een zeehaven te bereiken en de ontwikkeling van de snelwegen op zee te ondersteunen, mag over de weg een langere afstand worden afgelegd bij gebruik van de korte vaart binnen de Unie.

Or. en

Motivering

Een verlenging met 15 cm ter vergemakkelijking van het vervoer van containers van 45 voet is niet zinvol. Een dergelijke maatregel is alleen doeltreffend als een geheel nieuw chassis voor het vervoer van containers van 45 voet wordt ontwikkeld. Een aantal jaren geleden heeft de Commissie de lidstaten toegestaan specifieke voorwaarden vast te leggen voor het vervoer van containers van 45 voet. Nederland en België staan op deze basis een extra lengte van 80 cm toe. Deze extra lengte maakt het mogelijk om een container van 45 voet te vervoeren op een standaardcontainerchassis.

Amendement 104 Dieter-Lebrecht Koch

Voorstel voor een richtlijn

Overweging 9

Door de Commissie voorgestelde tekst

(9) In het Witboek vervoer wordt er ook op gewezen dat de EU de ontwikkelingen in het intermodaal vervoer dient te volgen en met name de containerisering en het toenemend gebruik van containers van 45 voet, die per spoor of via de waterwegen worden aangevoerd. Het wegtraject van een intermodaal transport kan op dit moment slechts worden afgelegd na het doorlopen van zware administratieve procedures die een belasting vormen voor zowel de lidstaten als de vervoersondernemingen, tenzij de containers over zeer dure gecertificeerde afgeschuinde hoeken beschikken. Door de toegestane lengte van vrachtwagens voor containervervoer met 15 cm te verlengen kunnen vervoerders worden ontheven van administratieve procedures en kan het intermodaal vervoer worden gestimuleerd zonder risico's of nadelen voor andere weggebruikers of de infrastructuur. De bescheiden toename van de lengte van een vrachtwagen met oplegger (15 cm op een totale lengte van 16,50 m) levert geen hoger risico voor de verkeersveiligheid op. Overeenkomstig de in het Witboek uiteengezette beleidsvisie wordt deze toename echter alleen toegestaan voor intermodaal vervoer waarvan het wegtraject niet langer dan **300** km is en waarbij ook gebruik wordt gemaakt van vervoer per spoor, over de binnenwateren of over zee. Dat is voldoende om de afstand te overbruggen tussen enerzijds een bedrijventerrein of winkelcentrum en anderzijds een goederenstation of binnenhaven. Om een zeehaven te bereiken en de ontwikkeling van de snelwegen op zee te ondersteunen, mag over de weg een langere afstand worden afgelegd bij gebruik van de korte vaart binnen de Unie.

Amendement

(9) In het Witboek vervoer wordt er ook op gewezen dat de EU de ontwikkelingen in het intermodaal vervoer dient te volgen en met name de containerisering en het toenemend gebruik van containers van 45 voet, die per spoor of via de waterwegen worden aangevoerd. Het wegtraject van een intermodaal transport kan op dit moment slechts worden afgelegd na het doorlopen van zware administratieve procedures die een belasting vormen voor zowel de lidstaten als de vervoersondernemingen, tenzij de containers over zeer dure gecertificeerde afgeschuinde hoeken beschikken. Door de toegestane lengte van vrachtwagens voor containervervoer met 15 cm te verlengen kunnen vervoerders worden ontheven van administratieve procedures en kan het intermodaal vervoer worden gestimuleerd zonder risico's of nadelen voor andere weggebruikers of de infrastructuur. De bescheiden toename van de lengte van een vrachtwagen met oplegger (15 cm op een totale lengte van 16,50 m) levert geen hoger risico voor de verkeersveiligheid op. Overeenkomstig de in het Witboek uiteengezette beleidsvisie wordt deze toename echter alleen toegestaan voor intermodaal vervoer waarvan het wegtraject niet langer dan **500** km is en waarbij ook gebruik wordt gemaakt van vervoer per spoor, over de binnenwateren of over zee. Dat is voldoende om de afstand te overbruggen tussen enerzijds een bedrijventerrein of winkelcentrum en anderzijds een goederenstation of binnenhaven. Om een zeehaven te bereiken en de ontwikkeling van de snelwegen op zee te ondersteunen, mag over de weg een langere afstand worden afgelegd bij gebruik van de korte vaart binnen de Unie.

Amendement 105
Petri Sarvamaa

Voorstel voor een richtlijn
Overweging 9

Door de Commissie voorgestelde tekst

(9) In het Witboek vervoer wordt er ook op gewezen dat de EU de ontwikkelingen in het intermodaal vervoer dient te volgen en met name de containerisering en het toenemend gebruik van containers van 45 voet, die per spoor of via de waterwegen worden aangevoerd. Het wegtraject van een intermodaal transport kan op dit moment slechts worden afgelegd na het doorlopen van zware administratieve procedures die een belasting vormen voor zowel de lidstaten als de vervoersondernemingen, tenzij de containers over zeer dure gecertificeerde afgeschuinde hoeken beschikken. Door de toegestane lengte van vrachtwagens voor containervervoer met 15 cm te verlengen kunnen vervoerders worden ontheven van administratieve procedures en kan het intermodaal vervoer worden gestimuleerd zonder risico's of nadelen voor andere weggebruikers of de infrastructuur. De bescheiden toename van de lengte van een vrachtwagen met oplegger (15 cm op een totale lengte van 16,50 m) levert geen hoger risico voor de verkeersveiligheid op. Overeenkomstig de in het Witboek uiteengezette beleidsvisie wordt deze toename echter alleen toegestaan voor intermodaal vervoer waarvan het wegtraject niet langer dan 300 km is en waarbij ook gebruik wordt gemaakt van vervoer per spoor, over de binnenwateren of over zee. Dat is voldoende om de afstand te overbruggen tussen enerzijds een bedrijventerrein of winkelcentrum en

Amendement

(9) In het Witboek vervoer wordt er ook op gewezen dat de EU de ontwikkelingen in het intermodaal vervoer dient te volgen en met name de containerisering en het toenemend gebruik van containers van 45 voet, die per spoor of via de waterwegen worden aangevoerd. Het wegtraject van een intermodaal transport kan op dit moment slechts worden afgelegd na het doorlopen van zware administratieve procedures die een belasting vormen voor zowel de lidstaten als de vervoersondernemingen, tenzij de containers over zeer dure gecertificeerde afgeschuinde hoeken beschikken. Door de toegestane lengte van vrachtwagens voor containervervoer met 15 cm te verlengen kunnen vervoerders worden ontheven van administratieve procedures en kan het intermodaal vervoer worden gestimuleerd zonder risico's of nadelen voor andere weggebruikers of de infrastructuur. De bescheiden toename van de lengte van een vrachtwagen met oplegger (15 cm op een totale lengte van 16,50 m) levert geen hoger risico voor de verkeersveiligheid op. Overeenkomstig de in het Witboek uiteengezette beleidsvisie wordt deze toename echter alleen toegestaan voor intermodaal vervoer waarvan het wegtraject niet langer dan 300 km **of 50 % van het totale traject** is en waarbij ook gebruik wordt gemaakt van vervoer per spoor, over de binnenwateren of over zee. Dat is voldoende om de afstand te overbruggen tussen enerzijds een

anderzijds een goederenstation of binnenhaven. Om een zeehaven te bereiken en de ontwikkeling van de snelwegen op zee te ondersteunen, mag over de weg een langere afstand worden afgelegd bij gebruik van de korte vaart binnen de Unie.

bedrijventerrein of winkelcentrum en anderzijds een goederenstation of binnenhaven. Om een zeehaven te bereiken en de ontwikkeling van de snelwegen op zee te ondersteunen, mag over de weg een langere afstand worden afgelegd bij gebruik van de korte vaart binnen de Unie.

Or. en

Amendement 106 **Phil Bennion**

Voorstel voor een richtlijn **Overweging 9**

Door de Commissie voorgestelde tekst

(9) In het Witboek vervoer wordt er ook op gewezen dat de EU de ontwikkelingen in het intermodaal vervoer dient te volgen en met name de containerisering en het toenemend gebruik van containers van 45 voet, die per spoor of via de waterwegen worden aangevoerd. Het wegtraject van een intermodaal transport kan op dit moment slechts worden afgelegd na het doorlopen van zware administratieve procedures die een belasting vormen voor zowel de lidstaten als de vervoersondernemingen, tenzij de containers over zeer dure gecertificeerde afgeschuinde hoeken beschikken. Door de toegestane lengte van vrachtwagens voor containervervoer met 15 cm te verlengen kunnen vervoerders worden ontheven van administratieve procedures en kan het intermodaal vervoer worden gestimuleerd zonder risico's of nadelen voor andere weggebruikers of de infrastructuur. De bescheiden toename van de lengte van een vrachtwagen met oplegger (15 cm op een totale lengte van 16,50 m) levert geen hoger risico voor de verkeersveiligheid op. Overeenkomstig de in het Witboek uiteengezette beleidsvisie wordt deze

Amendement

(9) In het Witboek vervoer wordt er ook op gewezen dat de EU de ontwikkelingen in het intermodaal vervoer dient te volgen en met name de containerisering en het toenemend gebruik van containers van 45 voet, die per spoor of via de waterwegen worden aangevoerd. Het wegtraject van een intermodaal transport kan op dit moment slechts worden afgelegd na het doorlopen van zware administratieve procedures die een belasting vormen voor zowel de lidstaten als de vervoersondernemingen, tenzij de containers over zeer dure gecertificeerde afgeschuinde hoeken beschikken. Door de toegestane lengte van vrachtwagens voor containervervoer met 15 cm te verlengen kunnen vervoerders worden ontheven van administratieve procedures en kan het intermodaal vervoer worden gestimuleerd zonder risico's of nadelen voor andere weggebruikers of de infrastructuur. De bescheiden toename van de lengte van een vrachtwagen met oplegger (15 cm op een totale lengte van 16,50 m) levert geen hoger risico voor de verkeersveiligheid op. Overeenkomstig de in het Witboek uiteengezette beleidsvisie wordt deze

toename echter alleen toegestaan voor intermodaal vervoer waarvan het wegtraject niet langer dan 300 km is en waarbij ook gebruik wordt gemaakt van vervoer per spoor, over de binnenwateren of over zee. Dat is voldoende om de afstand te overbruggen tussen enerzijds een bedrijventerrein of winkelcentrum en anderzijds een goederenstation of binnenhaven. Om een zeehaven te bereiken en de ontwikkeling van de snelwegen op zee te ondersteunen, **mag** over de weg een langere afstand worden afgelegd bij gebruik van de korte vaart binnen de Unie.

toename echter alleen toegestaan voor intermodaal vervoer waarvan het wegtraject niet langer dan 300 km is en waarbij ook gebruik wordt gemaakt van vervoer per spoor, over de binnenwateren of over zee. Dat is voldoende om de afstand te overbruggen tussen enerzijds een bedrijventerrein of winkelcentrum en anderzijds een goederenstation of binnenhaven. **Rekening houdend met de specifieke situatie van insulaire lidstaten mag**, om een zeehaven te bereiken en de ontwikkeling van de snelwegen op zee te ondersteunen, over de weg een langere afstand worden afgelegd bij gebruik van de korte vaart binnen de Unie.

Or. en

Amendement 107 **Philippe De Backer**

Voorstel voor een richtlijn **Overweging 9**

Door de Commissie voorgestelde tekst

(9) In het Witboek vervoer wordt er ook op gewezen dat de EU de ontwikkelingen in het intermodaal vervoer dient te volgen en met name de containerisering en het toenemend gebruik van containers van 45 voet, die per spoor of via de waterwegen worden aangevoerd. Het wegtraject van een intermodaal transport kan op dit moment slechts worden afgelegd na het doorlopen van zware administratieve procedures die een belasting vormen voor zowel de lidstaten als de vervoersondernemingen, tenzij de containers over zeer dure gecertificeerde afgeschuinde hoeken beschikken. Door de toegestane lengte van vrachtwagens voor containervervoer met **15** cm te verlengen kunnen vervoerders worden ontheven van administratieve procedures en kan het

Amendement

(9) In het Witboek vervoer wordt er ook op gewezen dat de EU de ontwikkelingen in het intermodaal vervoer dient te volgen en met name de containerisering en het toenemend gebruik van containers van 45 voet, die per spoor of via de waterwegen worden aangevoerd. Het wegtraject van een intermodaal transport kan op dit moment slechts worden afgelegd na het doorlopen van zware administratieve procedures die een belasting vormen voor zowel de lidstaten als de vervoersondernemingen, tenzij de containers over zeer dure gecertificeerde afgeschuinde hoeken beschikken. Door de toegestane lengte van vrachtwagens voor containervervoer met **80** cm te verlengen kunnen vervoerders worden ontheven van administratieve procedures en kan het

intermodaal vervoer worden gestimuleerd zonder risico's of nadelen voor andere weggebruikers of de infrastructuur. De bescheiden toename van de lengte van een vrachtwagen met oplegger (15 cm op een totale lengte van 16,50 m) levert geen hoger risico voor de verkeersveiligheid op. Overeenkomstig de in het Witboek uiteengezette beleidsvisie wordt deze toename echter alleen toegestaan voor intermodaal vervoer **waarvan het wegtraject niet langer dan 300 km is en waarbij ook gebruik wordt gemaakt van vervoer per spoor, over de binnenwateren of over zee. Dat is voldoende om de afstand te overbruggen tussen enerzijds een bedrijventerrein of winkelcentrum en anderzijds een goederenstation of binnenhaven. Om een zeehaven te bereiken en de ontwikkeling van de snelwegen op zee te ondersteunen, mag over de weg een langere afstand worden afgelegd bij gebruik van de korte vaart binnen de Unie.**

intermodaal vervoer worden gestimuleerd zonder risico's of nadelen voor andere weggebruikers of de infrastructuur. De bescheiden toename van de lengte van een vrachtwagen met oplegger (80 cm op een totale lengte van 16,50 m) levert geen hoger risico voor de verkeersveiligheid op. Overeenkomstig de in het Witboek uiteengezette beleidsvisie wordt deze toename echter alleen toegestaan voor intermodaal vervoer.

Or. en

Motivering

Een extra lengte van 15 cm is wellicht niet altijd toereikend voor voertuigen die voor het vervoer van containers van 45 voet worden gebruikt. In België is bijvoorbeeld een verlenging met 77 cm toegestaan voor het vervoer van een container van 45 voet van en naar een intermodale terminal op het nationale grondgebied. Daarom wordt in dit amendement een extra verlenging voorgesteld.

Amendement 108 **Markus Ferber**

Voorstel voor een richtlijn **Overweging 10**

Door de Commissie voorgestelde tekst

(10) Om het intermodaal vervoer te blijven stimuleren **en** rekening te houden met het ledige gewicht **van 45'-voetcontainers**

Amendement

(10) Om het intermodaal vervoer te blijven stimuleren **moeten alle op de markt beschikbare intermodale laadeenheden in**

moet de regeling voor intermodaal vervoer van 40'-containers, op grond waarvan **het toegestane maximumgewicht voor vrachtwagens met 5 tot 6 assen is opgetrokken tot 44 ton, ook gelden voor vrachtwagens die 45'-containers vervoeren.**

aanmerking worden genomen. Om naar behoren rekening te kunnen houden met het ledige gewicht moet de regeling voor intermodaal vervoer van 40'-containers, op grond waarvan vrachtwagens met 5 tot 6 assen containers van 44 ton vervoeren mogen, uit te breiden met intermodale vervoerseenheden overeenkomstig artikel 2 van de richtlijn (bijv. wissellaadbakken en containers tot 45').

Or. de

Amendement 109
Patricia van der Kammen

Voorstel voor een richtlijn
Overweging 11

Door de Commissie voorgestelde tekst

(11) Sinds de vaststelling van Richtlijn **96/53/EG** is het gemiddelde gewicht van autobus- en touringcarpassagiers alsmede van hun bagage aanzienlijk toegenomen, waardoor het aantal vervoerde passagiers geleidelijk afneemt vanwege de in de richtlijn vastgestelde maximumgewichten. Aangezien collectief vervoer met het oog op een efficiënter energieverbruik moet worden bevorderd ten opzichte van individueel vervoer moet het vroegere aantal passagiers per autocar worden hersteld, rekening houdend met het toename van hun gewicht en van het gewicht van hun bagage. Daartoe kan het toegestane maximumgewicht van autocars met twee assen worden verhoogd, maar dat mag niet tot een snellere slijtage van de infrastructuur leiden.

Amendement

(11) Sinds de vaststelling van Richtlijn **2002/7/EG** is het gemiddelde gewicht van autobus- en touringcarpassagiers alsmede van hun bagage aanzienlijk toegenomen, waardoor het aantal vervoerde passagiers geleidelijk afneemt vanwege de in de richtlijn vastgestelde maximumgewichten. Aangezien collectief vervoer met het oog op een efficiënter energieverbruik moet worden bevorderd ten opzichte van individueel vervoer moet het vroegere aantal passagiers per autocar worden hersteld, rekening houdend met het toename van hun gewicht en van het gewicht van hun bagage. Daartoe kan het toegestane maximumgewicht van autocars met twee assen worden verhoogd, maar dat mag niet tot een snellere slijtage van de infrastructuur leiden.

Or. nl

Amendement 110
Phil Bennion

Voorstel voor een richtlijn
Overweging 12

Door de Commissie voorgestelde tekst

(12) De instanties die belast zijn met de handhaving van de regelgeving inzake het wegvervoer constateren talrijke en soms ernstige inbreuken, met name overschrijdingen van het toegestane maximumgewicht van voertuigen. De oorzaak hiervan is het ontoereikend aantal controles uit hoofde van Richtlijn 96/53/EG of de inefficiëntie daarvan. Bovendien verschillen de controleprocedures en -regels van lidstaat tot lidstaat, waardoor rechtsonzekerheid ontstaat voor bestuurders van voertuigen die in verschillende EU-lidstaten rijden. Bovendien genieten vervoersondernemingen die de regels niet naleven een aanzienlijk concurrentievoordeel ten opzichte van hun concurrenten die de regelgeving wel naleven en ten opzichte van de andere vervoerswijzen. Deze situatie staat een goede werking van de interne markt in de weg. Derhalve moeten de lidstaten het aantal controles *opvoeren*, zowel manuele controles als controles *op basis* van een voorafgaande selectie.

Amendement

(12) De instanties die belast zijn met de handhaving van de regelgeving inzake het wegvervoer constateren talrijke en soms ernstige inbreuken, met name overschrijdingen van het toegestane maximumgewicht van voertuigen. De oorzaak hiervan is het ontoereikend aantal controles uit hoofde van Richtlijn 96/53/EG of de inefficiëntie daarvan. Bovendien verschillen de controleprocedures en -regels van lidstaat tot lidstaat, waardoor rechtsonzekerheid ontstaat voor bestuurders van voertuigen die in verschillende EU-lidstaten rijden. Bovendien genieten vervoersondernemingen die de regels niet naleven een aanzienlijk concurrentievoordeel ten opzichte van hun concurrenten die de regelgeving wel naleven en ten opzichte van de andere vervoerswijzen. Deze situatie staat een goede werking van de interne markt in de weg ***en houdt risico's in voor de verkeersveiligheid***. Derhalve moeten de lidstaten het aantal controles, zowel manuele controles als controles ***aan de hand*** van een voorafgaande selectie, ***en de efficiëntie daarvan verhogen op basis van een risicoclassificatiesysteem***.

Or. en

Motivering

Van elke in het risicoclassificatiesysteem voor technische controles langs de weg geïdentificeerde onderneming wordt een risicoprofiel opgesteld om voor doeltreffende voertuigcontroles te zorgen.

Amendement 111
Patricia van der Kammen

Voorstel voor een richtlijn
Overweging 12

Door de Commissie voorgestelde tekst

(12) De instanties die belast zijn met de handhaving van de regelgeving inzake het wegvervoer constateren talrijke en soms ernstige inbreuken, met name overschrijdingen van het toegestane maximumgewicht van voertuigen. **De oorzaak hiervan is het ontoereikend aantal** controles uit hoofde van Richtlijn 96/53/EG of de inefficiëntie daarvan. Bovendien verschillen de controleprocedures en -regels van lidstaat tot lidstaat, **waardoor rechtsonzekerheid ontstaat voor bestuurders van voertuigen die in verschillende EU-lidstaten rijden. Bovendien** genieten vervoersondernemingen die de regels niet naleven een aanzienlijk concurrentievoordeel ten opzichte van hun concurrenten die de regelgeving wel naleven en ten opzichte van de andere vervoerswijzen. Deze situatie staat een goede werking van de interne markt in de weg. Derhalve **moeten de** lidstaten het aantal controles **opvoeren**, zowel manuele controles als controles op basis van een voorafgaande selectie.

Amendement

(12) De instanties die belast zijn met de handhaving van de regelgeving inzake het wegvervoer constateren talrijke en soms ernstige inbreuken, met name overschrijdingen van het toegestane maximumgewicht van voertuigen. **Factoren die een rol spelen zijn bijvoorbeeld** controles uit hoofde van Richtlijn 96/53/EG of de inefficiëntie daarvan. Bovendien verschillen de controleprocedures en -regels van lidstaat tot lidstaat **en** genieten vervoersondernemingen die de regels niet naleven een aanzienlijk concurrentievoordeel ten opzichte van hun concurrenten die de regelgeving wel naleven en ten opzichte van de andere vervoerswijzen. Deze situatie staat een goede werking van de interne markt in de weg. Derhalve **is het aan de** lidstaten het aantal controles **desgewenst op te voeren**, zowel manuele controles als controles op basis van een voorafgaande selectie.

Or. nl

Amendement 112
Anne E. Jensen

Voorstel voor een richtlijn
Overweging 13

Door de Commissie voorgestelde tekst

(13) Er bestaan eenvoudige technische,

Amendement

(13) Er bestaan eenvoudige technische,

vaste of mobiele, oplossingen om na een eerste selectie alleen voertuigen met een hoog risico op overtredingen te doen stoppen. Dit is goedkoper, minder hinderlijk voor de doorstroming van het verkeer en waarborgt een optimale veiligheid. Vrachtwagens kunnen worden uitgerust met voorzieningen om de bestuurder in staat te stellen zelf het gewicht van zijn voertuig te controleren en na te gaan of hij aan de regelgeving voldoet. Dergelijke boordapparatuur kan zonder dat het voertuig moet stoppen via een microgolfsender gegevens doorsturen naar controlebeambten of automatische controlesystemen langs de weg. **Voor selectiemetingen lijkt een minimumdrempel van één weging per 2000 voertuigkilometer voldoende** om de doelmatigheid van de wegcontroles in de Unie te waarborgen **aangezien een dergelijke controlefrequentie statistisch de mogelijkheid biedt elk voertuig gemiddeld om de drie dagen te controleren.**

vaste of mobiele, oplossingen om na een eerste selectie alleen voertuigen met een hoog risico op overtredingen te doen stoppen. Dit is goedkoper, minder hinderlijk voor de doorstroming van het verkeer en waarborgt een optimale veiligheid. Vrachtwagens kunnen worden uitgerust met voorzieningen om de bestuurder in staat te stellen zelf het gewicht van zijn voertuig te controleren en na te gaan of hij aan de regelgeving voldoet. Dergelijke boordapparatuur kan zonder dat het voertuig moet stoppen via een microgolfsender gegevens doorsturen naar controlebeambten of automatische controlesystemen langs de weg. **De voorafgaande selectie moet in verhouding staan tot het aantal van deze voertuigen dat op het grondgebied van de lidstaat is ingeschreven en/of wordt gebruikt,** om de doelmatigheid van de wegcontroles in de Unie te waarborgen. **De lidstaten dienen alleen van technische oplossingen gebruik te maken die technisch nauwkeurig en betrouwbaar zijn gebleken en door alle lidstaten op eendere wijze worden toegepast.**

Or. en

Motivering

De lidstaten moeten alleen gebruikmaken van oplossingen die hun nut hebben bewezen en de handhavingsprocedures van de lidstaten moeten worden geharmoniseerd. Het dient aan de lidstaten te worden overgelaten te bepalen hoeveel voertuigen vooraf voor controles worden geselecteerd, maar zij moeten hierbij rekening houden met het aantal van deze voertuigen dat op hun grondgebied staat ingeschreven en/of wordt gebruikt.

Amendement 113
Markus Ferber

Voorstel voor een richtlijn
Overweging 13

(13) Er bestaan eenvoudige technische, vaste of mobiele, oplossingen om na een eerste selectie alleen voertuigen met een hoog risico op overtredingen te doen stoppen. Dit is goedkoper, minder hinderlijk voor de doorstroming van het verkeer en waarborgt een optimale veiligheid. Vrachtwagens kunnen worden uitgerust met voorzieningen om de bestuurder in staat te stellen zelf het gewicht van zijn voertuig te controleren en na te gaan of hij aan de regelgeving voldoet. Dergelijke boordapparatuur kan zonder dat het voertuig moet stoppen via een microgolfsender gegevens doorsturen naar controlebeambten of automatische controlesystemen langs de weg. Voor selectiemetingen lijkt **een minimumdrempel van één weging per 2000 voertuigkilometer** voldoende om de doelmatigheid van de wegcontroles in de Unie te waarborgen **aangezien een dergelijke controlefrequentie statistisch de mogelijkheid biedt elk voertuig gemiddeld om de drie dagen te controleren.**

(13) Er bestaan eenvoudige technische, vaste of mobiele, oplossingen om na een eerste selectie alleen voertuigen met een hoog risico op overtredingen te doen stoppen. Dit is goedkoper, minder hinderlijk voor de doorstroming van het verkeer en waarborgt een optimale veiligheid. Vrachtwagens kunnen worden uitgerust met voorzieningen om de bestuurder in staat te stellen zelf het gewicht van zijn voertuig te controleren en na te gaan of hij aan de regelgeving voldoet. Dergelijke boordapparatuur kan zonder dat het voertuig moet stoppen via een microgolfsender gegevens doorsturen naar controlebeambten of automatische controlesystemen langs de weg. **Alle controlesystemen en alle technische eisen moeten in heel Europa worden geharmoniseerd. Voor in bedrijfsvoertuigen in te bouwen systemen moeten de typegoedkeuringsprocedures voor alle bedrijfsvoertuigen verplicht voorzien worden van desbetreffende regelingen.** Voor selectiemetingen lijkt **ten minste []% van de op hun grondgebied onder het toepassingsgebied vallende voertuigen** voldoende om de doelmatigheid van de wegcontroles in de Unie te waarborgen. **Niet-ingezeten voertuigen moeten in het controlequotum in aanmerking worden genomen volgens hun aandeel in het verkeer.**

Or. de

Motivering

De technische normen voor controlesystemen verschillen van lidstaat tot lidstaat. Om in heel Europa tot vergelijkbare meetwaarden te kunnen komen, moeten er dienovereenkomstige eisen worden gesteld. De voorafgaande selectie voor metingen moet worden aangepast aan het voorgestelde amendement inzake de controlefrequentie voor technische controles langs de weg.

Amendement 114
Silvia-Adriana Țicău

Voorstel voor een richtlijn
Overweging 13

Door de Commissie voorgestelde tekst

(13) Er bestaan eenvoudige technische, vaste of mobiele, oplossingen om na een eerste selectie alleen voertuigen met een hoog risico op overtredingen te doen stoppen. Dit is goedkoper, minder hinderlijk voor de doorstroming van het verkeer en waarborgt een optimale veiligheid. Vrachtwagens kunnen worden uitgerust met voorzieningen om de bestuurder in staat te stellen zelf het gewicht van zijn voertuig te controleren en na te gaan of hij aan de regelgeving voldoet. Dergelijke boordapparatuur kan zonder dat het voertuig moet stoppen via een microgolfsender gegevens doorsturen naar controlebeambten of automatische controlesystemen langs de weg. Voor selectiemetingen lijkt een minimumdrempel van één weging per 2000 voertuigkilometer voldoende om de doelmatigheid van de wegcontroles in de Unie te waarborgen aangezien een dergelijke controlefrequentie statistisch de mogelijkheid biedt elk voertuig gemiddeld om de drie dagen te controleren.

Amendement

(13) Er bestaan eenvoudige technische, vaste of mobiele, oplossingen om na een eerste selectie alleen voertuigen met een hoog risico op overtredingen te doen stoppen. Dit is goedkoper, minder hinderlijk voor de doorstroming van het verkeer en waarborgt een optimale veiligheid. Vrachtwagens kunnen worden uitgerust met voorzieningen om de bestuurder in staat te stellen zelf het gewicht van zijn voertuig te controleren en na te gaan of hij aan de regelgeving voldoet. Dergelijke boordapparatuur kan **bovendien** zonder dat het voertuig moet stoppen via een microgolfsender gegevens doorsturen naar controlebeambten of automatische controlesystemen langs de weg. Voor selectiemetingen lijkt een minimumdrempel van één weging per 2000 voertuigkilometer voldoende om de doelmatigheid van de wegcontroles in de Unie te waarborgen aangezien een dergelijke controlefrequentie statistisch de mogelijkheid biedt elk voertuig gemiddeld om de drie dagen te controleren.

Or. ro

Amendement 115
Phil Bennion

Voorstel voor een richtlijn
Overweging 13

Door de Commissie voorgestelde tekst

(13) Er bestaan eenvoudige technische, vaste of mobiele, oplossingen om na een

Amendement

(13) Er bestaan eenvoudige technische, vaste of mobiele, oplossingen om na een

eerste selectie alleen voertuigen met een hoog risico op overtredingen te doen stoppen. Dit is goedkoper, minder hinderlijk voor de doorstroming van het verkeer en waarborgt een optimale veiligheid. Vrachtwagens **kunnen** worden uitgerust met voorzieningen om de bestuurder in staat te stellen zelf het gewicht van zijn voertuig te controleren en na te gaan of hij aan de regelgeving voldoet. Dergelijke boordapparatuur kan zonder dat het voertuig moet stoppen via een microgolfsender gegevens doorsturen naar controlebeambten of automatische controlesystemen langs de weg. Voor selectiemetingen lijkt een minimumdrempel van één weging per 2000 voertuigkilometer voldoende om de doelmatigheid van de wegcontroles in de Unie te waarborgen aangezien een dergelijke controlefrequentie statistisch de mogelijkheid biedt elk voertuig gemiddeld om de drie dagen te controleren.

eerste selectie alleen voertuigen met een hoog risico op overtredingen te doen stoppen. Dit is goedkoper, minder hinderlijk voor de doorstroming van het verkeer en waarborgt een optimale veiligheid. **Bovendien moeten** vrachtwagens **waar nodig** worden uitgerust met dergelijke voorzieningen om de bestuurder in staat te stellen zelf het gewicht van zijn voertuig te controleren en na te gaan of hij aan de regelgeving voldoet. Dergelijke boordapparatuur kan zonder dat het voertuig moet stoppen via een microgolfsender gegevens doorsturen naar controlebeambten of automatische controlesystemen langs de weg. **De voorafgaande selectie moet worden gebaseerd op een risicoclassificatiesysteem om de doelmatigheid van de controles te verzekeren en** voor selectiemetingen lijkt een minimumdrempel van één weging per 2000 voertuigkilometer voldoende om de doelmatigheid van de wegcontroles in de Unie te waarborgen aangezien een dergelijke controlefrequentie statistisch de mogelijkheid biedt elk voertuig gemiddeld om de drie dagen te controleren.

Or. en

Motivering

Vervoerondernemers moeten in de geregistreerde voertuigen weegapparatuur installeren om de bestuurder in staat te stellen zelf het gewicht van zijn voertuig te controleren.

Amendement 116 **Phil Bennion**

Voorstel voor een richtlijn **Overweging 14**

Door de Commissie voorgestelde tekst

(14) De vaststelling van talrijke inbreuken op Richtlijn 96/53/EG vloeit in grote mate

Amendement

(14) De vaststelling van talrijke inbreuken op Richtlijn 96/53/EG vloeit in grote mate

voort uit het niet-ontradende karakter van de in de wetgeving van de lidstaten voorziene sancties op de overtreding van die regels, of zelfs het ontbreken van sancties. Die zwakte wordt nog versterkt door de sterke verschillen tussen de administratieve sancties die in de verschillende lidstaten worden toegepast. Om die knelpunten weg te werken moet op EU-niveau werk worden gemaakt van de harmonisering van de niveaus en de categorieën van de administratieve sancties voor inbreuken op Richtlijn 96/53/EG. Deze administratieve sancties moeten doeltreffend, evenredig *en* afschrikkend zijn.

voort uit het niet-ontradende karakter van de in de wetgeving van de lidstaten voorziene sancties op de overtreding van die regels, of zelfs het ontbreken van sancties. Die zwakte wordt nog versterkt door de sterke verschillen tussen de administratieve sancties die in de verschillende lidstaten worden toegepast. Om die knelpunten weg te werken moet op EU-niveau werk worden gemaakt van de harmonisering van de niveaus en de categorieën van de administratieve sancties voor inbreuken op Richtlijn 96/53/EG. Deze administratieve sancties moeten doeltreffend, evenredig, afschrikkend *en niet-discriminerend* zijn.

Or. en

Amendement 117
Patricia van der Kammen

Voorstel voor een richtlijn
Overweging 14

Door de Commissie voorgestelde tekst

(14) De vaststelling van talrijke inbreuken op Richtlijn 96/53/EG vloeit in grote mate voort uit het niet-ontradende karakter van de in de wetgeving van de lidstaten voorziene sancties op de overtreding van die regels, of zelfs het ontbreken van sancties. Die zwakte wordt nog versterkt door de sterke verschillen tussen de administratieve sancties die in de verschillende lidstaten worden toegepast. Om die knelpunten weg te werken moet op EU-niveau werk worden gemaakt van de harmonisering van de niveaus en de categorieën van de administratieve sancties voor inbreuken op Richtlijn 96/53/EG. Deze administratieve sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn.

Amendement

(14) De vaststelling van talrijke inbreuken op Richtlijn 2002/7/EG vloeit in grote mate voort uit het niet-ontradende karakter van de in de wetgeving van de lidstaten voorziene sancties op de overtreding van die regels, of zelfs het ontbreken van sancties. Die zwakte wordt nog versterkt door de sterke verschillen tussen de administratieve sancties die in de verschillende lidstaten worden toegepast. Om die knelpunten weg te werken moet op EU-niveau werk worden gemaakt van de harmonisering van de niveaus en de categorieën van de administratieve sancties voor inbreuken op Richtlijn 2002/7/EG. Deze administratieve sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn.

Amendement 118
Patricia van der Kammen

Voorstel voor een richtlijn
Overweging 15

Door de Commissie voorgestelde tekst

(15) Om de controles op het gewicht van voertuigen of voertuigcombinaties op internationale schaal efficiënter te maken en het vlotte verloop van die controles te faciliteren, moeten de controle instanties in de lidstaten informatie kunnen uitwisselen over de identificatie van overtreders, de beschrijving van inbreuken en opgelegde sancties, en de betrouwbaarheid van de betrokken onderneming. **Het overeenkomstig artikel 18, lid 1, van Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad⁹ aangewezen contactpunt kan als tussenpersoon voor de uitwisseling van die informatie optreden.**

⁹ PB L 300 van 14.11.2009, blz. 51.

Amendement

(15) Om de controles op het gewicht van voertuigen of voertuigcombinaties op internationale schaal efficiënter te maken en het vlotte verloop van die controles te faciliteren, moeten de controle instanties in de lidstaten informatie kunnen uitwisselen over de identificatie van overtreders, de beschrijving van inbreuken en opgelegde sancties, en de betrouwbaarheid van de betrokken onderneming.

Amendement 119
Patricia van der Kammen

Voorstel voor een richtlijn
Overweging 16

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(16) Het is belangrijk dat het Europees Parlement en de Raad regelmatig in kennis worden gesteld van de door de lidstaten verrichte wegcontroles. Deze door de lidstaten meegedeelde informatie stelt de Commissie in staat om toe te zien op de naleving van deze richtlijn door de vervoersondernemingen en te bepalen of er al dan niet behoefte is aan dwingende maatregelen.

Schrappen

Or. nl

Amendement 120
Phil Bennion

Voorstel voor een richtlijn
Overweging 16

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(16) Het is belangrijk dat het Europees Parlement en de Raad regelmatig in kennis worden gesteld van de door de lidstaten verrichte wegcontroles. Deze door de lidstaten meegedeelde informatie stelt de Commissie in staat om toe te zien op de naleving van deze richtlijn door de vervoersondernemingen en te bepalen of er al dan niet behoefte is aan dwingende maatregelen.

(16) Het is belangrijk dat het Europees Parlement en de Raad regelmatig in kennis worden gesteld van de door de lidstaten verrichte wegcontroles. Deze door de lidstaten **via hun contactpunt** meegedeelde informatie stelt de Commissie in staat om toe te zien op de naleving van deze richtlijn door de vervoersondernemingen en te bepalen of er al dan niet behoefte is aan dwingende maatregelen.

Or. en

Amendement 121
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Voorstel voor een richtlijn
Overweging 16

Door de Commissie voorgestelde tekst

(16) Het is belangrijk dat het Europees Parlement en de Raad **regelmatig** in kennis worden gesteld van de door de lidstaten verrichte wegcontroles. Deze door de lidstaten meegedeelde informatie stelt de Commissie in staat om toe te zien op de naleving van deze richtlijn door de vervoersondernemingen en te bepalen of er al dan niet behoefte is aan dwingende maatregelen.

Amendement

(16) Het is belangrijk dat het Europees Parlement en de Raad in kennis worden gesteld van de door de lidstaten **regelmatig** verrichte wegcontroles. Deze door de lidstaten meegedeelde informatie stelt de Commissie in staat om toe te zien op de naleving van deze richtlijn door de vervoersondernemingen en te bepalen of er al dan niet behoefte is aan dwingende maatregelen.

Or. en

Amendement 122
Patricia van der Kammen

Voorstel voor een richtlijn
Overweging 17

Door de Commissie voorgestelde tekst

(17) De Commissie moet de bevoegdheid krijgen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot de eisen voor nieuwe achteraan op voertuigen aangebrachte aerodynamische voorzieningen, de ontwikkeling van nieuwe motorvoertuigen, de technische specificaties die de volledige interoperabiliteit van ingebouwde weegapparatuur moeten waarborgen, en richtsnoeren betreffende de procedure om het gewicht van rijdende voertuigen te controleren. Tijdens haar voorbereidende werkzaamheden dient de Commissie passend overleg te plegen, onder meer met deskundigen. Bij het voorbereiden en opstellen van gedelegeerde handelingen dient de Commissie erop toe te zien dat de desbetreffende documenten gelijktijdig, tijdig en op passende wijze bij het

Amendement

Schrappen

Europees Parlement en de Raad worden ingediend.

Or. nl

Amendement 123
Dieter-Lebrecht Koch

Voorstel voor een richtlijn
Overweging 17

Door de Commissie voorgestelde tekst

(17) De Commissie moet de bevoegdheid krijgen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot de eisen voor nieuwe achteraan op voertuigen aangebrachte aerodynamische voorzieningen, de ontwikkeling van nieuwe motorvoertuigen, de technische specificaties die de volledige interoperabiliteit van ingebouwde weegapparatuur moeten waarborgen, en richtsnoeren betreffende de procedure om het gewicht van rijdende voertuigen te controleren. Tijdens haar voorbereidende werkzaamheden dient de Commissie passend overleg te plegen, onder meer met deskundigen. Bij het voorbereiden en opstellen van gedelegeerde handelingen dient de Commissie erop toe te zien dat de desbetreffende documenten gelijktijdig, tijdig en op passende wijze bij het Europees Parlement en de Raad worden ingediend.

Amendement

(17) De Commissie moet de bevoegdheid krijgen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot de eisen voor nieuwe ***aan de zijkant en*** achteraan op voertuigen aangebrachte aerodynamische voorzieningen ***en beschermingsinrichtingen aan de achterzijde tegen klemrijden***, de ontwikkeling van nieuwe motorvoertuigen, de technische specificaties die de volledige interoperabiliteit van ingebouwde weegapparatuur moeten waarborgen, en richtsnoeren betreffende de procedure om het gewicht van rijdende voertuigen te controleren. Tijdens haar voorbereidende werkzaamheden dient de Commissie passend overleg te plegen, onder meer met deskundigen. Bij het voorbereiden en opstellen van gedelegeerde handelingen dient de Commissie erop toe te zien dat de desbetreffende documenten gelijktijdig, tijdig en op passende wijze bij het Europees Parlement en de Raad worden ingediend.

Or. de

Amendement 124
Phil Bennion

PE524.694v01-00

62/221

AM\1011752NL.doc

Voorstel voor een richtlijn
Overweging 17

Door de Commissie voorgestelde tekst

(17) De Commissie moet de bevoegdheid krijgen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot de eisen voor nieuwe achteraan op voertuigen aangebrachte aerodynamische voorzieningen, de ontwikkeling van nieuwe motorvoertuigen, de technische specificaties die de volledige interoperabiliteit van ingebouwde weegapparatuur moeten waarborgen, en richtsnoeren betreffende de procedure om het gewicht van rijdende voertuigen te controleren. Tijdens haar voorbereidende werkzaamheden dient de Commissie passend overleg te plegen, onder meer met deskundigen. Bij het voorbereiden en opstellen van gedelegeerde handelingen dient de Commissie erop toe te zien dat de desbetreffende documenten gelijktijdig, tijdig en op passende wijze bij het Europees Parlement en de Raad worden ingediend.

Amendement

(17) De Commissie moet de bevoegdheid krijgen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot de eisen voor nieuwe achteraan op voertuigen aangebrachte aerodynamische voorzieningen **of** de ontwikkeling van nieuwe motorvoertuigen **met het oog op de herziening van de Europese typegoedkeuringsprocedures als bedoeld in Richtlijn 2007/46/EG in het kader van de VN/ECE-reglementen, alsook met betrekking tot** de technische specificaties die de volledige interoperabiliteit van ingebouwde weegapparatuur moeten waarborgen, en richtsnoeren betreffende de procedure om het gewicht van rijdende voertuigen te controleren. Tijdens haar voorbereidende werkzaamheden dient de Commissie passend overleg te plegen, onder meer met deskundigen. Bij het voorbereiden en opstellen van gedelegeerde handelingen dient de Commissie erop toe te zien dat de desbetreffende documenten gelijktijdig, tijdig en op passende wijze bij het Europees Parlement en de Raad worden ingediend.

Or. en

Amendement 125
Philippe De Backer

Voorstel voor een richtlijn
Overweging 17

Door de Commissie voorgestelde tekst

(17) De Commissie moet de bevoegdheid krijgen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot de eisen voor nieuwe achteraan op voertuigen aangebrachte aerodynamische voorzieningen, de ontwikkeling van nieuwe motorvoertuigen, de technische specificaties die de volledige interoperabiliteit van ingebouwde weegapparatuur moeten waarborgen, en richtsnoeren betreffende de procedure om het gewicht van rijdende voertuigen te controleren. Tijdens haar voorbereidende werkzaamheden dient de Commissie passend overleg te plegen, onder meer met deskundigen. Bij het voorbereiden en opstellen van gedelegeerde handelingen dient de Commissie erop toe te zien dat de desbetreffende documenten gelijktijdig, tijdig en op passende wijze bij het Europees Parlement en de Raad worden ingediend.

Amendement

(17) De Commissie moet de bevoegdheid krijgen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot de eisen voor nieuwe achteraan op voertuigen aangebrachte aerodynamische voorzieningen, de ontwikkeling van nieuwe motorvoertuigen, de technische specificaties die de volledige interoperabiliteit van ingebouwde weegapparatuur moeten waarborgen, en richtsnoeren betreffende de procedure om het gewicht van rijdende voertuigen te controleren. Tijdens haar voorbereidende werkzaamheden dient de Commissie passend overleg te plegen, onder meer met deskundigen. ***Bij het overleg dienen de voornaamste belanghebbenden, zoals vrachtwagenfabrikanten en producenten van carrosserieën en aanhangers, te worden betrokken.*** Bij het voorbereiden en opstellen van gedelegeerde handelingen dient de Commissie erop toe te zien dat de desbetreffende documenten gelijktijdig, tijdig en op passende wijze bij het Europees Parlement en de Raad worden ingediend. ***De belanghebbenden moet voldoende tijd worden gegund om aan deze vereisten te voldoen.***

Or. en

Amendement 126

Patricia van der Kammen

**Voorstel voor een richtlijn
Overweging 18**

Door de Commissie voorgestelde tekst

(18) Aangezien de doelstellingen van deze richtlijn onvoldoende door de lidstaten

Amendement

Schrappen

kunnen worden verwezenlijkt en derhalve, wegens de omvang en de gevolgen van deze richtlijn, beter op het niveau van de Unie kunnen worden verwezenlijkt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, de nodige maatregelen nemen. Overeenkomstig het in laatstgenoemd artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan wat nodig is om die doelstelling te verwezenlijken.

Or. nl

Amendement 127
Inés Ayala Sender

Voorstel voor een richtlijn
Overweging 18 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(18 bis) Indien de in deze verordening bedoelde gewichten en maatregelen worden gewijzigd, dient dit op geharmoniseerde wijze te gebeuren en moet hiervoor in elk geval een tijds kader voor de inwerkingtreding worden vastgesteld dat ondernemingen in staat stelt hun wagenpark te vernieuwen zonder concurrentievervalsingen in de markt te veroorzaken.

Or. es

Amendement 128
Patricia van der Kammen

Voorstel voor een richtlijn
Overweging 19

Door de Commissie voorgestelde tekst

(19) Richtlijn **96/53/EG** dient derhalve dienovereenkomstig te worden gewijzigd,

Amendement

(19) Richtlijn **2002/7/EG** dient derhalve dienovereenkomstig te worden gewijzigd,

Or. nl

Amendement 129

Patricia van der Kammen

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – inleidend gedeelte

Door de Commissie voorgestelde tekst

Richtlijn **96/53/EG** wordt als volgt gewijzigd:

Amendement

Richtlijn **2002/7/EG** wordt als volgt gewijzigd:

Or. nl

Amendement 130

Corien Wortmann-Kool

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 1 – streepje 1

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 2 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

– "voertuig met hybride aandrijving": een voertuig als bedoeld in Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd¹⁰, dat is uitgerust met één of meerdere elektrische aandrijfmotoren die niet permanent op het elektriciteitsnet zijn aangesloten, en met één of meerdere

Amendement

– "alternatieve brandstoffen": brandstoffen die fossiele oliebronnen in de energievoorziening voor vervoer vervangen en ertoe kunnen bijdragen dat de energievoorziening koolstofvrij wordt. Hiertoe behoren onder meer:

verbrandingsmotoren;

- *elektriciteit,*
- *waterstof,*
- *biobrandstoffen zoals gedefinieerd in Richtlijn 2009/28/EG van het Europees Parlement en de Raad,*
- *synthetische brandstoffen,*
- *aardgas, waaronder biomethaan, in gasvorm (Compressed Natural Gas – CNG) en in vloeibare vorm (Liquefied Natural Gas – LNG),*
- *vloeibaar petroleumgas (LPG), en – afvalwarmte;*

¹⁰ *PB L 263 van 9.10.2007, blz. 1.*

Or. en

Amendement 131

Phil Bennion

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 1 – streepje 2 bis (nieuw)

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 2 – lid 1 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

- *"koolstofarme technologie": een innovatieve technologie die aantoonbaar tot CO₂-besparingen leidt;*

Or. en

Motivering

De extra lengte die in het kader van deze richtlijn wordt toegestaan, dient te worden gebruikt om de ontwikkeling van innovatieve technologieën te stimuleren die de CO₂-uitstoot van vrachtwagens verminderen.

Amendement 132
Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1 – streepje 3
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 2 – lid 1 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

– "intermodale vervoerseenheid": eenheid die tot één van de volgende categorieën behoort: container, wissellaadbak, oplegger;

Amendement

– "intermodale vervoerseenheid": eenheid die tot één van de volgende categorieën behoort: container, wissellaadbak, oplegger, **vrachtwagen**;

Or. pl

Motivering

De voorgestelde definitie is beperkt tot containers, laadbakken en opleggers en omvat bijvoorbeeld geen vrachtwagens die worden vervoerd op treinplatforms. Het risico bestaat dat deze definitie in de toekomst ook op andere gebieden toepassing vindt, waardoor het vervoer van vrachtwagens per trein niet als intermodaal vervoer kan worden aangemerkt, indien het geen vrachtwagens met oplegger of wissellaadbak betreft.

Amendement 133
Corien Wortmann-Kool

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1 – streepje 3
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 2 – lid 1 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

– "intermodale **vervoerseenheid**": eenheid die tot één van de volgende categorieën behoort: container, wissellaadbak, oplegger;

Amendement

– "intermodale **laadeenheid**": eenheid die tot één van de volgende categorieën behoort: container, wissellaadbak, oplegger;

Or. en

Motivering

De term "intermodale laadeenheid" wordt meer algemeen gebruikt in de sector.

Amendement 134
Jörg Leichtfried

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 1 – streepje 3 bis (nieuw)

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 2 – lid 1 – alinea 1 – streepje 12 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

**– "alternatieve brandstoffen":
brandstoffen die fossiele oliebronnen in
de energievoorziening voor vervoer
vervangen en ertoe kunnen bijdragen dat
de energievoorziening koolstofvrij wordt.
Hieronder vallen tevens:**

– elektriciteit,

– waterstof,

– synthetische brandstoffen,

**– aardgas, waaronder biomethaan, in
gasvorm (Compressed Natural Gas –
CNG) en in vloeibare vorm (Liquefied
Natural Gas – LNG),**

– vloeibaar petroleumgas (LPG), en

– afvalwarmte;

Or. de

Motivering

Om "voertuigen die door alternatieve brandstoffen worden aangedreven" op een technologisch neutrale manier te definiëren, is het nuttig om eerst "alternatieve brandstoffen" te definiëren.

Amendement 135
Jörg Leichtfried

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 1 – streepje 3 ter (nieuw)

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 2 – lid 1 – alinea 1 – streepje 12 ter (nieuw)

- **"gecombineerd vervoer": het goederenvervoer tussen lidstaten waarbij de vrachtwagen, de aanhangwagen, de oplegger met of zonder trekker, de wissellaadbak of de container van 20 voet en meer gebruik maken van de weg voor het eerste of het laatste gedeelte in het traject, en voor het andere gedeelte van het spoor of de binnenwateren, of van een zeetraject wanneer dat traject meer bedraagt dan 100 km, en het begin- of het eindvervoer over de weg verrichten:**
 - **hetzij tussen de laadplaats van de goederen en het dichtstbij gelegen geschikte station van inlading, voor wat het beginvervoer betreft, en tussen het dichtstbij gelegen geschikte station van uitlading en de losplaats van de goederen, voor wat het eindvervoer betreft;**
 - **hetzij binnen een afstand van ten hoogste 150 km, vanaf de rivier- of zeehaven van in- of van uitlading;**

Or. en

Motivering

Correctie van het amendement in het ontwerpverslag (waarin woorden uit de definitie ontbreken). De bestaande definitie van "gecombineerd vervoer" van Richtlijn 1992/106/EEG dient in de gehele tekst te worden gebruikt in plaats van de nieuw geïntroduceerde term "intermodaal vervoer".

Amendement 136 **Corien Wortmann-Kool**

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1 – streepje 3 ter (nieuw)
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 2 – lid 1 – alinea 1 – streepje 12 ter (nieuw)

- **"gecombineerd vervoer": het goederenvervoer waarbij de vrachtwagen, de aanhangwagen, de oplegger met of zonder trekker, de wissellaadbak of de container gebruik maken van de weg voor het eerste en het laatste gedeelte in het traject, en voor het andere gedeelte van het spoor of de binnenwateren, of van een zeetraject wanneer dat traject meer bedraagt dan 100 km, en het begin- of het eindvervoer over de weg verrichten:**
 - **hetzij tussen de laadplaats van de goederen en het dichtstbijgelegen geschikte spoorwegstation van inlading, voor wat het beginvervoer betreft, en tussen het dichtstbijgelegen geschikte spoorwegstation van uitlading en de losplaats van de goederen, voor wat het eindvervoer betreft;**
 - **hetzij binnen een afstand van ten hoogste 150 km, vanaf de rivier- of zeehaven van in- of van uitlading;**

Or. en

Motivering

Bij gecombineerd vervoer bestaat het traject altijd uit twee gedeelten: vervoer over de weg op het eerste gedeelte (plaats van inlading naar een terminal) en het vervoer over de weg op het laatste gedeelte (van de terminal naar de plaats van bestemming). Indien het wegvervoer tot één gedeelte van het traject zou zijn beperkt, zouden vervoerders en verladers over een rechtstreekse haven- of spooraansluiting moeten beschikken om van de richtlijn gecombineerd vervoer te kunnen profiteren, wat in de EU zelden het geval is.

Amendement 137
Michel Dantin, Dominique Riquet

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2) Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

Schrappen

(a) In lid 1, onder a) en b), wordt het woord "nationaal" geschrapt;

(b) De eerste zin van artikel 4, lid 4, tweede alinea, wordt vervangen door:

"Vervoer wordt geacht niet van noemenswaardige invloed te zijn op de internationale concurrentie in de vervoersector indien dat vervoer plaatsvindt op het grondgebied van een lidstaat of, bij grensoverschrijdend vervoer, tussen twee aangrenzende lidstaten die beide in toepassing van dit lid maatregelen hebben genomen en als één van de onder a) en b) genoemde voorwaarden is vervuld:"

Or. fr

Amendement 138

Ismail Ertug

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 2 – inleidende formule

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 4 – lid 4 – alinea 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2) Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

2) In artikel 4, lid 4, wordt na de tweede alinea de volgende alinea ingevoegd:

"Onverminderd de rechten van de lidstaten zoals vastgelegd in de EU-toetredingsakten, zijn internationale vervoersverrichtingen met behulp van voertuigen of voertuigcombinaties met afmetingen die afwijken van diegene die zijn vastgelegd in bijlage I, verboden. Lidstaten die reeds afwijkende voertuighoogten hebben toegestaan, mogen deze toestemming handhaven voor

nationale vervoersverrichtingen."

Or. de

Motivering

Er wordt hier uiteengezet dat de geldende voorschriften niet voorzien in mogelijke goedkeuring van grensoverschrijdende inzet van voertuigen die de toegestane lengte of breedte overschrijden. Een dergelijke inzet zou de in het witboek overeengekomen doelstellingen in gevaar kunnen brengen. Om die reden is het nodig eerst een volledige effectbeoordeling uit te voeren, onder meer naar de effecten qua modal-shift, veiligheid, infrastructuur, sociale en arbeidsomstandigheden, midden- en kleinbedrijf, logistiek, luchtvervuiling, geluidsoverlast, enzovoorts.

Amendement 139
Hubert Pirker

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 2 – inleidende formule
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 4 – lid 4 – alinea 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

2) Artikel 4 wordt ***als volgt gewijzigd***:

Amendement

2) ***In artikel 4, lid 4, wordt na de tweede alinea de volgende alinea ingevoegd:***

"Onverminderd de rechten van de lidstaten zoals vastgelegd in de EU-toetredingsakten, zijn ten behoeve van de totstandbrenging van de Europese interne markt bedrijfsvoertuigen die de maximale afmetingen en gewichten krachtens deze richtlijn overschrijden, toegestaan op specifiek aangewezen wegen alsook, op verzoek, binnen een lidstaat. Lidstaten beoordelen dergelijke aanvragen in het bijzonder in het licht van de aanwezige infrastructuur en de verkeersveiligheidsvoorschriften."

Or. de

Motivering

Deze aanpassing is nodig om het doel van deze richtlijn nog eens te verduidelijken, namelijk

vastlegging van de maximale afmetingen en gewichten voor heel Europa in de zin van een functionerende interne markt. Niet-naleving schaadt de mededinging en daarmee de interne markt.

Amendement 140

Artur Zasada

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 2 – inleidende formule

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 4 – lid 4 – alinea 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

2) artikel 4 wordt *als volgt gewijzigd*:

Amendement

2) *In artikel 4, lid 4, wordt na de tweede alinea de volgende alinea ingevoegd:*

"Het grensoverschrijdend gebruik van voertuigcombinaties waarvan de afmetingen afwijken van de in bijlage I, punten 1.1, 1.2 tot en met 1.8, 4.2 en 4.4, bepaalde afmetingen, zijn verboden. De Europese Commissie wordt verzocht een grondige studie te verrichten naar de mogelijke gevolgen van het vervoer met langere en zwaardere vrachtwagens voor het Europese vervoersysteem en met name voor de internationale concurrentie."

Or. en

Amendement 141

Franco Frigo, David-Maria Sassoli

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 2 – inleidende formule

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 4 – lid 4 – alinea 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

2) Artikel 4 wordt *als volgt gewijzigd*:

Amendement

2) *In artikel 4, lid 4, wordt na alinea 2 de volgende alinea ingevoegd: "Het grensoverschrijdend gebruik van*

voertuigen met afmetingen die afwijken van die als bedoeld in de punten 1.1, 1.2, 1.4 tot en met 1.8, 4.2 en 4.4 van bijlage I, is verboden overeenkomstig de doelstelling van lid 1."

Or. it

Motivering

Verduidelijking dat Richtlijn 96/53/EG nooit bedoeld is geweest om grensoverschrijdend gebruik van voertuigen op basis van een moduleconcept toe te staan. Het grensoverschrijdend gebruik van deze voertuigen is in strijd met de voornaamste beleidsdoelstellingen van de Unie, zoals die welke in het Witboek zijn opgesomd met betrekking tot de verschuiving tussen vervoerswijzen, veiligheid, kmo's, vervuiling, enz.

Amendement 142 **Markus Ferber**

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 2 – inleidende formule
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2) Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

2) Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

De lidstaten kunnen evenwel onder strenge voorwaarden en onder toepassing van evaluatieprocedures op hun grondgebied toestemming geven voor voertuigen of voertuigcombinaties die bestemd zijn voor het nationale goederenvervoer en die niet in overeenstemming zijn met de in de punten 1.3, 2, 3, en 4.3 van bijlage I vermelde kenmerken.

Lidstaten die dergelijke niet met de in de punten 1.3, 2, 3 en 4.3 van bijlage I vermelde kenmerken in overeenstemming zijnde voertuigen of voertuigcombinaties niet op hun grondgebied toestaan, mogen tevens niet-ingezeten voertuigen verbieden.

Amendement 143
Nathalie Griesbeck, Robert Rochefort

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 2 – inleidende formule
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 4 – lid 4 – alinea 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

2) Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

Amendement

2) In artikel 4, lid 4 wordt na de tweede alinea de volgende alinea ingevoegd:

"Onverminderd de rechten van de lidstaten zoals vastgelegd in de EU-toetredingsakten, zijn internationale vervoersverrichtingen met behulp van voertuigen of voertuigcombinaties met afmetingen die afwijken van diegene die zijn vastgelegd in bijlage I, verboden."

Or. fr

Amendement 144
Ismail Ertug

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 2 – letter a

Door de Commissie voorgestelde tekst

(a) In lid 1, onder a) en b), wordt het woord "nationaal" geschrapt;

Amendement

Schrappen

Or. de

Amendement 145
Michel Dantin, Dominique Riquet

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 2 – letter a

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(a) In lid 1, onder a) en b), wordt het woord "nationaal" geschrapt;

Schrappen

Or. fr

Amendement 146
Brian Simpson

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 2 – letter a

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

a) In lid 1, onder a) en b), wordt het woord "nationaal" geschrapt;

Schrappen

Or. en

Amendement 147

Petri Sarvamaa, Eija-Riitta Korhola, Sari Essayah, Anne E. Jensen, Hannu Takkula, Christofer Fjellner, Anna Ibrisagic, Gunnar Hökmark, Alf Svensson, Nils Torvalds, Anneli Jäätteenmäki, Anna Maria Corazza Bildt, Bendt Bendtsen

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 2 – letter a
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 4 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

a) In lid 1, onder a) en b), wordt het woord "nationaal" geschrapt;

a) In lid 2, onder a) en b), wordt het woord "nationaal" geschrapt;

Or. en

Motivering

Een regeling waarbij het grensoverschrijdend goederenvervoer met langere voertuigen uitdrukkelijk wordt toegestaan, maar het verbod op grensoverschrijdend goederenvervoer met

zwaardere en/of hogere voertuigen wordt gehandhaafd, is te restrictief. Het zou inconsistent zijn om het vervoer met zwaardere of hogere voertuigen te beperken tot nationale vervoersverrichtingen aan beide kanten van een grens, terwijl het grensoverschrijdend vervoer met langere voertuigen wordt toegestaan.

Amendement 148
Silvia-Adriana Țicău

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 2 – letter a
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 4 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

(a) In lid 1, onder a) **en b)**, wordt het woord "nationaal" geschrapt;

Amendement

(a) In lid 1, onder a), wordt het woord "nationaal" geschrapt;

Or. ro

Amendement 149
Peter van Dalen

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 2 – letter a bis (nieuw)
Richtlijn 96/53/EC
Artikel 4 – lid 2 – letter a bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(a bis) (a) Lid 2 bis wordt ingevoegd met de volgende tekst:

(a bis) "Lidstaten staan toe dat (combinatie)voertuigen voor het wegvervoer, die niet voldoen aan de eisen van 1.3, 2, 3, 4.1 en/of 4.3 van bijlage I, worden ingezet voor grensoverschrijdend vervoer tussen aangrenzende lidstaten die in toepassing van dit lid maatregelen hebben genomen;

Or. nl

Amendement 150

Corien Wortmann-Kool, Philippe De Backer, Mathieu Grosch, Gesine Meissner, Dieter-Lebrecht Koch

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 2 – letter a bis (nieuw)

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 4 – lid 4 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(a bis) De eerste zin van artikel 4, lid 4, tweede alinea, wordt vervangen door:

"De lidstaten kunnen toestaan dat voor goederenvervoer gebruikte voertuigen of voertuigcombinaties die bepaald vervoer verrichten dat niet van noemenswaardige invloed is op de internationale concurrentie in de vervoersector, op hun grondgebied aan het verkeer deelnemen met gewichten en afmetingen die afwijken van die welke in de punten 1, 2 en 4 van bijlage I zijn vastgesteld."

Or. en

Amendement 151

Herbert Dorfmann, Richard Seeber

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 2 – letter b

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(b) De eerste zin van artikel 4, lid 4, tweede alinea, wordt vervangen door:

"Vervoer wordt geacht niet van noemenswaardige invloed te zijn op de internationale concurrentie in de vervoersector indien dat vervoer plaatsvindt op het grondgebied van een lidstaat of, bij grensoverschrijdend vervoer, tussen twee aangrenzende

Schrappen

lidstaten die beide in toepassing van dit lid maatregelen hebben genomen en als één van de onder a) en b) genoemde voorwaarden is vervuld:"

Or. de

Amendement 152
Ismail Ertug

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 2 – letter b

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(b) De eerste zin van artikel 4, lid 4, tweede alinea, wordt vervangen door:

Schrappen

"Vervoer wordt geacht niet van noemenswaardige invloed te zijn op de internationale concurrentie in de vervoersector indien dat vervoer plaatsvindt op het grondgebied van een lidstaat of, bij grensoverschrijdend vervoer, tussen twee aangrenzende lidstaten die beide in toepassing van dit lid maatregelen hebben genomen en als één van de onder a) en b) genoemde voorwaarden is vervuld:"

Or. de

Amendement 153
Michel Dantin, Dominique Riquet

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 2 – letter b

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(b) De eerste zin van artikel 4, lid 4, tweede alinea, wordt vervangen door:

Schrappen

"Vervoer wordt geacht niet van

noemenswaardige invloed te zijn op de internationale concurrentie in de vervoersector indien dat vervoer plaatsvindt op het grondgebied van een lidstaat of, bij grensoverschrijdend vervoer, tussen twee aangrenzende lidstaten die beide in toepassing van dit lid maatregelen hebben genomen en als één van de onder a) en b) genoemde voorwaarden is vervuld:"

Or. fr

Amendement 154
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 2 – letter b

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(b) De eerste zin van artikel 4, lid 4, tweede alinea, wordt vervangen door:

Schrappen

"Vervoer wordt geacht niet van noemenswaardige invloed te zijn op de internationale concurrentie in de vervoersector indien dat vervoer plaatsvindt op het grondgebied van een lidstaat of, bij grensoverschrijdend vervoer, tussen twee aangrenzende lidstaten die beide in toepassing van dit lid maatregelen hebben genomen en als één van de onder a) en b) genoemde voorwaarden is vervuld:"

Or. en

Amendement 155
Sabine Wils

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 2 – letter b

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(b) De eerste zin van artikel 4, lid 4, tweede alinea, wordt vervangen door:

Schrappen

"Vervoer wordt geacht niet van noemenswaardige invloed te zijn op de internationale concurrentie in de vervoersector indien dat vervoer plaatsvindt op het grondgebied van een lidstaat of, bij grensoverschrijdend vervoer, tussen twee aangrenzende lidstaten die beide in toepassing van dit lid maatregelen hebben genomen en als één van de onder a) en b) genoemde voorwaarden is vervuld:"

Or. en

Motivering

De bewering dat het tot twee lidstaten beperkte grensoverschrijdend vervoer niet van noemenswaardige invloed op de internationale concurrentie zou zijn, is ongegrond. Een eventuele afwijking van de standaardgewichten en -afmetingen moet een puur nationale aangelegenheid blijven.

Amendement 156

Nathalie Griesbeck, Robert Rochefort

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 2 – letter b

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(b) De eerste zin van artikel 4, lid 4, tweede alinea, wordt vervangen door:

Schrappen

"Vervoer wordt geacht niet van noemenswaardige invloed te zijn op de internationale concurrentie in de vervoersector indien dat vervoer plaatsvindt op het grondgebied van een lidstaat of, bij grensoverschrijdend vervoer, tussen twee aangrenzende lidstaten die beide in toepassing van dit lid maatregelen hebben genomen en als één

van de onder a) en b) genoemde voorwaarden is vervuld:"

Or. fr

Amendement 157
Phil Bennion

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 2 – letter b – inleidende formule
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 4 – lid 4 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(b) De eerste zin van artikel 4, lid 4, tweede alinea, wordt vervangen door:

(b) De eerste alinea van artikel 4, lid 4, wordt als volgt gewijzigd:

De lidstaten kunnen alleen voor voertuigen of voertuigcombinaties die bepaald nationaal goederenvervoer verrichten dat niet van noemenswaardige invloed is op de internationale concurrentie in de vervoersector en niet in significante mate afbreuk doet aan de milieu- en veiligheidsdoelstellingen van de Europese Unie, toestemming verlenen om op hun grondgebied aan het verkeer deel te nemen met afmetingen die afwijken van de in de punten 1.1, 1.2, 1.4 tot en met 1.8, 4.2 en 4.4 van bijlage I vermelde afmetingen.

Or. en

Motivering

Een afwijking dient alleen te zijn toegestaan als zij niet van invloed is op de soepele werking van de interne markt en als zij niet in strijd is met de in de relevante wetgeving vastgestelde milieu- en veiligheidsdoelstellingen van de EU, zoals de doelstellingen in het kader van Connecting Europe en het programma voor trans-Europese vervoersnetwerken.

Amendement 158
Hubert Pirker

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 2 – letter b
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 4 – lid 4 – alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

"Vervoer wordt geacht niet van noemenswaardige invloed te zijn op de internationale concurrentie in de vervoersector indien dat vervoer plaatsvindt op het grondgebied van een lidstaat of, bij grensoverschrijdend vervoer, tussen twee aangrenzende lidstaten die beide in toepassing van dit lid maatregelen hebben genomen en als één van de onder a) en b) genoemde voorwaarden is vervuld:"

Schrappen

Or. de

Motivering

Deze alinea moet worden geschrapt, omdat deze louter op een veronderstelling van de Commissie berust en niet geschraagd wordt door enige effectbeoordeling of -analyse op basis van cijfermateriaal ter zake.

Amendement 159
Brian Simpson

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 2 – letter b
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 4 – lid 4 – alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

"Vervoer wordt geacht niet van noemenswaardige invloed te zijn op de internationale concurrentie in de vervoersector indien dat vervoer plaatsvindt op het grondgebied van een lidstaat of, bij grensoverschrijdend vervoer, tussen twee aangrenzende

Schrappen

lidstaten die beide in toepassing van dit lid maatregelen hebben genomen en als één van de onder a) en b) genoemde voorwaarden is vervuld:"

Or. en

Amendement 160
Georges Bach, Bogusław Liberadzki

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 2 – letter b
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 4 – lid 4 – alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

"Vervoer wordt geacht niet van noemenswaardige invloed te zijn op de internationale concurrentie in de vervoersector indien dat vervoer plaatsvindt op het grondgebied van een lidstaat of, bij grensoverschrijdend vervoer, tussen twee aangrenzende lidstaten die beide in toepassing van dit lid maatregelen hebben genomen en als één van de onder a) en b) genoemde voorwaarden is vervuld:"

Schrappen

Or. en

Motivering

Dit is een veronderstelling van de Commissie waarvan het waarheidsgehalte dient te worden aangetoond door middel van een effectbeoordeling waarbij rekening wordt gehouden met alle potentiële effecten en gevolgen van een algemeen gebruik van langere en zwaardere voertuigen in het internationale wegvervoer.

Amendement 161
Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 2 – letter b

Door de Commissie voorgestelde tekst

"Vervoer wordt geacht niet van noemenswaardige invloed te zijn op de internationale concurrentie in de vervoersector ***indien dat vervoer plaatsvindt op het grondgebied van een lidstaat of, bij grensoverschrijdend vervoer, tussen twee aangrenzende lidstaten die beide in toepassing van dit lid maatregelen hebben genomen en*** als één van de onder a) en b) genoemde voorwaarden is vervuld."

Amendement

"Vervoer wordt geacht niet van noemenswaardige invloed te zijn op de internationale concurrentie in de vervoersector als een van de onder a) of b) genoemde voorwaarden is vervuld:"

Or. pl

Motivering

Het mogelijk maken van grensoverschrijdend verkeer van niet genormeerde voertuigen is in tegenspraak met de hoofddoelstelling van de richtlijn, namelijk de vaststelling voor bepaalde wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten.

Amendement 162
Oldřich Vlasák

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 2 – letter b
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 4 – lid 4 – alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Vervoer wordt geacht niet van noemenswaardige invloed te zijn op de internationale concurrentie in de vervoersector indien dat vervoer plaatsvindt op het grondgebied van een lidstaat of, bij grensoverschrijdend vervoer, tussen twee aangrenzende lidstaten die beide in toepassing van dit lid maatregelen hebben genomen en als één van de onder a)

Amendement

Vervoer wordt geacht niet van noemenswaardige invloed te zijn op de internationale concurrentie in de vervoersector indien dat vervoer plaatsvindt op het grondgebied van een lidstaat of, bij grensoverschrijdend vervoer, tussen twee aangrenzende lidstaten die beide in toepassing van dit lid maatregelen hebben genomen en als één van de onder a)

en b) genoemde voorwaarden is vervuld:

en b) genoemde voorwaarden is vervuld.
In geval van vervoer op het grondgebied van één lidstaat alsook in geval van voornoemd grensoverschrijdend vervoer mogen de betroffen lidstaten dit vervoer slechts op specifieke infrastructuur en op niet-discriminerende wijze beperken. De lidstaten zijn in dat geval verplicht vervoerders op afdoende wijze en zo lang mogelijk van tevoren van de desbetreffende beperkingen in kennis te stellen.

Or. cs

Motivering

De lidstaten moeten om redenen van veiligheid en staat van onderhoud van de infrastructuur de mogelijkheid hebben de ladingsklasse "buitengewoon vervoer" uitsluitend over infrastructuur te leiden die daarvoor geschikt is.

Amendement 163

Petri Sarvamaa, Hannu Takkula, Eija-Riitta Korhola, Sari Essayah, Anne E. Jensen, Nils Torvalds, Anneli Jäätteenmäki, Gunnar Hökmark, Christofer Fjellner, Anna Ibrisagic, Jim Higgins, Alf Svensson, Anna Maria Corazza Bildt, Bendt Bendtsen

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 2 – letter b

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 4 – lid 4 – alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Vervoer wordt geacht niet van noemenswaardige invloed te zijn op de internationale concurrentie in de vervoersector indien dat vervoer plaatsvindt op het grondgebied van een lidstaat of, bij grensoverschrijdend vervoer, tussen **twee** aangrenzende lidstaten die **beide in toepassing van dit lid** maatregelen hebben genomen en als één van de onder a) en b) genoemde voorwaarden is vervuld:

Amendement

Vervoer wordt geacht niet van noemenswaardige invloed te zijn op de internationale concurrentie in de vervoersector indien dat vervoer plaatsvindt op het grondgebied van een lidstaat of, bij grensoverschrijdend vervoer, tussen aangrenzende lidstaten die **krachtens deze richtlijn** maatregelen hebben genomen en als **met betrekking tot de afmetingen** één van de onder a) en b) genoemde voorwaarden is vervuld:

Amendement 164

Marita Ulvskog, Ole Christensen, Liisa Jaakonsaari

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 2 – letter b

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 4 – lid 4 – alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Vervoer wordt geacht niet van noemenswaardige invloed te zijn op de internationale concurrentie in de vervoersector indien dat vervoer plaatsvindt op het grondgebied van een lidstaat of, bij grensoverschrijdend vervoer, tussen *twee aangrenzende* lidstaten die *beide* in toepassing van dit lid maatregelen hebben genomen en als één van de onder a) en b) genoemde voorwaarden is vervuld:

Amendement

Vervoer wordt geacht niet van noemenswaardige invloed te zijn op de internationale concurrentie in de vervoersector indien dat vervoer plaatsvindt op het grondgebied van een lidstaat of, bij grensoverschrijdend vervoer, tussen lidstaten die in toepassing van dit lid maatregelen hebben genomen en als één van de onder a) en b) genoemde voorwaarden is vervuld:

Or. sv

Amendement 165

Peter van Dalen

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 2 – letter b

Richtlijn 96/53/EC

Artikel 4 – lid 4 – sublid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Vervoer wordt geacht niet van noemenswaardige invloed te zijn op de internationale concurrentie in de vervoersector indien dat vervoer plaatsvindt op het grondgebied van een lidstaat of, bij grensoverschrijdend vervoer, tussen *twee* aangrenzende lidstaten die *beide* in toepassing van dit lid maatregelen

Amendement

Vervoer wordt geacht niet van noemenswaardige invloed te zijn op de internationale concurrentie in de vervoersector indien dat vervoer plaatsvindt op het grondgebied van een lidstaat of, bij grensoverschrijdend vervoer, tussen aangrenzende lidstaten die in toepassing van dit lid maatregelen hebben

hebben genomen en als één van de onder a) en b) genoemde voorwaarden is vervuld:

genomen en als één van de onder a) en b) genoemde voorwaarden is vervuld:

Or. nl

Amendement 166
Silvia-Adriana Țicău

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 2 – letter b
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 4 – lid 4 – alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Vervoer wordt geacht niet van noemenswaardige invloed te zijn op de internationale concurrentie in de vervoersector indien dat vervoer plaatsvindt op het grondgebied van een lidstaat of, bij grensoverschrijdend vervoer, tussen twee aangrenzende lidstaten die beide in toepassing van dit lid maatregelen hebben genomen en als één van de onder a) en b) genoemde voorwaarden is vervuld:

Amendement

Vervoer wordt geacht niet van noemenswaardige invloed te zijn op de internationale concurrentie in de vervoersector indien dat vervoer plaatsvindt op het grondgebied van een lidstaat of, bij grensoverschrijdend vervoer, tussen twee aangrenzende lidstaten die beide in toepassing van dit lid maatregelen hebben genomen en als één van de onder a) en b) genoemde voorwaarden is vervuld.
Wanneer lidstaten grensoverschrijdend vervoer met dergelijke voertuigen en voertuigcombinaties toestaan, bepaalt elke lidstaat op welk wegennet het gebruik ervan is toegestaan. Dit wegennet dient deel uit te maken van de TEN-V-netwerken als bedoeld in Verordening (EU) nr. .../2013 (verordening betreffende EU-richtsnoeren voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnet).

Or. en

Amendement 167
Corien Wortmann-Kool, Gesine Meissner, Mathieu Grosch, Philippe De Backer, Dieter-Lebrecht Koch

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 2 – letter b

Door de Commissie voorgestelde tekst

Vervoer **wordt** geacht niet van noemenswaardige invloed te zijn op de internationale concurrentie in de vervoersector indien dat vervoer plaatsvindt op het grondgebied van een lidstaat of, bij grensoverschrijdend vervoer, **tussen** twee aangrenzende lidstaten die **beide** in toepassing van dit lid maatregelen hebben genomen en als één van de onder a) en b) genoemde voorwaarden is vervuld:

Amendement

In overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel wordt vervoer met voertuigen of voertuigcombinaties waarvan de afmetingen en gewichten afwijken van die welke in de punten 1, 2, 3 en 4 van bijlage I zijn vastgesteld, geacht niet van noemenswaardige invloed te zijn op de internationale concurrentie in de vervoersector indien dat vervoer plaatsvindt op het grondgebied van een bevoegde autoriteit van een lidstaat of wordt dergelijk vervoer, bij grensoverschrijdend vervoer, door twee of meer bevoegde autoriteiten van aangrenzende lidstaten toegestaan die in toepassing van dit lid maatregelen hebben genomen en als één van de onder a) en b) genoemde voorwaarden is vervuld. De bevoegde autoriteiten van de lidstaten stellen specifieke voorschriften voor het voertuig, de infrastructuur en de bestuurder vast, om een passend veiligheidsniveau te verzekeren. Het grensoverschrijdende gebruik van dergelijke voertuigen moet zijn gebaseerd op bilaterale of multilaterale overeenkomsten tussen de betrokken lidstaten, waarin de trajecten en andere voorwaarden worden gespecificeerd.

Or. en

Amendement 168
Phil Bennion

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 2 – letter b
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 4 – lid 4 – alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Vervoer wordt geacht niet van noemenswaardige invloed te zijn op de internationale concurrentie in de vervoersector indien dat vervoer plaatsvindt op het grondgebied van een lidstaat of, bij grensoverschrijdend vervoer, tussen twee aangrenzende lidstaten **die beide in toepassing van dit lid** maatregelen hebben genomen en **als één van de onder a) en b) genoemde voorwaarden is** vervuld:

Amendement

Vervoer wordt geacht niet van noemenswaardige invloed te zijn op de internationale concurrentie in de vervoersector **een niet in significante mate afbreuk te doen aan de milieu- en veiligheidsdoelstellingen van de Europese Unie** indien dat vervoer plaatsvindt op het grondgebied van een lidstaat of, bij grensoverschrijdend vervoer, tussen twee aangrenzende lidstaten **indien de onder a) vermelde voorwaarden zijn vervuld of indien beide maatregelen als bedoeld in artikel 4 bis (nieuw)** hebben genomen en de onder b) genoemde voorwaarden **zijn** vervuld:

Or. en

Motivering

Om verstoringen van de interne markt in een ruimte van vrij verkeer te voorkomen, dienen gemeenschappelijke vereisten te worden vastgesteld voor het grensoverschrijdend gebruik van langere voertuigen. Het is echter niet van toepassing op de bosbouw- en houtkapsector in de betrokken lidstaten.

Amendement 169

Phil Bennion

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 2 – letter b bis (nieuw)

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 4 – lid 7 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(b bis) Aan artikel 4 wordt het volgende lid 7 bis toegevoegd:

7 bis. Uiterlijk op [drie jaar na de datum van bekendmaking van deze richtlijn] dient de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over de toepassing van artikel 4 en artikel 4 bis (nieuw). In het verslag wordt geëvalueerd

of de bepalingen van artikel 4 in strijd zijn met de milieu- en veiligheidsdoelstellingen van de Unie en of artikel 4 bis (nieuw) dient te worden aangepast in het licht van nieuwe technologische ontwikkelingen. Indien noodzakelijk gaat het verslag vergezeld van een wetgevingsvoorstel.

Or. en

Amendement 170
Phil Bennion

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 2 – letter b ter (nieuw)
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 4 – lid 7 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(b ter) Aan artikel 4 wordt het volgende lid 7 ter toegevoegd:

7 ter. Twee aangrenzende lidstaten kunnen toestaan dat voor goederenvervoer gebruikte voertuigen of voertuigcombinaties in het kader van grensoverschrijdend verkeer op hun grondgebied aan het verkeer deelnemen met afmetingen die afwijken van de in punt 1.3 van bijlage I vastgestelde afmetingen, mits het gebruik van dergelijke voertuigen vóór de goedkeuring van deze richtlijn wordt gemeld aan de Commissie.

Or. en

Amendement 171
Ismail Ertug, Brian Simpson

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 2 – letter b bis (nieuw)

(b bis) Artikel 4, lid 5 komt als volgt te luiden:

"(5) De lidstaten kunnen toestaan dat voertuigen of voertuigcombinaties waarin nieuwe technologieën of concepten zijn verwerkt waardoor deze niet aan een of meer voorschriften van deze richtlijn kunnen voldoen, tijdens een proefperiode worden aangewend, indien voldaan is aan navolgende voorwaarden:

– de vervoersverrichtingen moeten lokaal plaatsvinden in een vast gedefinieerd gebied binnen het grondgebied van een lidstaat;

– de proefperiode duurt 24 maanden;

– de proef staat onder wetenschappelijk toezicht. Onderzocht wordt daarbij wat de effecten van de proefvoertuigen zijn op: de infrastructuur, de verkeersveiligheid, de modal shift, de compatibiliteit met het huidige aanbod aan gecombineerd vervoer, het milieu, de arbeidsvoorwaarden van chauffeurs en de acceptatie door het publiek.

– jaarlijks wordt er een officieel verslag over het verloop van de proef en de resultaten van het wetenschappelijk toezicht overgemaakt aan de Europese Commissie.

De Europese Commissie publiceert deze verslagen.

De lidstaten stellen de Europese Commissie vooraf in kennis van voorgenomen proeven. De Commissie beoordeelt aan de hand van voornoemde voorwaarden of deze proeven kunnen worden toegestaan. De Commissie verbiedt proeven die strijdig zijn met deze richtlijn of die de internationale mededinging verstoren. De Commissie

stelt het Europees Parlement in kennis van haar besluit."

Or. de

Motivering

Lidstaten kunnen op deze manier proeven toestaan met voertuigen die afwijken van de voorgeschreven maten en gewichten. Deze proeven moeten op dusdanige wijze worden uitgevoerd dat de internationale mededinging hierdoor niet in het gedrang komt en er ook geen negatieve gevolgen zijn voor de interne markt. Onder deze randvoorwaarden kan ervoor gezorgd dat er in de proefperiode daadwerkelijk nieuwe inzichten worden opgedaan. De proefresultaten moeten ter beschikking worden gesteld aan de EU, de lidstaten en het algemeen publiek.

Amendement 172

Petri Sarvamaa, Hannu Takkula, Eija-Riitta Korhola, Sari Essayah, Nils Torvalds, Anneli Jäätteenmäki

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 2 – letter b bis (nieuw)

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 4 – lid 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(b bis) Aan artikel 4 wordt het volgende lid 3 bis toegevoegd:

3 bis. De Commissie dient met een voorstel te komen voor een geharmoniseerde aanpak betreffende de procedures voor de afgifte door de bevoegde autoriteiten in verschillende lidstaten en/of regio's van speciale vergunningen waarbij ondeelbare ladingen tot het wegverkeer worden toegelaten.

Or. en

Amendement 173

Peter van Dalen

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 2 bis (nieuw)
Richtlijn 96/53/EC
Artikel 4 – lid 5 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(2 bis) artikel 4 lid 5 bis wordt ingevoegd met de volgende tekst"

(5 bis) Lidstaten kunnen grensoverschrijdend vervoer toestaan van (combinatie)voertuigen die niet voldoen aan de eisen van 1, 2, 3 en 4 van de bijlage, mits de lidstaten daarbij geen onderscheid maken tussen de lidstaten waar de betrokken voertuigen zijn geregistreerd. Lidstaten wijzen de gedeeltes van het wegennetwerk aan waarop deze (combinatie)voertuigen zijn toegestaan. Deze informatie is publiek toegankelijk.

Or. nl

Amendement 174
Brian Simpson, Georges Bach

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 2 bis (nieuw)
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 4 – lid 4 – alinea 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2 bis) In artikel 4, lid 4, wordt na de tweede alinea de volgende alinea ingevoegd:

Onverminderd de rechten van de lidstaten zoals vastgelegd in de EU-toetredingsakten, zijn internationale vervoersverrichtingen met behulp van voertuigen of voertuigcombinaties met afmetingen die afwijken van die welke zijn vastgesteld in de punten 1.1,1.2, 1.4 tot en met 1.8, 4.2 en 4.4 van bijlage I,

verboden.

Or. en

Motivering

Dit amendement is bedoeld omwille van de samenhang met de opzet en de doelstelling van artikel 4, lid 1.

Amendement 175
Dieter-Lebrecht Koch

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 2 bis (nieuw)
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 4 – lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(2 bis) Artikel 4, lid 5 komt als volgt te luiden:

(5) De lidstaten worden gestimuleerd om voertuigen en voertuigcombinaties toe te laten waarin nieuwe technologieën of concepten zijn verwerkt waardoor deze niet aan een of meer voorschriften van deze richtlijn kunnen voldoen en die tijdens een proefperiode bepaald plaatselijk vervoer verrichten. De lidstaten stellen de Commissie van een dergelijk besluit in kennis.

Or. xm

Amendement 176
Michel Dantin, Dominique Riquet

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 2 bis (nieuw)
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 4 – lid 4 – alinea 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2 bis) In artikel 4, lid 4 wordt na de tweede alinea de volgende alinea ingevoegd:

"Onverminderd de rechten van de lidstaten zoals vastgelegd in de EU-toetredingsakten, is internationaal vervoer door voertuigen of voertuigcombinaties met een lengte en gewicht van meer dan 44 ton die afwijken van diegene die zijn vastgelegd in bijlage I van deze richtlijn verboden."

Or. fr

Amendement 177

Marita Ulvskog, Ole Christensen, Liisa Jaakonsaari

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 2 bis (nieuw)

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 4 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(2 bis) Lid 2 van artikel 4 van Richtlijn 96/53/EG wordt als volgt gewijzigd:

Het volgende punt wordt toegevoegd:

"Grensoverschrijdend vervoer met voor goederenvervoer bedoelde voertuigen of voertuigcombinaties die niet voldoen aan de eisen als bedoeld in punt 2 van bijlage I zijn toegestaan tussen lidstaten die maatregelen hebben getroffen om dergelijke afwijkingen toe te staan."

Or. sv

Amendement 178

Marita Ulvskog, Ole Christensen, Liisa Jaakonsaari

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 2 ter (nieuw)
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 4 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(2 ter) Lid 4 van artikel 4, eerste alinea, van Richtlijn 96/53/EG wordt als volgt gewijzigd:

"4. De lidstaten kunnen toestaan dat voor vervoer gebruikte voertuigen of voertuigcombinaties die bepaald vervoer verrichten dat niet van noemenswaardige invloed is op de internationale concurrentie in de vervoersector, op hun grondgebied aan het verkeer deelnemen met afmetingen die afwijken van de in de punten 1.1, 1.2, 1.4 tot en met 1.8, 4.2 en 4.4 van bijlage I vermelde afmetingen."

Or. sv

Amendement 179
Philip Bradbourn

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3) *De artikelen 4, lid 6; 5, onder b); en 8 bis worden geschrapt.*

3) *Artikel 4, lid 6, wordt als volgt gewijzigd:*

De bevoegde autoriteiten van aangrenzende lidstaten kunnen grensoverschrijdende vervoersverrichtingen met behulp van voertuigen of voertuigcombinaties met afmetingen die afwijken van die welke in de punten 1, 2, 3 en 4 van bijlage I zijn vastgesteld, toestaan, mits zij niet discrimineren op grond van de lidstaat waar de trekker, de aanhangwagen of de oplegger is ingeschreven. Deze bevoegde autoriteiten ["kunnen de trajecten

vastleggen" of "leggen de trajecten vast"] waarop de voertuigen of voertuigcombinaties met afmetingen die afwijken van die welke in de punten 1, 2, 3 en 4 van bijlage I zijn vastgesteld, tot het verkeer zijn toegelaten. De lidstaten stellen de Commissie daarvan in kennis en maken deze informatie toegankelijk voor het publiek.

De artikelen 5, onder b), en 8 bis worden geschrapt.

Or. en

Amendement 180

Jim Higgins, Phil Prendergast, Jacqueline Foster

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

3) *De artikelen 4, lid 6; 5, onder b); en 8 bis worden geschrapt.*

Amendement

3) *Artikel 4, lid 6, wordt als volgt gewijzigd: De bevoegde autoriteiten van aangrenzende lidstaten kunnen grensoverschrijdende vervoersverrichtingen met behulp van voertuigen of voertuigcombinaties met afmetingen die afwijken van die welke in de punten 1, 2, 3 en 4 van bijlage I zijn vastgesteld, toestaan, mits zij niet discrimineren op grond van de lidstaat van inschrijving van de trekker, de aanhangwagen of de oplegger. Deze bevoegde autoriteiten kunnen de trajecten vastleggen waarop de voertuigen of voertuigcombinaties met afmetingen die afwijken van die welke in de punten 1, 2, 3 en 4 van bijlage I zijn vastgesteld, tot het verkeer zijn toegelaten. De lidstaten kan worden voorgeschreven om de Commissie daarvan in kennis te stellen. De artikelen 5, onder b), en 8 bis worden geschrapt.*

Or. en

Motivering

Lidstaten waar de infrastructuur het gebruik van voertuigen met een hoogte van meer dan 4 meter toelaat, moet worden toegestaan aan grensoverschrijdende handel deel te nemen. Hierbij mag niet worden gediscrimineerd op grond van de lidstaat van inschrijving van het voertuig, noch mogen lidstaten die de voertuighoogte tot 4 meter willen beperken, worden verplicht hogere voertuigen toe te laten.

Amendement 181 **Dieter-Lebrecht Koch**

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 3 bis (nieuw)
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 4 – lid 6 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3 bis) Artikel 4 wordt uitgebreid met navolgend lid 6 bis:

6 bis) De Europese Commissie wordt de bevoegdheid gedelegeerd om krachtens de in artikel 4, lid 5 ontvangen gegevens ten behoeve van de principiële goedkeuring van deze voertuigen specificaties vast te leggen die de verkeersveiligheid en de milieubescherming helpen verbeteren.

Or. xm

Amendement 182 **Georges Bach, Bogusław Liberadzki**

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 4 bis (nieuw)
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 4 – lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

4 bis) Aan artikel 4, lid 5, wordt het volgende toegevoegd:

Bij de instelling van een dergelijke proefperiode moet aan de volgende

voorwaarden worden voldaan:

- de proefperiode bedraagt niet meer dan 5 jaar;*
- de vervoersverrichtingen vinden in een duidelijk gedefinieerd, lokaal deel van het grondgebied van de lidstaat plaats;*
- de proef wordt door de overheid gemonitord, rekening houdend met de gevolgen voor de infrastructuur, de verkeersveiligheid, de modal split en het milieu;*
- een officieel verslag over de monitoringresultaten wordt bij de Commissie ingediend en openbaar gemaakt.*

Or. en

Motivering

Om doeltreffende resultaten op EU-niveau te verkrijgen, moeten de door de lidstaten ingestelde proefperioden aan bepaalde voorwaarden voldoen en worden gemonitord.

Amendement 183

Petri Sarvamaa, Hannu Takkula, Eija-Riitta Korhola, Sari Essayah, Anne E. Jensen, Nils Torvalds, Anneli Jäätteenmäki, Anna Ibrisagic, Gunnar Hökmark, Christofer Fjellner, Alf Svensson, Anna Maria Corazza Bildt, Bendt Bendtsen

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 5 bis (nieuw)

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 4 – lid 7 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

5 bis) Aan artikel 4 wordt het volgende lid 7 bis toegevoegd:

7 bis. Aangrenzende lidstaten die sinds de inwerkingtreding op permanente basis het goederenvervoer met behulp van voertuigen of voertuigcombinaties met gewichten en/of afmetingen die afwijken van die welke overeenkomstig artikel 4, lid 1, onder a, en artikel 4, lid 2, onder a), in

bijlage I zijn vastgesteld, en die qua afmetingen in overeenstemming zijn met artikel 4, lid 4, behoudens afwijkingen van bijlage 1, punt 1.3 voor grensoverschrijdend vervoer, toestaan, kunnen onderling grensoverschrijdende vervoersverrichtingen met dergelijke voertuigen en voertuigcombinaties toestaan. Lidstaten en aangrenzende lidstaten waar langere, zwaardere of hogere voertuigen op voorlopige basis zijn toegestaan, kunnen met wederzijdse instemming eveneens onderling grensoverschrijdend vervoer toestaan. De lidstaten stellen de Commissie van deze procedure in kennis.

Or. en

Motivering

In overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel moeten de lidstaten het recht hebben transportoplossingen te kiezen die voor hun specifieke omstandigheden geschikt zijn, voor zover bij deze oplossingen geen onderscheid wordt gemaakt tussen nationale voertuigen en voertuigen uit andere lidstaten. Bij Richtlijn 96/53/EG is de lidstaten op dit gebied reeds ruime beslissingsbevoegdheid verleend.

Amendement 184 **Petri Sarvamaa**

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 5 ter (nieuw)
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 4 – lid 7 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

5 ter) Aan artikel 4 wordt het volgende lid 7 ter toegevoegd:

7 ter. Deze procedure waarbij de lidstaten het grensoverschrijdend vervoer met zwaardere, langere en/of hogere voertuigen met wederzijdse instemming toestaan alsook de procedure van de kennisgeving aan de Commissie worden 5

jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn opnieuw beoordeeld.

Or. en

Amendement 185

Phil Bennion

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 2 – letter a (nieuw)

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 4 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2 bis) Artikel 4 bis wordt ingevoegd:

Artikel 4 bis

De lidstaat die de betreffende voertuigen of voertuigcombinaties toelaat, zorgt ervoor dat op zijn grondgebied de volgende maatregelen ten uitvoer worden gelegd voor voertuigen of voertuigcombinaties waarvan de afmetingen afwijken van de in de punten 1.1, 1.2, 1.4 tot en met 1.8, 4.2 en 4.4 van bijlage I vastgestelde afmetingen:

a) voertuigen en voertuigcombinaties mogen het in punt 2.2.2, onder c), vastgestelde toegestane maximale voertuiggewicht niet overschrijden en worden uitgerust met veiligheidsvoorzieningen overeenkomstig de artikelen 10 en 12 van Verordening (EG) nr. 661/2009;

b) voertuigen en voertuigcombinaties voldoen aan de emissiegrenzen die zijn bepaald in bijlage I van Verordening (EG) nr. 595/2009;

c) de lidstaat die de betreffende voertuigen of voertuigcombinaties toelaat, voert een mechanisme in voor de internalisering van de externe kosten van dergelijke voertuigen en sluit overeenkomsten

betreffende de modal shift van het wegvervoer naar het vervoer per spoor;

d) de lidstaat die de betreffende voertuigen of voertuigcombinaties toelaat, stelt specifieke opleidingsvereisten vast in overeenstemming met Richtlijn 2003/59/EG alsook door de bevoegde autoriteiten opgestelde certificeringsvereisten, die onder meer een rijervaring van ten minste vijf jaar omvatten;

e) de voertuigen en voertuigcombinaties worden alleen toegelaten op daartoe aangewezen trajecten; Trajecten kunnen daartoe alleen worden aangewezen indien de weg en de bijbehorende weginfrastructuur van het gehele traject op een wijze zijn aangelegd die aangepast is aan het gebruik van die voertuigen.

De lidstaat stelt de Commissie in kennis van de op grond van dit artikel genomen maatregelen. Besluiten om voertuigen toe te staan waarvan de afmetingen afwijken van de in de punten 1.1, 1.2, 1.4 tot en met 1.8, 4.2 en 4.4 van bijlage I vastgestelde afmetingen, treden niet in werking indien de Commissie daartegen met opgave van redenen bezwaar maakt.

Or. en

Motivering

Om te voorkomen dat de interne markt in een ruimte van vrij verkeer wordt verstoord of dat afbreuk wordt gedaan aan de veiligheids- en milieudoelstellingen van de Europese Unie, dienen gemeenschappelijke vereisten te worden vastgelegd.

Amendement 186
Ismail Ertug

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

Teneinde de aerodynamica van voertuigen en voertuigcombinaties te verbeteren mogen de in bijlage I, punt 1.1, vastgestelde maximumlengtes worden overschreden door voertuigen of voertuigcombinaties die zijn uitgerust met voorzieningen die voldoen aan de hieronder vastgestelde eisen. De overschrijding van de maximumlengte mag alleen tot doel hebben om achteraan op het voertuig of de voertuigcombinatie voorzieningen aan te brengen om de aerodynamica daarvan te verbeteren.

Amendement

Teneinde de aerodynamica van voertuigen en voertuigcombinaties te verbeteren mogen de in bijlage I, punt 1.1, vastgestelde maximumlengtes worden overschreden door voertuigen of voertuigcombinaties die zijn uitgerust met voorzieningen **en** die voldoen aan de hieronder vastgestelde eisen, ***mits er geen beperkingen worden opgelegd aan de deelname van voertuigen of voertuigdelen (bijv. opleggers en voertuigen met haakarm) aan het gecombineerd vervoer.*** De overschrijding van de maximumlengte mag alleen tot doel hebben om achteraan op het voertuig of de voertuigcombinatie voorzieningen aan te brengen om de aerodynamica daarvan te verbeteren.

Or. de

Motivering

Er moet worden gewaarborgd dat voertuigen ook na wijziging van de vrachtwagenaerodynamica kunnen worden ingezet in het gecombineerd vervoer.

Amendement 187
Markus Ferber

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 6
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 8 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Teneinde de aerodynamica van voertuigen en voertuigcombinaties te verbeteren mogen de in bijlage I, punt 1.1, vastgestelde maximumlengtes worden overschreden door voertuigen of

Amendement

Teneinde de aerodynamica van voertuigen en voertuigcombinaties te verbeteren **en andere onderdelen/voertuigcomponenten te optimaliseren**, mogen de in bijlage I, punt 1.1, vastgestelde maximumlengtes

voertuigcombinaties die zijn uitgerust met voorzieningen die voldoen aan de hieronder vastgestelde eisen. De overschrijding van de maximumlengte mag alleen tot doel hebben om achteraan op het voertuig of de voertuigcombinatie voorzieningen aan te brengen om de aerodynamica daarvan te verbeteren.

worden overschreden door voertuigen of voertuigcombinaties die zijn uitgerust met voorzieningen die voldoen aan de hieronder vastgestelde eisen. De overschrijding van de maximumlengte mag alleen tot doel hebben om achteraan op het voertuig of de voertuigcombinatie voorzieningen aan te brengen om de aerodynamica daarvan te verbeteren.

Or. de

Motivering

Er moet voor een holistische aanpak gekozen worden als het gaat om verbetering van de energie-efficiëntie en verkeersveiligheid.

Amendement 188 **Inés Ayala Sender**

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 6
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 8 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Teneinde de aerodynamica van voertuigen en voertuigcombinaties te verbeteren mogen de in bijlage I, punt 1.1, vastgestelde maximumlengtes worden overschreden door voertuigen of voertuigcombinaties die zijn uitgerust met voorzieningen die voldoen aan de hieronder vastgestelde eisen. De overschrijding van de maximumlengte mag alleen tot doel hebben om achteraan op het voertuig of de voertuigcombinatie voorzieningen aan te brengen om de aerodynamica daarvan te verbeteren.

Amendement

Teneinde de **verkeersveiligheid en de** aerodynamica van voertuigen en voertuigcombinaties te verbeteren mogen de in bijlage I, punt 1.1, vastgestelde maximumlengtes worden overschreden door voertuigen of voertuigcombinaties die zijn uitgerust met voorzieningen die voldoen aan de hieronder vastgestelde eisen. De overschrijding van de maximumlengte mag alleen tot doel hebben om achteraan op het voertuig of de voertuigcombinatie voorzieningen aan te brengen om de aerodynamica daarvan te verbeteren.

Or. es

Motivering

Dit amendement volgt de bewoording van artikel 9 en geeft gelijk gewicht aan de noodzaak dat ook de wijzigingen van de bak aan een verbetering van de verkeersveiligheid moeten bijdragen.

Amendement 189
Dieter-Lebrecht Koch

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 6
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 8 – lid 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(1 bis) Aan de zijkant en aan de achterkant van voertuigen en opleggers aangebrachte aerodynamische voorzieningen en beschermingsinrichtingen tegen klemrijden moeten ter verbetering van de verkeersveiligheid worden uitgevoerd in energieabsorberende materialen die de gevolgen van ongevallen voor andere weggebruikers aanzienlijk verminderen.

Or. de

Amendement 190
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 6
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 8 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Teneinde de aerodynamica van voertuigen en voertuigcombinaties te verbeteren mogen de in bijlage I, punt 1.1, vastgestelde maximumlengtes worden

Schrappen

overschreden door voertuigen of voertuigcombinaties die zijn uitgerust met voorzieningen die voldoen aan de hieronder vastgestelde eisen. De overschrijding van de maximumlengte mag alleen tot doel hebben om achteraan op het voertuig of de voertuigcombinatie voorzieningen aan te brengen om de aerodynamica daarvan te verbeteren.

Or. en

Amendement 191
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 6
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 8 – lid 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3 bis. De Commissie ontwikkelt een geharmoniseerde testregeling en dient een desbetreffend voorstel in, teneinde het effect van nieuwe ontwerpen van de voor-, zij- en achterkant van vrachtwagen voor de veiligheid van voetgangers en fietsers te maximaliseren.

Or. en

Amendement 192
Corien Wortmann-Kool

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 6
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 8 – lid 2 – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

De in lid 1 genoemde voorzieningen

Bij de certificering van de in lid 1

dienen te voldoen aan de volgende prestatie- en veiligheidseisen:

genoemde voorzieningen **moet aandacht worden besteed** aan de volgende prestatie- en veiligheidseisen:

Or. en

Amendement 193
Gesine Meissner

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 6
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 8 – lid 2 – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

De in lid 1 genoemde voorzieningen **dienen te voldoen** aan de volgende prestatie- en veiligheidseisen:

Amendement

Bij de certificering van de in lid 1 genoemde voorzieningen **moet aandacht worden besteed** aan de volgende prestatie- en veiligheidseisen:

Or. en

Amendement 194
Corien Wortmann-Kool

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 6
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 8 – lid 2 – streepje 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

verkeersveiligheid **en de veiligheid van het intermodaal vervoer**:

Amendement

verkeersveiligheid:

Or. en

Amendement 195
Gesine Meissner

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 6
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 8 – lid 2 – streepje 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

verkeersveiligheid **en de veiligheid van het intermodaal vervoer**:

verkeersveiligheid:

Or. en

Motivering

Intermodaal vervoer vormt slechts een klein onderdeel van het vervoer over de weg. Het is dan ook niet nodig om elke aerodynamische voorziening aan te passen voor intermodaal vervoer. Hierdoor zouden de huidige ontwikkelingen van de markt en technologische innovaties worden beperkt. Tevens zou een dergelijke eis afbreuk doen aan de algemene duurzaamheidsdoelstelling van een vermindering van de uitstoot en het brandstofgebruik in het goederenvervoer over de weg.

Amendement 196
Inés Ayala Sender

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 6
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 8 – lid 2 – streepje 2 – punt i

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

de bevestiging en de duurzaamheid van de voorzieningen om **het** risico **te beperken** dat ze loskomen;

de bevestiging en de duurzaamheid van de voorzieningen om **te garanderen dat er geen** risico **bestaat** dat ze loskomen, **ook niet in extreme omstandigheden**;

Or. es

Amendement 197
Markus Ferber

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 6

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 8 – lid 2 – streepje 2 – punt ii

Door de Commissie voorgestelde tekst

bij slechte weersomstandigheden goed zichtbare dag- en nachtmarkeringen die andere weggebruikers in staat stellen de omtrek van het voertuig waar te nemen;

Amendement

bij slechte weersomstandigheden goed zichtbare dag- en nachtmarkeringen **overeenkomstig de vereisten van de typegoedkeuring ten aanzien van de installatie van verlichtings- en lichtsignaalinrichtingen**, die andere weggebruikers in staat stellen de omtrek van het voertuig waar te nemen

Or. de

Motivering

Ten behoeve van verbetering van de verkeersveiligheid moet er worden voorzien in typegoedkeuringen overeenkomstig ECE-R48.

Amendement 198

Inés Ayala Sender

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 6

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 8 – lid 2 – streepje 2 – punt ii

Door de Commissie voorgestelde tekst

bij slechte weersomstandigheden goed zichtbare dag- en nachtmarkeringen die andere weggebruikers in staat stellen de omtrek van het voertuig waar te nemen;

Amendement

bij slechte weersomstandigheden goed zichtbare dag- en nachtmarkeringen die andere weggebruikers in staat stellen de omtrek van het voertuig **en de perimeter van de laadbak** waar te nemen;

Or. es

Amendement 199

Inés Ayala Sender

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 6

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 8 – lid 2 – streepje 2 – punt ii bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(ii bis) een ontwerp dat de zichtbaarheid van de achterzijde van het voertuig voor de bestuurder niet vermindert. Om de zichtbaarheid te vergroten kan de installatie van aanvullende systemen, zoals camera's, sensoren, spiegels enz., als voorwaarde worden gesteld.

Or. es

Amendement 200

Inés Ayala Sender

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 6

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 8 – lid 2 – streepje 2 – punt iii

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

een ontwerp dat bij aanrijdingen de risico's voor andere voertuigen en hun passagiers beperkt;

een ontwerp dat bij aanrijdingen de risico's voor ***andere, met name kwetsbare weggebruikers (fietsers, voetgangers, bestuurders van gemotoriseerde tweewielers)***, en voor andere voertuigen en hun passagiers beperkt;

Or. es

Amendement 201

Ismail Ertug

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 6

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 8 – lid 2 – streepje 2 – punt iv bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

***(iv bis) de lengte van de voorziening
bedraagt overeenkomstig bijlage I, punt
1.1 maximaal 500 mm;***

Or. de

Motivering

De configuratie van aerodynamische toevoegingen valt onder de werkingssfeer van Verordening (EU) Nr. 1230/2012. Dat betekent dat aerodynamische toevoegingen dusdanig moeten worden vormgegeven dat deze zonder de laadvloer te vergroten maximaal 50 cm uit de achterzijde van het voertuig uitsteken en het voertuig zonder beperkingen deelnemen kan aan het gecombineerd vervoer.

Amendement 202

Gesine Meissner

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 6

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 8 – lid 2 – streepje 3 – punt ii

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

***voor aanhangwagens en opleggers, de
afstemming op de randvoorwaarden van
het intermodaal vervoer per spoor, over
zee of de binnenwateren;***

Schrappen

Or. en

Motivering

Intermodaal vervoer vormt slechts een klein onderdeel van het vervoer over de weg. Het is dan ook niet nodig om elke aerodynamische voorziening aan te passen voor intermodaal vervoer. Hierdoor zouden de huidige ontwikkelingen van de markt en technologische innovaties worden beperkt. Tevens zou een dergelijke eis afbreuk doen aan de algemene duurzaamheidsdoelstelling van een vermindering van de uitstoot en het brandstofgebruik in het goederenvervoer over de weg.

Amendement 203
Saïd El Khadraoui, Brian Simpson

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 6
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 8 – lid 2 – streepje 3– punt iii

Door de Commissie voorgestelde tekst

de voorzieningen kunnen **door de bestuurder gemakkelijk** worden opgeplooid, **ingetrokken of verwijderd**.

Amendement

de voorzieningen kunnen **automatisch** worden opgeplooid **en geopend**.

Or. en

Motivering

In het Commissievoorstel wordt de mogelijkheid geïntroduceerd om de omvang van de vleugels aan de achterzijde tot twee meter te vergroten, waarbij sprake is van handmatige bediening. Hierdoor kan de bestuurder in de problemen komen door tijdverlies en kan de gezondheid van de bestuurder in gevaar komen.

Amendement 204
Mathieu Grosch

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 6
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 8 – lid 2 – streepje 3– punt iii

Door de Commissie voorgestelde tekst

de voorzieningen **kunnen door de bestuurder gemakkelijk** worden opgeplooid, **ingetrokken of verwijderd**.

Amendement

de voorzieningen worden **automatisch** opgeplooid **en geopend**.

Or. en

Motivering

Deze voorzieningen moeten automatisch kunnen worden opgeplooid en geopend om gevaren voor de gezondheid van de bestuurder te vermijden en de voorzieningen beter bedienbaar te maken.

Amendement 205
Markus Ferber

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 6
Richtlijn 96/53/EG

Artikel 8 – lid 2 – streepje 3 – laatste zin

Door de Commissie voorgestelde tekst

De overschrijding van de maximumlengte **mag niet leiden** tot een toename van de vervoerscapaciteit van het voertuig of de voertuigcombinatie.

Amendement

De overschrijding van de maximumlengte **leidt** tot een toename van de vervoerscapaciteit van het voertuig of de voertuigcombinatie **zonder dat het toegestane totaalgewicht daarvan wordt vergroot**.

Or. de

Motivering

Teneinde de energie-efficiëntie consistent te doen toenemen, dienen de toegestane extra lengtes om aerodynamische redenen, gebruikt te worden voor bijkomende vervoerscapaciteit.

Amendement 206
Markus Ferber

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 6
Richtlijn 96/53/EG

Artikel 8 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

Voorafgaand aan de marktintroductie van dergelijke voorzieningen verlenen de lidstaten een certificaat voor de extra aerodynamische voorzieningen en de installatie daarvan op voertuigen. Het certificaat bevestigt dat aan de hierboven in lid 2 genoemde eisen is voldaan en dat de voorziening een significante bijdrage levert tot de verbetering van de aerodynamica. De in een lidstaat afgegeven certificaten worden door de andere lidstaten erkend.

Amendement

Voorafgaand aan de marktintroductie van dergelijke voorzieningen verlenen de lidstaten een certificaat voor de extra aerodynamische voorzieningen en de installatie daarvan op voertuigen. **Voor de goedkeuring van voertuigen is er in heel Europa identieke en op de praktijk geënte regelgeving nodig**. Het certificaat bevestigt dat aan de hierboven in lid 2 genoemde eisen is voldaan en dat de voorziening een significante bijdrage levert tot de

verbetering van de aerodynamica. De in een lidstaat afgegeven certificaten worden door de andere lidstaten erkend.

Or. de

Amendement 207
Jacqueline Foster

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 6
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 8 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

Voorafgaand aan de marktintroductie van dergelijke voorzieningen verlenen de lidstaten een certificaat voor de extra aerodynamische voorzieningen en de installatie daarvan op voertuigen. Het certificaat bevestigt dat aan de hierboven in lid 2 genoemde eisen is voldaan en dat de voorziening een significante bijdrage levert tot de verbetering van de aerodynamica. De in een lidstaat afgegeven certificaten worden door de andere lidstaten erkend.

Amendement

Voorafgaand aan de marktintroductie van dergelijke voorzieningen verlenen de lidstaten een certificaat voor de extra aerodynamische voorzieningen en de installatie daarvan op voertuigen. Het certificaat bevestigt dat aan de hierboven in lid 2 genoemde eisen is voldaan en dat de voorziening een significante bijdrage levert tot de verbetering van de aerodynamica. De in een lidstaat afgegeven certificaten worden door de andere lidstaten erkend, ***behoudens de in lid 5 vermelde beperkingen.***

Or. en

Motivering

Deze richtlijn moet aansluiten op de bestaande typegoedkeuringswetgeving. Tevens mogen de lidstaten er niet toe worden verplicht voertuigen toe te laten met door andere lidstaten goedgekeurde voorzieningen die negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid kunnen hebben.

Amendement 208
Carlo Fidanza

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 6

Richtlijn 96/53/EG
Artikel 8 – lid 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3 bis. Nieuwe voertuigen van de categorieën N2 en N3 maken met ingang van tien jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn gebruik van vrachtwagencabines die voldoen aan de veiligheidseisen zoals uiteengezet in artikel 9, lid 2.

Or. en

Amendement 209
Patricia van der Kammen

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 6
Richtlijn 96/53/EC
Artikel 8 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

De Commissie stelt overeenkomstig artikel 16 gedelegeerde handelingen vast tot aanvulling van de in lid 2 genoemde eisen. Die eisen hebben betrekking op de technische kenmerken, de minimale prestatieniveaus, de randvoorwaarden inzake het ontwerp en de procedure voor de opstelling van het in lid 3 genoemde testcertificaat.

Schrappen

Or. nl

Amendement 210
Jacqueline Foster

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 6

Richtlijn 96/53/EG
Artikel 8 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

De Commissie stelt overeenkomstig artikel 16 gedelegeerde handelingen vast tot aanvulling van de in lid 2 genoemde eisen. Die eisen hebben betrekking op de technische kenmerken, de minimale prestatieniveaus, de randvoorwaarden inzake het ontwerp en de procedure voor de opstelling van het in lid 3 genoemde testcertificaat.

Amendement

De Commissie stelt overeenkomstig artikel 16 gedelegeerde handelingen vast tot aanvulling van de in lid 2 genoemde eisen. Die eisen **worden toegepast in het kader van de typegoedkeuringsrichtlijn 2007/46/EG en** hebben betrekking op de technische kenmerken, de minimale prestatieniveaus, de randvoorwaarden inzake het ontwerp en de procedure voor de opstelling van het in lid 3 genoemde testcertificaat.

Or. en

Motivering

Deze richtlijn moet aansluiten op de bestaande typegoedkeuringswetgeving. Tevens mogen de lidstaten er niet toe worden verplicht voertuigen toe te laten met voorzieningen die door andere lidstaten zijn goedgekeurd, maar die negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid kunnen hebben.

Amendement 211
Dieter-Lebrecht Koch

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 6
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 8 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

De Commissie stelt overeenkomstig artikel 16 gedelegeerde handelingen vast tot aanvulling van de in lid 2 genoemde eisen. Die eisen hebben betrekking op de technische kenmerken, de minimale prestatieniveaus, de randvoorwaarden inzake het ontwerp en de procedure voor de opstelling van het in lid 3 genoemde testcertificaat.

Amendement

De Commissie stelt overeenkomstig artikel 16 gedelegeerde handelingen vast tot aanvulling van de in lid 2 genoemde eisen. Die eisen hebben betrekking op de technische kenmerken, de minimale prestatieniveaus, de randvoorwaarden inzake het ontwerp en de procedure voor de opstelling van het in lid 3 genoemde testcertificaat. **Aangezien het**

onvermijdelijk tot wisselwerkingen tussen de beschermingsinrichting aan de achterzijde tegen klemrijden en de aerodynamische voorzieningen komt, wordt de Commissie tevens de bevoegdheid gedelegeerd de technische kenmerken, minimale prestatieniveaus enz. van de beschermingsinrichting tegen klemrijden aan te passen aan de nieuwe situatie.

Or. de

Amendement 212
Inés Ayala Sender

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 6
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 8 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

De Commissie stelt overeenkomstig artikel 16 gedelegeerde handelingen vast tot aanvulling van de in lid 2 genoemde eisen. Die eisen hebben betrekking op de technische kenmerken, de minimale prestatieniveaus, de randvoorwaarden inzake het ontwerp en de procedure voor de opstelling van het in lid 3 genoemde testcertificaat.

Amendement

De Commissie stelt overeenkomstig artikel 16 gedelegeerde handelingen vast tot aanvulling van de in lid 2 genoemde eisen. Die eisen hebben betrekking op de technische kenmerken, de minimale prestatieniveaus, de randvoorwaarden inzake het ontwerp en de procedure voor de opstelling van het in lid 3 genoemde testcertificaat. ***In het geval van de in lid 2 bedoelde signaalmarkeringen voor de omtrek en de perimeter ontwikkelt de Commissie geharmoniseerde gemeenschappelijke normen inzake waarneming, typen en lichtsterkte die het mogelijk maken om de aanvullende voorzieningen te identificeren.***

Or. es

Motivering

Het is passend dat de Commissie de normen inzake de markering van spoilers, de omtrek en

de perimeter harmoniseert om de zichtbaarheid en de verkeersveiligheid te vergroten.

Amendement 213

Patricia van der Kammen

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 6

Richtlijn 96/53/EC

Artikel 8 – lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

In afwachting van de vaststelling van gedelegeerde handelingen mogen voertuigen of voertuigcombinaties waarop achteraan aerodynamische voorzieningen zijn gemonteerd die aan de in lid 2 genoemde eisen beantwoorden en overeenkomstig lid 3 zijn getest, aan het verkeer deelnemen indien hun lengte de in bijlage I, punt 1.1, vastgestelde maximumlengte met maximaal twee meter overschrijdt. Deze overgangsmaatregel is van toepassing vanaf de datum moment waarop deze richtlijn in werking treedt.

Schrappen

Or. nl

Amendement 214

Oldřich Vlasák

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 6

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 8 – lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

In afwachting van de vaststelling van gedelegeerde handelingen mogen voertuigen of voertuigcombinaties waarop achteraan aerodynamische voorzieningen zijn gemonteerd die aan de in lid 2 genoemde eisen beantwoorden en

Binnen een jaar na inwerkingtreding van deze richtlijn stelt de Europese Commissie de in artikel 8, lid 4 neergelegde gedelegeerde handelingen vast.

overeenkomstig lid 3 zijn getest, aan het verkeer deelnemen indien hun lengte de in bijlage I, punt 1.1, vastgestelde maximumlengte met maximaal twee meter overschrijdt. Deze overgangsmaatregel is van toepassing vanaf de datum moment waarop deze richtlijn in werking treedt.

Or. cs

Motivering

Het is met het oog op de veiligheid van het wegverkeer en de ontwikkeling van de voorgestelde voorzieningen door producenten zaak dat de Europese Commissie de voorgestelde voorzieningen zo snel mogelijk nader specificceert.

Amendement 215 **Corien Wortmann-Kool**

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 6
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 8 – lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

In afwachting van de vaststelling van gedelegeerde handelingen mogen voertuigen of voertuigcombinaties waarop achteraan aerodynamische voorzieningen zijn gemonteerd die aan de in lid 2 genoemde eisen beantwoorden en overeenkomstig lid 3 zijn getest, aan het verkeer deelnemen indien hun lengte de in bijlage I, punt 1.1, vastgestelde maximumlengte met maximaal twee meter overschrijdt. Deze overgangsmaatregel is van toepassing vanaf de datum moment waarop deze richtlijn in werking treedt.

Amendement

In afwachting van de vaststelling van gedelegeerde handelingen mogen voertuigen of voertuigcombinaties waarop achteraan aerodynamische voorzieningen zijn gemonteerd die **ten minste** aan de in lid 2, **eerste en tweede streepje**, genoemde eisen beantwoorden en overeenkomstig lid 3 zijn getest, aan het verkeer deelnemen indien hun lengte de in bijlage I, punt 1.1, vastgestelde maximumlengte met maximaal twee meter overschrijdt. Deze overgangsmaatregel is van toepassing vanaf de datum moment waarop deze richtlijn in werking treedt.

Or. en

Motivering

Bij Verordening (EU) nr. 1230/20012 is reeds een maximale extra lengte van 500 mm

vastgesteld. Dit maximum van 500 mm staat verdere innovatie in termen van de lengte van aerodynamische voorzieningen in de weg. Het voorstel van de Commissie voorziet met 2 meter in de nodige flexibiliteit. Daarom moeten de regels worden aangepast om ervoor te zorgen dat zij in overeenstemming zijn met de nieuwe regels inzake gewichten en afmetingen. Tevens moet aandacht worden besteed aan de geschiktheid van voertuigen voor modaal vervoer, maar die dient niet voor alle voertuigen te worden voorgeschreven.

Amendement 216
Markus Ferber

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 6
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 8 – lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

In afwachting van de vaststelling van gedelegeerde handelingen mogen voertuigen of voertuigcombinaties waarop achteraan aerodynamische voorzieningen zijn gemonteerd die aan de in lid 2 genoemde eisen beantwoorden en overeenkomstig lid 3 zijn getest, aan het verkeer deelnemen indien hun lengte de in bijlage I, punt 1.1, vastgestelde maximumlengte met maximaal twee meter overschrijdt. Deze overgangsmaatregel is van toepassing vanaf de datum moment waarop deze richtlijn in werking treedt.

Amendement

In afwachting van de vaststelling van gedelegeerde handelingen mogen voertuigen of voertuigcombinaties waarop achteraan aerodynamische voorzieningen zijn gemonteerd die aan de in lid 2 genoemde eisen beantwoorden en overeenkomstig lid 3 zijn getest, aan het verkeer deelnemen indien hun lengte de in bijlage I, punt 1.1, vastgestelde maximumlengte met maximaal twee meter overschrijdt. ***De laadvloer die aldus ontstaat, kan worden aangewend als extra laadruimte zonder het maximale totaal gewicht van het bedrijfsvoertuig te verhogen.*** Deze overgangsmaatregel is van toepassing vanaf de datum moment waarop deze richtlijn in werking treedt.

Or. de

Amendement 217
Jacqueline Foster

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

In afwachting van de vaststelling van gedelegeerde handelingen mogen voertuigen of voertuigcombinaties waarop achteraan aerodynamische voorzieningen zijn gemonteerd die aan de in lid 2 genoemde eisen beantwoorden en overeenkomstig lid 3 zijn getest, aan het verkeer deelnemen indien hun lengte de in bijlage I, punt 1.1, vastgestelde maximumlengte met maximaal twee meter overschrijdt. Deze overgangsmaatregel is van toepassing vanaf de datum moment waarop deze richtlijn in werking treedt.

Amendement

In afwachting van de vaststelling van gedelegeerde handelingen mogen voertuigen of voertuigcombinaties waarop achteraan aerodynamische voorzieningen zijn gemonteerd die aan de in lid 2 genoemde eisen beantwoorden en overeenkomstig lid 3 zijn getest, aan het verkeer deelnemen indien hun lengte de in bijlage I, punt 1.1, vastgestelde maximumlengte met maximaal twee meter overschrijdt. ***De lidstaten staan het gebruik van voertuigen die met dergelijke voorzieningen zijn uitgerust toe op hun grondgebied, tenzij zij redelijke gronden hebben om aan te nemen dat de technische eisen waaraan zij beantwoorden niet gelijkwaardig zijn aan hun eigen vereisten.*** Deze overgangsmaatregel is van toepassing vanaf de datum moment waarop deze richtlijn in werking treedt.

Or. en

Motivering

Deze richtlijn moet aansluiten op de bestaande typegoedkeuringswetgeving. Tevens mogen de lidstaten er niet toe worden verplicht voertuigen toe te laten met voorzieningen die door andere lidstaten zijn goedgekeurd, maar die negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid kunnen hebben.

Amendement 218

Jim Higgins, Phil Prendergast, Petri Sarvamaa, Alain Cadec, Dominique Riquet

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 6

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 8 – lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

In afwachting van de vaststelling van gedelegeerde handelingen mogen voertuigen of voertuigcombinaties waarop achteraan aerodynamische voorzieningen zijn gemonteerd die aan de in lid 2 genoemde eisen beantwoorden en overeenkomstig lid 3 zijn getest, aan het verkeer deelnemen indien hun lengte de in bijlage I, punt 1.1, vastgestelde maximumlengte met maximaal twee meter overschrijdt. Deze overgangsmaatregel is van toepassing vanaf de datum moment waarop deze richtlijn in werking treedt.

Amendement

In afwachting van de vaststelling van gedelegeerde handelingen mogen voertuigen of voertuigcombinaties waarop achteraan aerodynamische voorzieningen zijn gemonteerd die aan de in lid 2 genoemde eisen beantwoorden en overeenkomstig lid 3 zijn getest, aan het verkeer deelnemen indien hun lengte de in bijlage I, punt 1.1, vastgestelde maximumlengte met maximaal twee meter overschrijdt. Deze overgangsmaatregel is van toepassing vanaf de datum moment waarop deze richtlijn in werking treedt. ***Bij gespecialiseerde voertuigen, zoals voertuigen voor voertuigvervoer, die op grond van hun inherente open constructie niet kunnen profiteren van aan de achterzijde aangebrachte aerodynamische voorzieningen, kan deze extra lengte van 2 meter worden gebruikt om hun efficiëntie op andere wijze te optimaliseren, bijvoorbeeld door een optimale belading door middel van de uitrusting met een achter- en vooroverbouw.***

Or. en

Motivering

Vanwege hun open constructie hebben voertuigen voor voertuigvervoer geen goede aerodynamische eigenschappen. Omdat zij alleen worden gebruikt voor het vervoer van afgewerkte auto's, kunnen geen aerodynamische verbeteringen worden bereikt door extern aan de achterzijde van het voertuig aangebrachte voorzieningen. De (brandstof)efficiëntie van deze transportvoertuigen kan echter wel drastisch worden verhoogd door de in dit artikel voorgestelde extra lengte van 2 meter te gebruiken om per voertuig laadruimte voor 3 extra auto's (9 in plaats van 6) aan te brengen.

Amendement 219
Inés Ayala Sender

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

In afwachting van de vaststelling van gedelegeerde handelingen mogen voertuigen of voertuigcombinaties waarop achteraan aerodynamische voorzieningen zijn gemonteerd die aan de in lid 2 genoemde eisen beantwoorden en overeenkomstig lid 3 zijn getest, aan het verkeer deelnemen indien hun lengte de in bijlage I, punt 1.1, vastgestelde maximumlengte met maximaal twee meter overschrijdt. Deze overgangsmaatregel is van toepassing vanaf de datum moment waarop deze richtlijn in werking treedt.

Amendement

In afwachting van de vaststelling van gedelegeerde handelingen mogen voertuigen of voertuigcombinaties waarop achteraan aerodynamische voorzieningen zijn gemonteerd die aan de in lid 2 genoemde eisen beantwoorden en overeenkomstig lid 3 zijn getest, aan het verkeer deelnemen indien hun lengte de in bijlage I, punt 1.1, vastgestelde maximumlengte met maximaal twee meter overschrijdt. Deze overgangsmaatregel is van toepassing vanaf de datum moment waarop deze richtlijn in werking treedt. ***Bij gespecialiseerde voertuigen, zoals voertuigen voor voertuigvervoer, die op grond van hun inherente ontwerp niet kunnen profiteren van aan de voor- of achterzijde aangebrachte aerodynamische voorzieningen, kan deze extra lengte van 2 meter worden gebruikt om hun efficiëntie op andere wijze te optimaliseren, bijvoorbeeld door een optimale belading door middel van de uitrusting met een achter- en vooroverbouw. De vrachtwagencabine moet in elk geval voldoen aan de in artikel 9 vastgestelde eisen.***

Or. en

Motivering

Omdat zij alleen worden gebruikt voor het vervoer van afgewerkte auto's, kunnen bij voertuigen voor voertuigvervoer geen aerodynamische verbeteringen worden bereikt door extern aan de achterzijde van het voertuig aangebrachte voorzieningen. De (brandstof)efficiëntie van deze transportvoertuigen kan echter wel drastisch worden verhoogd door de in dit artikel voorgestelde extra lengte van 2 meter te gebruiken om per voertuig laadruimte voor 3 extra auto's (9 in plaats van 6) aan te brengen.

Amendement 220
Bogusław Liberadzki

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 7
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 9 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Teneinde de **aerodynamica en** verkeersveiligheid van voertuigen en voertuigcombinaties te verbeteren mogen de in bijlage I, punt 1.1, vastgestelde maximumlengtes worden overschreden door voertuigen of voertuigcombinaties die zijn uitgerust met voorzieningen die voldoen aan de hieronder in lid 2 vastgestelde eisen. De overschrijding van de maximumlengte moet in de eerste plaats tot doel hebben om het mogelijk te maken vrachtwagencabines te bouwen **die** de aerodynamica van voertuigen of voertuigcombinaties verbeteren en de verkeersveiligheid verhogen.

Amendement

Teneinde de verkeersveiligheid **en aerodynamica** van voertuigen en voertuigcombinaties te verbeteren mogen de in bijlage I, punt 1.1, vastgestelde maximumlengtes **met maximaal 800 mm** worden overschreden door voertuigen of voertuigcombinaties die zijn uitgerust met voorzieningen die voldoen aan de hieronder in lid 2 vastgestelde eisen. De overschrijding van de maximumlengte moet in de eerste plaats tot doel hebben om het mogelijk te maken **veiliger** vrachtwagencabines te bouwen **en** de aerodynamica van voertuigen of voertuigcombinaties **te** verbeteren en de verkeersveiligheid **te** verhogen **alsook een verdere verbetering van de brandstofefficiëntie mogelijk te maken.**

Or. en

Amendement 221
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 7
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 9 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Teneinde de **aerodynamica en** verkeersveiligheid van voertuigen en voertuigcombinaties te verbeteren mogen de in bijlage I, punt 1.1, vastgestelde maximumlengtes worden overschreden door voertuigen of voertuigcombinaties die

Amendement

Teneinde de verkeersveiligheid **en aerodynamica** van voertuigen en voertuigcombinaties te verbeteren mogen de in bijlage I, punt 1.1, vastgestelde maximumlengtes **niet** worden overschreden door voertuigen of

zijn uitgerust met voorzieningen die voldoen aan de hieronder in lid 2 vastgestelde eisen. **De overschrijding van de maximumlengte moet in de eerste plaats tot doel hebben om het mogelijk te maken vrachtwagencabines te bouwen die de aerodynamica van voertuigen of voertuigcombinaties verbeteren en de verkeersveiligheid verhogen.**

voertuigcombinaties die zijn uitgerust met voorzieningen die voldoen aan de hieronder in lid 2 vastgestelde eisen. **Het ontwerp van vrachtwagencabines moet tot doel hebben de verkeersveiligheid van voertuigen en voertuigcombinaties te verhogen en de aerodynamica ervan te verbeteren.**

Or. en

Amendement 222
Jörg Leichtfried

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 7
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 9 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Teneinde de aerodynamica en verkeersveiligheid van voertuigen en voertuigcombinaties te verbeteren mogen de in bijlage I, punt 1.1, vastgestelde maximumlengtes worden overschreden door voertuigen of voertuigcombinaties die zijn uitgerust met voorzieningen die voldoen aan de hieronder in lid 2 vastgestelde eisen. De overschrijding van de maximumlengte moet in de eerste plaats tot doel hebben om het mogelijk te maken vrachtwagencabines te bouwen **die** de aerodynamica van voertuigen of voertuigcombinaties verbeteren **en de verkeersveiligheid verhogen.**

Amendement

Teneinde de aerodynamica en verkeersveiligheid van voertuigen en voertuigcombinaties te verbeteren mogen de in bijlage I, punt 1.1, vastgestelde maximumlengtes worden overschreden door voertuigen of voertuigcombinaties die zijn uitgerust met voorzieningen die voldoen aan de hieronder in lid 2 vastgestelde eisen. De overschrijding van de maximumlengte moet in de eerste plaats tot doel hebben om het mogelijk te maken **veiliger** vrachtwagencabines te bouwen **en** de aerodynamica van voertuigen of voertuigcombinaties **te** verbeteren.

Or. en

Motivering

Verdere uitwerking van het amendement in het ontwerpverslag. (Tweede en derde zin van de motivering niet van toepassing op de Nederlandse versie.)

Amendement 223

Christine De Veyrac, Dominique Vlasto, Georges Bach

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 7

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 9 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Teneinde de **aerodynamica** en verkeersveiligheid van voertuigen en voertuigcombinaties te verbeteren mogen de in bijlage I, punt 1.1, vastgestelde maximumlengtes worden overschreden door voertuigen of voertuigcombinaties die zijn uitgerust met voorzieningen die voldoen aan de hieronder in lid 2 vastgestelde eisen. De overschrijding van de maximumlengte moet in de eerste plaats tot doel hebben om het mogelijk te maken **vrachtwagencabines te bouwen die de aerodynamica** van voertuigen of voertuigcombinaties verbeteren en de verkeersveiligheid **verhogen**.

Amendement

Teneinde de **prestaties op het vlak van energie-efficiëntie** en verkeersveiligheid van voertuigen en voertuigcombinaties te verbeteren mogen de in bijlage I, punt 1.1, vastgestelde maximumlengtes worden overschreden door voertuigen of voertuigcombinaties die zijn uitgerust met voorzieningen die voldoen aan de hieronder in lid 2 vastgestelde eisen. De overschrijding van de maximumlengte moet in de eerste plaats tot doel hebben om het mogelijk te maken **de energieprestaties** van voertuigen of voertuigcombinaties **te verbeteren** en de verkeersveiligheid **te versterken**. **Verordening (EG) nr. 661/2009 moet dienovereenkomstig worden gewijzigd.**

Or. fr

Motivering

Omdat het doel is duurzaam vervoer te bevorderen, moet er zeker uitdrukkelijk worden verwezen naar het begrip energiewinst. Aerodynamica is op zich niet het doel van deze richtlijn, maar gewoonweg een middel om het doel te bereiken. Om een verkeerde interpretatie door de actoren te vermijden, moet worden verduidelijkt dat deze bepalingen de maatregelen in Verordening (EG) nr. 661/2009 betreffende de algemene veiligheid van motorvoertuigen wijzigen.

Amendement 224

Dieter-Lebrecht Koch

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

Teneinde de aerodynamica en verkeersveiligheid van voertuigen en voertuigcombinaties te verbeteren mogen de in bijlage I, punt 1.1, vastgestelde maximumlengtes worden overschreden door voertuigen of voertuigcombinaties die zijn uitgerust met voorzieningen die voldoen aan de hieronder in lid 2 vastgestelde eisen. De overschrijding van de maximumlengte moet in de eerste plaats tot doel hebben om het mogelijk te maken vrachtwagencabines te bouwen die de aerodynamica van voertuigen of voertuigcombinaties verbeteren en de verkeersveiligheid verhogen.

Amendement

Teneinde de aerodynamica en verkeersveiligheid van voertuigen en voertuigcombinaties te verbeteren mogen de in bijlage I, punt 1.1, vastgestelde maximumlengtes worden overschreden door voertuigen of voertuigcombinaties die zijn uitgerust met voorzieningen die voldoen aan de hieronder in lid 2 vastgestelde eisen. De overschrijding van de maximumlengte moet in de eerste plaats tot doel hebben om het mogelijk te maken vrachtwagencabines te bouwen die de aerodynamica van voertuigen of voertuigcombinaties verbeteren en de verkeersveiligheid **voor zowel zwakke weggebruikers als voertuigen bij botsingen** verhogen.

Or. de

Amendement 225
Brian Simpson

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 7
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 9 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Teneinde de aerodynamica en verkeersveiligheid van voertuigen en voertuigcombinaties te verbeteren mogen de in bijlage I, punt 1.1, vastgestelde maximumlengtes worden overschreden door voertuigen of voertuigcombinaties die zijn uitgerust met voorzieningen die voldoen aan de hieronder in lid 2 vastgestelde eisen. De overschrijding van de maximumlengte moet in de eerste plaats

Amendement

Teneinde de aerodynamica en verkeersveiligheid van voertuigen en voertuigcombinaties te verbeteren mogen de in bijlage I, punt 1.1, vastgestelde maximumlengtes worden overschreden door voertuigen of voertuigcombinaties die zijn uitgerust met voorzieningen die voldoen aan de hieronder in lid 2 vastgestelde eisen. De overschrijding van de maximumlengte moet in de eerste plaats

tot doel hebben om het mogelijk te maken vrachtwagencabines te bouwen **die** de aerodynamica van voertuigen of voertuigcombinaties verbeteren en de verkeersveiligheid verhogen.

tot doel hebben om het mogelijk te maken **veiliger** vrachtwagencabines te bouwen **en tevens** de aerodynamica van voertuigen of voertuigcombinaties **te** verbeteren en de verkeersveiligheid **te** verhogen.

Or. en

Motivering

Hier moet prioriteit worden gegeven aan de verhoging van de verkeersveiligheid. (Tweede zin van de motivering niet van toepassing op de Nederlandse versie.)

Amendement 226 **Ismail Ertug**

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 7
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 9 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Teneinde de aerodynamica en verkeersveiligheid van voertuigen en voertuigcombinaties te verbeteren mogen de in bijlage I, punt 1.1, vastgestelde maximumlengtes worden overschreden door voertuigen of voertuigcombinaties die zijn uitgerust met voorzieningen die voldoen aan de hieronder in lid 2 vastgestelde eisen. De overschrijding van de maximumlengte moet in de eerste plaats tot doel hebben om het mogelijk te maken vrachtwagencabines te bouwen die de aerodynamica van voertuigen of voertuigcombinaties verbeteren en de verkeersveiligheid verhogen.

Amendement

Teneinde de aerodynamica en verkeersveiligheid van voertuigen en voertuigcombinaties te verbeteren mogen de in bijlage I, punt 1.1, vastgestelde maximumlengtes **met 400 mm** worden overschreden door voertuigen of voertuigcombinaties die zijn uitgerust met voorzieningen die voldoen aan de hieronder in lid 2 vastgestelde eisen, **mits er geen beperkingen worden opgelegd aan de deelname van voertuigen of voertuigdelen (bijv. cabine) aan het gecombineerd vervoer**. De overschrijding van de maximumlengte moet in de eerste plaats tot doel hebben om het mogelijk te maken vrachtwagencabines te bouwen die de aerodynamica van voertuigen of voertuigcombinaties verbeteren en de verkeersveiligheid verhogen.

Or. de

Motivering

Dankzij de verlenging van vrachtwagencabines verbeteren zowel de verkeersveiligheid als de energie-efficiëntie. Er moet worden gewaarborgd dat voertuigen ook na wijzigingen kunnen worden ingezet in het gecombineerd vervoer. Tevens moet worden gewaarborgd dat voertuigen geschikt zijn voor de "Rollende Landstrasse" die vooral een grote rol speelt in het transalpine verkeer. Dat is mogelijk met een maximale verlenging van de vrachtwagencabine van 400 mm.

Amendement 227

Silvia-Adriana Țicău

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 7

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 9 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Teneinde de aerodynamica en verkeersveiligheid van voertuigen en voertuigcombinaties te verbeteren mogen de in bijlage I, punt 1.1, vastgestelde maximumlengtes worden overschreden door voertuigen of voertuigcombinaties die zijn uitgerust met voorzieningen die voldoen aan de hieronder in lid 2 vastgestelde eisen. De overschrijding van de maximumlengte moet **in de eerste plaats** tot doel hebben om het mogelijk te maken vrachtwagencabines te bouwen die de aerodynamica van voertuigen of voertuigcombinaties verbeteren en de verkeersveiligheid verhogen.

Amendement

Teneinde de aerodynamica en verkeersveiligheid van voertuigen en voertuigcombinaties te verbeteren mogen de in bijlage I, punt 1.1, vastgestelde maximumlengtes worden overschreden door voertuigen of voertuigcombinaties die zijn uitgerust met voorzieningen die voldoen aan de hieronder in lid 2 vastgestelde eisen. De overschrijding van de maximumlengte moet **uitsluitend** tot doel hebben om het mogelijk te maken vrachtwagencabines te bouwen die de aerodynamica van voertuigen of voertuigcombinaties verbeteren en de verkeersveiligheid verhogen.

Or. ro

Amendement 228

Anna Ibrisagic

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 7

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 9 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Teneinde de aerodynamica en verkeersveiligheid van voertuigen en voertuigcombinaties te verbeteren mogen de in bijlage I, punt 1.1, vastgestelde maximumlengtes worden overschreden door voertuigen of voertuigcombinaties die zijn uitgerust met voorzieningen die voldoen aan de hieronder in lid 2 vastgestelde eisen. De overschrijding van de maximumlengte moet in de eerste plaats tot doel hebben **om het mogelijk te maken vrachtwagencabines te bouwen die de aerodynamica van voertuigen of voertuigcombinaties verbeteren en de verkeersveiligheid verhogen.**

Amendement

Teneinde de **brandstofefficiëntie** van voertuigen en voertuigcombinaties te verbeteren mogen de in bijlage I, punt 1.1, vastgestelde maximumlengtes worden overschreden door voertuigen of voertuigcombinaties die zijn uitgerust met voorzieningen die voldoen aan de hieronder in lid 2 vastgestelde eisen; **deze maximumlengtes kunnen overeenkomstig de procedures van artikel 16, lid 3, worden verruimd in het kader van de Europese typegoedkeuringswetgeving (Richtlijn 2007/46/EG) en door middel van de voorschriften van deze richtlijn, die verder dienen te worden ontwikkeld.** De overschrijding van de maximumlengte moet in de eerste plaats tot doel hebben **het ontwerp van voertuigen of voertuigencombinaties te verbeteren om de verkeersveiligheid te verhogen. Verordening (EG) nr. 661/2009 dient dienovereenkomstig te worden gewijzigd.**

Or. en

Amendement 229

Christine De Veyrac, Dominique Vlasto, Georges Bach

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 7

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 9 – lid 2 – streepje 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

de **aerodynamica** van de voertuigen verbeteren;

Amendement

de **energieprestaties** van de voertuigen verbeteren;

Or. fr

Motivering

Omdat het doel is duurzaam vervoer te bevorderen, moet er zeker uitdrukkelijk worden verwezen naar het begrip energiewinst. Aerodynamica is op zich niet het doel van deze richtlijn, maar gewoonweg een middel om het doel te bereiken.

Amendement 230

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 7

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 9 – lid 2– streepje 2 – punt i

Door de Commissie voorgestelde tekst

de zichtbaarheid van kwetsbare weggebruikers voor de bestuurder **verbetert** door de dode hoek in het gezichtsveld onder de voorruit te verkleinen;

Amendement

de zichtbaarheid van kwetsbare weggebruikers voor de bestuurder **neemt toe** door **technologische verbeteringen en de verbetering van de omvang en de positie van spiegels om zo onder meer** de dode hoek in het gezichtsveld onder de voorruit te verkleinen;

Or. en

Amendement 231

Brian Simpson

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 7

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 9 – lid 2– streepje 2 – punt i

Door de Commissie voorgestelde tekst

de zichtbaarheid van kwetsbare weggebruikers voor de bestuurder **verbetert** door de dode **hoek** in het gezichtsveld onder de voorruit te verkleinen;

Amendement

het directe zicht verbetert met als doel de zichtbaarheid van kwetsbare weggebruikers voor de bestuurder **te vergroten** door de dode **hoeken** in het gezichtsveld onder de voorruit **en aan de zijkant van het voertuig** te verkleinen;

Motivering

Het directe zicht dient niet alleen onder de voorruit te worden verbeterd, maar ook aan de zijkanten van het voertuig.

Amendement 232
Dieter-Lebrecht Koch

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 7
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 9 – lid 2 – streepje 2 – punt i

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

de zichtbaarheid van kwetsbare weggebruikers voor de bestuurder verbetert door de dode hoek in het gezichtsveld onder de voorruit te verkleinen;

de zichtbaarheid van kwetsbare weggebruikers voor de bestuurder verbetert door de dode hoek in het gezichtsveld onder de voorruit te verkleinen, *door de zijruiten speciaal richting voethoogte te vergroten en door aanbrenging van extra spiegels. Verder dienen er ter vergroting van de zichtbaarheid van zwakkere weggebruikers alsook van de zichtbaarheid in de nabijheid van voertuigdelen die niet middels ruiten en spiegels zichtbaar kunnen worden gemaakt – vooral naar achteren toe – camerasystemen te worden aangebracht.*

Or. de

Amendement 233
Brian Simpson

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 7
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 9 – lid 2 – streepje 2 – punt ii

Door de Commissie voorgestelde tekst

de schade bij *aanrijdingen* beperkt;

Amendement

de schade bij *een botsing met andere voertuigen* beperkt *door de energieabsorptie door de cabine te verhogen*;

Or. en

Amendement 234
Inés Ayala Sender

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 7
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 9 – lid 2 – streepje 2 – punt ii

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

de schade bij aanrijdingen beperkt;

de schade bij aanrijdingen beperkt, **met name door kwetsbare weggebruikers naar opzij te geleiden om te voorkomen dat ze door de vrachtwagencabine worden aangerezen**;

Or. es

Motivering

De nieuwe cabines moeten zodanig worden ontworpen dat wordt voorkomen dat fietsers, voetgangers en bromfietsers worden aangerezen, hetgeen in het geval van een frontale botsing fataal kan aflopen, hoe goed en zacht de randen van de vrachtwagencabine ook worden gemaakt. Met een cabineontwerp dat de voetganger/fietsers opzij duwt, wordt op de eerste plaats een mogelijk fatale aanrijding voorkomen en op de tweede plaats de schade aanzienlijk beperkt en de kans op overleving vergroot.

Amendement 235

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 7

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 9 – lid 2 – streepje 2 – punt ii

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

de schade bij aanrijdingen beperkt;

de schade bij aanrijdingen beperkt **door de energieabsorptie door de cabine te verhogen**;

Or. en

Amendement 236

Brian Simpson

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 7

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 9 – lid 2 – streepje 2 – punt ii bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

ii bis) de bescherming van voetgangers verbeterd door een dussdanige aanpassing van het ontwerp van de voorzijde dat bij botsingen met kwetsbare weggebruikers het gevaar dat deze worden overreden tot een minimum wordt beperkt.

Or. en

Motivering

Het is belangrijk om ook aandacht te besteden aan het risico dat kwetsbare weggebruikers worden overreden.

Amendement 237
Dieter-Lebrecht Koch

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 7
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 9 – lid 2 – streepje 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

het comfort en de veiligheid van de bestuurder.

Amendement

het comfort ***ter verhoging van de arbeidskwaliteit*** en de veiligheid van de bestuurder.

Or. de

Amendement 238
Bogusław Liberadzki

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 7
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 9 – lid 2 – laatste zin

Door de Commissie voorgestelde tekst

De overschrijding van de maximumlengte mag niet leiden tot een toename van **de vervoerscapaciteit** van het voertuig of de voertuigcombinatie.

Amendement

De overschrijding van de maximumlengte **van de vrachtwagencabine met 800 mm** mag niet leiden tot een toename van **het brutolaadvermogen** van het voertuig of de voertuigcombinatie.

Or. en

Amendement 239

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 7

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 9 – lid 2 – streepje 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

het comfort en de veiligheid van de bestuurder.

Amendement

het comfort, **de gezondheid** en de veiligheid van de bestuurder.

Or. en

Motivering

Richtlijn 89/391/EEG betreffende de veiligheid en de gezondheid van de werknemers op het werk biedt met haar preventiehiërarchie een kader om lichaamstrillingen aan de bron te voorkomen en oorzaken van aandoeningen aan het houdings- en bewegingsapparaat, waaronder rugklachten, weg te nemen. Zie ook: "Implications of the Stresses and Strains of Traffic Behaviour of HGV Drivers (BAST)" 2010.

Amendement 240

Bogusław Liberadzki

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 7

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 9 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

Voor de voertuigen op de markt worden gebracht, **testen de lidstaten** de aerodynamische eigenschappen van **de** nieuwe voertuigontwerpen en verlenen zij een testcertificaat. **Dat certificaat bevestigt dat het voertuig voldoet aan de eisen van lid 2.** In één lidstaat afgegeven testcertificaten worden door de andere lidstaten erkend.

Amendement

Voor de voertuigen op de markt worden gebracht, **worden** de aerodynamische eigenschappen van **het** nieuwe voertuigontwerp door de lidstaten **getest en gecertificeerd.** In één lidstaat afgegeven testcertificaten worden door de andere lidstaten erkend. **De resultaten van de testprocedure en de aerodynamische eigenschappen en andere parameters van geteste vrachtwagens worden toegankelijk gemaakt voor het publiek.**

Or. en

Amendement 241
Phil Bennion

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 7
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 9 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

Voor de voertuigen op de markt worden gebracht, testen de lidstaten de aerodynamische eigenschappen van de nieuwe voertuigontwerpen en verlenen zij een testcertificaat. Dat certificaat bevestigt dat het voertuig voldoet aan de eisen van lid 2. In één lidstaat afgegeven testcertificaten worden door de andere lidstaten erkend.

Amendement

Voor de voertuigen op de markt worden gebracht, testen de lidstaten de aerodynamische eigenschappen van de nieuwe voertuigontwerpen en verlenen zij een testcertificaat. **De aerodynamische eigenschappen van deze voertuigen worden getest in overeenstemming met de door de Commissie ontwikkelde relevante regels voor de meting van aerodynamische eigenschappen.** Dat certificaat bevestigt dat het voertuig voldoet aan de eisen van lid 2. In één lidstaat afgegeven testcertificaten worden door de andere lidstaten erkend.

Or. en

Amendement 242
Jörg Leichtfried

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 7
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 9 – lid 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(3 bis) Bovendien is met het oog op goedkeuring van overschrijdingen van de maximale lengte door aerodynamische aanpassingen overeenkomstig artikel 8 en 9 noodzakelijk voertuigen en voertuigcombinaties als één geheel te betrachten, opdat de totale overschrijding geen wezenlijke negatieve gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid en de verkeersdoorstroming als gevolg van met name de gegeven infrastructuurparameters.

Or. de

Amendement 243
Brian Simpson, Saïd El Khadraoui

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 7
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 9 – lid 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3 bis. De in artikel 9, lid 2, vermelde veiligheidseisen en de in artikel 9 bis (nieuw) genoemde vereisten inzake het cabineontwerp gelden met ingang van 1 januari 2020 voor alle nieuwe voertuigen van de categorieën N2 en N3.

Or. en

Motivering

In het belang van grotere verkeersveiligheid is het cruciaal dat de veiligheidsverbeteringen verplicht worden gesteld voor alle vrachtwagens, met inbegrip van vrachtwagens voor stedelijk vervoer.

Amendement 244

Christine De Veyrac, Dominique Vlasto, Dominique Riquet

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 7

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 1 – alinea 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3 bis. Nieuwe voertuigen maken gebruik van vrachtwagencabines die voldoen aan de veiligheidseisen zoals uiteengezet in artikel 9, lid 2 met ingang van [tien jaar na het van kracht worden van deze richtlijn].

Or. fr

Motivering

Gezien de levenscyclus van een vrachtwagencabine moet de ondernemingen in de sector voldoende tijd worden gegund om zich aan de wijzigingen in de regelgeving aan te passen zonder dat dit tot concurrentievervalsing leidt.

Amendement 245

Patricia van der Kammen

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 7

Richtlijn 96/53/EC

Artikel 9 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

De Commissie wordt gemachtigd om overeenkomstig artikel 16 gedelegeerde handelingen vast te stellen teneinde de in lid 2 genoemde eisen voor vrachtwagencabines aan te vullen. Die

Schrappen

eisen hebben betrekking op de technische kenmerken, de minimale prestatieniveaus, de randvoorwaarden inzake het ontwerp en de procedure voor de opstelling van het in lid 3 genoemde testcertificaat.

Or. nl

Amendement 246
Oldřich Vlasák

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 7
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 9 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

De Commissie wordt gemachtigd om overeenkomstig artikel 16 gedelegeerde handelingen vast te stellen teneinde de in lid 2 genoemde eisen voor vrachtwagencabines aan te vullen. Die eisen hebben betrekking op de technische kenmerken, de minimale prestatieniveaus, de randvoorwaarden inzake het ontwerp en de procedure voor de opstelling van het in lid 3 genoemde testcertificaat.

Amendement

De Commissie wordt gemachtigd om overeenkomstig artikel 16 gedelegeerde handelingen vast te stellen teneinde de in lid 2 genoemde eisen voor vrachtwagencabines aan te vullen. Die eisen hebben betrekking op de technische kenmerken, de minimale prestatieniveaus, de randvoorwaarden inzake het ontwerp en de procedure voor de opstelling van het in lid 3 genoemde testcertificaat. ***De Commissie stelt voornoemde gedelegeerde handelingen vast binnen een jaar na inwerkingtreding van deze richtlijn.***

Or. cs

Motivering

Het is met het oog op de veiligheid van het wegverkeer en de ontwikkeling van de voorgestelde voorzieningen door producenten zaak dat de Europese Commissie de voorgestelde voorzieningen zo snel mogelijk nader specificceert.

Amendement 247
Jörg Leichtfried

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 7
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 9 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

De Commissie wordt gemachtigd om overeenkomstig artikel 16 gedelegeerde handelingen vast te stellen teneinde de in lid 2 genoemde eisen voor vrachtwagencabines aan te vullen. Die eisen hebben betrekking op de technische kenmerken, de minimale prestatieniveaus, de randvoorwaarden inzake het ontwerp en de procedure voor de opstelling van het in lid 3 genoemde testcertificaat.

Amendement

(Niet van toepassing op de Nederlandse versie.)

Or. en

Motivering

(Niet van toepassing op de Nederlandse versie.)

Amendement 248
Brian Simpson

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 7
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 9 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

De Commissie wordt gemachtigd om overeenkomstig artikel 16 gedelegeerde handelingen vast te stellen teneinde de in lid 2 genoemde eisen voor vrachtwagencabines aan te vullen. Die eisen hebben betrekking op de technische kenmerken, de minimale prestatieniveaus, de randvoorwaarden inzake het ontwerp en de procedure voor de opstelling van het in lid 3 genoemde testcertificaat.

Amendement

De Commissie wordt gemachtigd om overeenkomstig artikel 16 gedelegeerde handelingen vast te stellen teneinde de in lid 2 genoemde eisen voor vrachtwagencabines aan te vullen. Die eisen hebben betrekking op de technische kenmerken, de minimale prestatieniveaus, de randvoorwaarden inzake het ontwerp en de procedure voor de opstelling van het in lid 3 genoemde testcertificaat **en worden uiterlijk 2 jaar na de bekendmaking van**

deze richtlijn vastgesteld.

Or. en

Motivering

In het belang van de verkeersveiligheid en ter voorkoming van onnodig verlies van mensenlevens op onze wegen moeten deze nieuwe regels zo snel mogelijk worden aangenomen.

Amendement 249

Phil Bennion

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 7

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 9 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

De Commissie wordt gemachtigd om overeenkomstig artikel 16 gedelegeerde handelingen vast te stellen teneinde de in lid 2 genoemde eisen voor vrachtwagencabines aan te vullen. Die eisen hebben betrekking op de technische kenmerken, de minimale prestatieniveaus, de randvoorwaarden inzake het ontwerp en de procedure voor de opstelling van het in lid 3 genoemde testcertificaat.

Amendement

Uiterlijk een jaar na de bekendmaking van deze richtlijn stelt de Commissie overeenkomstig artikel 16 gedelegeerde handelingen vast teneinde de in lid 2 genoemde eisen voor vrachtwagencabines aan te vullen waaraan deze in het kader van de VN/ECE-reglementen moeten voldoen. Die eisen hebben betrekking op de technische kenmerken, de minimale prestatieniveaus ***met betrekking tot veiligheid en aerodynamica***, de randvoorwaarden inzake het ontwerp en de procedure voor de opstelling van het in lid 3 genoemde testcertificaat.

Or. en

Amendement 250

Inés Ayala Sender

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

De Commissie wordt gemachtigd om overeenkomstig artikel 16 gedelegeerde handelingen vast te stellen teneinde de in lid 2 genoemde eisen voor vrachtwagencabines aan te vullen. Die eisen hebben betrekking op de technische kenmerken, de minimale prestatieniveaus, de randvoorwaarden inzake het ontwerp en de procedure voor de opstelling van het in lid 3 genoemde testcertificaat.

Amendement

De Commissie wordt gemachtigd om overeenkomstig artikel 16 gedelegeerde handelingen vast te stellen teneinde de in lid 2 genoemde eisen voor vrachtwagencabines aan te vullen. Die eisen hebben betrekking op de technische kenmerken, de minimale prestatieniveaus, de randvoorwaarden inzake het ontwerp en de procedure voor de opstelling van het in lid 3 genoemde testcertificaat. ***Voordat een gedelegeerde handeling wordt vastgesteld, raadpleegt de Commissie de belanghebbende partijen (fabrikanten, bestuurders, verenigingen die zich inzetten voor de verkeersveiligheid, verkeersautoriteiten, opleidingsinstellingen enz.) en publiceert ze een verslag over de resultaten van deze raadpleging.***

Or. es

Motivering

De Commissie moet worden verplicht de belanghebbende partijen, zoals bestuurders, te raadplegen, aangezien zij rechtstreeks met de nieuwe eisen te maken krijgen en zij interessante ideeën kunnen aandragen.

Amendement 251

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 7

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 9 – lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

De Commissie wordt gemachtigd om overeenkomstig artikel 16 gedelegeerde handelingen vast te stellen teneinde de in lid 2 genoemde eisen voor vrachtwagencabines aan te vullen. Die

Amendement

De Commissie wordt gemachtigd om overeenkomstig artikel 16 gedelegeerde handelingen vast te stellen teneinde de in lid 2 genoemde eisen voor vrachtwagencabines aan te vullen. Die

eisen hebben betrekking op de technische kenmerken, *de minimale prestatieniveaus, de randvoorwaarden inzake het ontwerp* en de procedure voor de opstelling van het in lid 3 genoemde testcertificaat.

eisen hebben betrekking op de technische kenmerken en de procedure voor de opstelling van het in lid 3 genoemde testcertificaat *en worden uiterlijk 2 jaar na de bekendmaking van deze richtlijn vastgesteld.*

Or. en

Amendement 252
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 7 bis (nieuw)
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 9 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

7 bis) Het volgende artikel 9 bis wordt ingevoegd:

Artikel 9 bis

De in artikel 9, lid 2, vermelde veiligheidseisen gelden met ingang van 1 januari 2016 voor alle nieuwe voertuigen van de categorieën N2 en N3.

Or. en

Amendement 253
Brian Simpson, Saïd El Khadraoui

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 7 bis (nieuw)
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 9 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

7 bis) Het volgende artikel 9 bis wordt ingevoegd:

Artikel 9 bis

1. Om de veiligheid en het comfort van de bestuurder te verbeteren en uiteindelijk te waarborgen dat de verkeersveiligheid van de onder het toepassingsgebied van deze richtlijn vallende voertuigen wordt verhoogd, gelden voor de bestuurderscabine de volgende vereisten inzake veiligheid en comfort:

– de cabine voldoet aan de vereisten van Richtlijn 89/391/EEG betreffende de veiligheid en de gezondheid van de werknemers op het werk, die in een hiërarchie van preventieve maatregelen voorziet om oorzaken van lichaamstrillingen en aandoeningen aan het houdings- en bewegingsapparaat, weg te nemen;

– de cabine is uitgerust met veiligheidsvoorzieningen, met name een veilige nooduitgang;

– de bestuurderscabine wordt verruimd om te zorgen voor:

i) een grotere afstand tussen de bestuurdersstoel en het slaapcompartiment;

ii) een groter slaapcompartiment voor de bestuurder;

iii) voldoende ruimte voor twee bestuurders bij dubbele bemanning;

iv) voldoende bergruimte voor de bagage van de bestuurder;

2. Voordat de voertuigen op de markt worden gebracht, testen de lidstaten de eigenschappen van de nieuwe voertuigontwerpen met betrekking tot de veiligheid en het comfort van de bestuurder en verlenen zij een testcertificaat. Dat certificaat bevestigt dat het voertuig voldoet aan de eisen van lid 1. In één lidstaat afgegeven testcertificaten worden door de andere lidstaten erkend.

3. Bij de verdere ontwikkeling van de in lid 1 vermelde criteria wordt de

Commissie bijgestaan door een comité dat is samengesteld uit de lidstaten, deskundigen en de sociale partners. Het comité ontwikkelt technische kenmerken, de minimale prestatieniveaus en procedures voor de opstelling van het testcertificaat waarin de mate van verhoging van de veiligheid en het comfort van de bestuurder als bedoeld in lid 1 wordt vermeld.

Or. en

Motivering

Het is van essentieel belang om deze gelegenheid te benutten om de omvang, de veiligheid en het comfort van de bestuurderscabine te vergroten. Deze eenvoudige verbeteringen van de werkomgeving van de bestuurders dragen in potentie bij tot een veiliger rijgedrag en kunnen zo tot grotere verkeersveiligheid leiden.

Amendement 254

Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 7 bis (nieuw)

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 9 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

7 bis) Het volgende artikel 9 bis wordt ingevoegd:

Artikel 9 bis

Om de veiligheid en het comfort van de bestuurder te verbeteren en uiteindelijk om de te waarborgen dat de verkeersveiligheid van de onder het toepassingsgebied van deze richtlijn vallende voertuigen wordt verhoogd, gelden voor de bestuurderscabine de volgende vereisten inzake veiligheid en comfort:

– de cabine voldoet aan de vereisten van Richtlijn 89/391/EEG betreffende de veiligheid en de gezondheid van de

werknemers op het werk, die in een hiërarchie van preventieve maatregelen voorziet om oorzaken van lichaamstrillingen en aandoeningen aan het houdings- en bewegingsapparaat, weg te nemen;

– de cabine is uitgerust met veiligheidsvoorzieningen, met name een veilige nooduitgang;

– de bestuurderscabine wordt verruimd opdat zij voldoet aan de vereisten inzake comfort en veiligheid voor bestuurdersstoelen en slaapcompartimenten, waarbij rekening wordt gehouden met noodsituaties.

Or. en

Amendement 255
Oldřich Vlasák

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 9
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 10 bis – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

De maximaal toegestane gewichten van voertuigen met **hybride of volledig elektrische** aandrijving zijn de in bijlage I, punt 2.3.1, vermelde gewichten.

Amendement

De maximaal toegestane gewichten van voertuigen met **alternatieve** aandrijving **die niet alleen op fossiele brandstoffen werken en dus minder of helemaal geen verontreiniging veroorzaken**, zijn de in bijlage I, punt 2.3.1, vermelde gewichten

Or. cs

Motivering

Teneinde de voorgestelde wetgeving technologisch neutraal te maken, moet deze ook voorzien in toekomstige technologie zoals bijvoorbeeld brandstofcellen op basis van waterstof.

Amendement 256
Philippe De Backer

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 9
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 10 bis – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

De maximaal toegestane gewichten van voertuigen **met hybride of volledig elektrische aandrijving** zijn de in bijlage I, **punt 2.3.1**, vermelde gewichten.

Amendement

De maximaal toegestane gewichten van voertuigen **die door alternatieve brandstoffen worden aangedreven**, zijn de in bijlage I, **punt 2.5**, vermelde gewichten.

Or. en

Motivering

De wetgeving moet technologisch neutraal zijn. Voor alle voertuigen die gebruik maken van alternatieve brandstoffen moet daarom een hoger gewicht zijn toegestaan.

Amendement 257
Phil Bennion

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 9
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 10 bis – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

De maximaal toegestane gewichten van voertuigen **met hybride of volledig elektrische aandrijving** zijn de in bijlage I, **punt 2.3.1**, vermelde gewichten.

Amendement

De maximaal toegestane gewichten van voertuigen **die zijn uitgerust met koolstofarme technologie**, zijn de in bijlage I, **punt 2.3.4**, vermelde gewichten.

Or. en

Amendement 258
Hubert Pirker

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 9
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 10 bis – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Voertuigen met **hybride of elektrische aandrijving** mogen de in bijlage I, punt 3, vastgestelde maximaal toegestane asdruk niet overschrijden.

Amendement

Voertuigen met **alternatieve aandrijfsystemen** mogen de in bijlage I, punt 3, vastgestelde maximaal toegestane asdruk niet overschrijden.

Or. de

Motivering

Deze formulering is overeenkomstig het beginsel van technologische neutraliteit.

Amendement 259
Phil Bennion

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 9
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 10 bis – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Voertuigen **met hybride of elektrische aandrijving** mogen de in bijlage I, punt 3, vastgestelde maximaal toegestane asdruk niet overschrijden.

Amendement

Voertuigen **die zijn uitgerust met koolstofarme technologie**, mogen de in bijlage I, punt 3, vastgestelde maximaal toegestane asdruk niet overschrijden.

Or. en

Amendement 260
Bogusław Liberadzki

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 9 bis (nieuw)
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 10 bis bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Nieuwe voertuigen van de categorieën N2 en N3 voldoen met ingang van 1 januari 2020 aan de in artikel 9, lid 2, genoemde veiligheidseisen.

Or. en

Amendement 261
Georges Bach, Bogusław Liberadzki

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 9 bis (nieuw)
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 10 bis ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Uiterlijk eind 2018 evalueert de Commissie deze richtlijn om het effect van het grensoverschrijdend gebruik van voertuigen en voertuigcombinaties die de in bijlage I vastgestelde maximumafmetingen overschrijden, te onderzoeken. In haar effectbeoordeling analyseert de Commissie het effect op de verkeersveiligheid en de modal shift alsook de gevolgen voor de infrastructuur en het milieu. Op basis van de bevindingen van deze effectbeoordeling dient de Commissie indien nodig een wetgevingsvoorstel tot wijziging van de richtlijn in.

Or. en

Motivering

Er moet een uitvoerige analyse van de gevolgen van het gebruik van langere en hogere voertuigen in het internationale vervoer over de weg worden uitgevoerd voordat de beperkingen kunnen worden opgeheven. Deze effectbeoordeling dient zich uit te strekken tot het effect op de verkeersveiligheid en de modal shift alsook de gevolgen voor het milieu, de CO₂-uitstoot en de infrastructuur.

Amendement 262
Anne E. Jensen

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 10
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 11 – lid 1 – eerste deel

Door de Commissie voorgestelde tekst

De in bijlage I, punten 1.1 en 1.6, vastgestelde maximumafmetingen mogen met 15 cm ***meter*** worden overschreden door voertuigen of voertuigcombinaties die containers of wissellaadbakken van 45 voet vervoeren ***wanneer het wegvervoer van de vervoerde container of wissellaadbak deel uitmaakt van een intermodaal vervoer.***

Amendement

De in bijlage I, punten 1.1 en 1.6, vastgestelde maximumafmetingen mogen met 15 cm worden overschreden door voertuigen of voertuigcombinaties die containers of wissellaadbakken van 45 voet vervoeren.

Or. en

Motivering

De afwijking voor het vervoer van containers van 45 voet dient niet te worden beperkt tot intermodaal vervoer.

Amendement 263
Markus Ferber

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 10
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 11 – lid 1 – eerste deel

Door de Commissie voorgestelde tekst

De in bijlage I, punten 1.1 en 1.6, vastgestelde maximumafmetingen mogen met 15 cm meter worden overschreden door voertuigen of voertuigcombinaties die containers of wissellaadbakken van 45 voet vervoeren wanneer het wegvervoer van de vervoerde container of wissellaadbak deel uitmaakt van een

Amendement

Ter versterking van het intermodaal/gecombineerd vervoer en de verbetering van de energie-efficiëntie worden de afmetingen van voertuigen/voertuigcombinaties aangepast aan de intermodale vervoerseenheden alsook aan overeenkomstig de in bijlage I

intermodaal vervoer.

neergelegde maximale afmetingen.

Or. de

Amendement 264

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 10

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 11 – lid 1 – eerste deel

Door de Commissie voorgestelde tekst

De in bijlage I, punten 1.1 en 1.6, vastgestelde maximumafmetingen mogen **met 15 cm meter worden overschreden door voertuigen of voertuigcombinaties die containers of wissellaadbakken van 45 voet vervoeren wanneer het wegvervoer van de vervoerde container of wissellaadbak deel uitmaakt van een intermodaal vervoer.**

Amendement

De in bijlage I, punten 1.1 en 1.6, vastgestelde maximumafmetingen mogen **de positieve ontwikkelingen op het gebied van gecombineerde vervoerssystemen zoals horizontale intermodale of bimodale systemen niet in gevaar brengen.**

Or. en

Amendement 265

Peter van Dalen

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 10

Richtlijn 96/53/EC

Artikel 11 – lid 1 – first part

Door de Commissie voorgestelde tekst

De in bijlage I, punten 1.1 en 1.6, vastgestelde maximumafmetingen mogen met **15** cm meter worden overschreden door voertuigen of voertuigcombinaties die containers of wissellaadbakken van 45 voet vervoeren wanneer het wegvervoer van de vervoerde container of wissellaadbak deel

Amendement

De in bijlage I, punten 1.1 en 1.6, vastgestelde maximumafmetingen mogen met **80** cm meter worden overschreden door voertuigen of voertuigcombinaties die containers of wissellaadbakken van 45 voet vervoeren wanneer het wegvervoer van de vervoerde container of wissellaadbak deel

uitmaakt van een intermodaal vervoer.

uitmaakt van een intermodaal vervoer.

Or. nl

Amendement 266
Philippe De Backer

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 10
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 11 – lid 1 – eerste deel

Door de Commissie voorgestelde tekst

De in bijlage I, punten 1.1 en 1.6, vastgestelde maximumafmetingen mogen met **15 cm meter** worden overschreden door voertuigen of voertuigcombinaties die containers of wissellaadbakken van 45 voet vervoeren wanneer het wegvervoer van de vervoerde container of wissellaadbak deel uitmaakt van een intermodaal vervoer.

Amendement

De in bijlage I, punten 1.1 en 1.6, vastgestelde maximumafmetingen mogen met **80 cm** worden overschreden door voertuigen of voertuigcombinaties die containers of wissellaadbakken van 45 voet vervoeren wanneer het wegvervoer van de vervoerde container of wissellaadbak deel uitmaakt van een intermodaal vervoer.

Or. en

Motivering

Een extra lengte van 15 cm is wellicht niet altijd toereikend voor voertuigen die voor het vervoer van containers van 45 voet worden gebruikt. In België is bijvoorbeeld een verlenging met 77 cm toegestaan voor het vervoer van een container van 45 voet van en naar een intermodale terminal op het nationale grondgebied. Daarom wordt in dit amendement een extra verlenging voorgesteld.

Amendement 267
Georgios Koumoutsakos

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 10
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 11 – lid 1 – eerste deel

Door de Commissie voorgestelde tekst

De in bijlage I, punten 1.1 en 1.6,

AM\1011752NL.doc

Amendement

De in bijlage I, punten 1.1 en 1.6,

155/221

PE524.694v01-00

vastgestelde maximumafmetingen mogen met 15 cm *meter* worden overschreden door voertuigen of voertuigcombinaties die containers of wissellaadbakken van 45 voet vervoeren wanneer het wegvervoer van de vervoerde container of wissellaadbak deel uitmaakt van een intermodaal vervoer.

vastgestelde maximumafmetingen mogen met 15 cm *en de in punt 1.2, onder a), vastgestelde maximumafmetingen mogen met 5 cm* worden overschreden door voertuigen of voertuigcombinaties die containers, *palletbrede containers* of wissellaadbakken van 45 voet vervoeren wanneer het wegvervoer van de vervoerde container of wissellaadbak deel uitmaakt van een intermodaal vervoer.

Or. en

Amendement 268

Anne E. Jensen

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 10

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 11 – lid 1 – tweede deel

Door de Commissie voorgestelde tekst

Voor de toepassing van dit artikel en bijlage I, punt 2.2.2, letter c), wordt bij het intermodaal vervoer minstens gebruik gemaakt van vervoer per spoor of over de binnenwateren of over zee. Het voor- en natransport gebeurt via de weg. Op het grondgebied van de Europese Unie mogen het voor- en natransport via de weg telkens niet meer dan 300 km bedragen of de afstand tot de dichtstbijzijnde terminals waartussen een geregelde dienst wordt aangeboden. Het begrip intermodaal vervoer omvat ook vervoer binnen de Unie waarbij gebruik wordt gemaakt van de korte vaart, ongeacht de lengte van het voor- en natransport via de weg. Het voor- en natransport via de weg van een vervoersverrichting met gebruik van de korte vaart binnen de Unie reikt van de plaats waar de goederen worden geladen tot de dichtstbijzijnde geschikte zeehaven voor het voortransport en/of eventueel van de dichtstbijzijnde geschikte zeehaven en

Amendement

Schrappen

de losplaats van de goederen voor het natransport.

Or. en

Motivering

De afwijking voor het vervoer van containers van 45 voet dient niet te worden beperkt tot intermodaal vervoer.

Amendement 269

Patricia van der Kammen

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 10

Richtlijn 96/53/EC

Artikel 11 – lid 1 – second part

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Voor de toepassing van dit artikel en bijlage I, punt 2.2.2, letter c), wordt bij het intermodaal vervoer minstens gebruik gemaakt van vervoer per spoor of over de binnenwateren of over zee. Het voor- en natransport gebeurt via de weg. Op het grondgebied van de Europese Unie mogen het voor- en natransport via de weg telkens niet meer dan 300 km bedragen of de afstand tot de dichtstbijzijnde terminals waartussen een geregelde dienst wordt aangeboden. Het begrip intermodaal vervoer omvat ook vervoer binnen de Unie waarbij gebruik wordt gemaakt van de korte vaart, ongeacht de lengte van het voor- en natransport via de weg. Het voor- en natransport via de weg van een vervoersverrichting met gebruik van de korte vaart binnen de Unie reikt van de plaats waar de goederen worden geladen tot de dichtstbijzijnde geschikte zeehaven voor het voortransport en/of eventueel van de dichtstbijzijnde geschikte zeehaven en de losplaats van de goederen voor het natransport.

Schrappen

Amendement 270
Hubert Pirker

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 10
 Richtlijn 96/53/EG
 Artikel 11 – lid 1 – tweede deel

Door de Commissie voorgestelde tekst

Voor de toepassing van dit artikel en bijlage I, punt 2.2.2, letter c), wordt bij het intermodaal vervoer minstens gebruik gemaakt van vervoer per spoor of over de binnenwateren of over zee. Het voor- en natransport gebeurt via de weg. ***Op het grondgebied van de Europese Unie mogen het voor- en natransport via de weg telkens niet meer dan 300 km bedragen*** of de afstand tot de dichtstbijzijnde terminals waartussen een geregelde dienst wordt aangeboden. Het begrip intermodaal vervoer omvat ook vervoer binnen de Unie waarbij gebruik wordt gemaakt van de korte vaart, ongeacht de lengte van het voor- en natransport via de weg. Het voor- en natransport via de weg van een vervoersverrichting met gebruik van de korte vaart binnen de Unie reikt van de plaats waar de goederen worden geladen tot de dichtstbijzijnde geschikte zeehaven voor het voortransport en/of eventueel van de dichtstbijzijnde geschikte zeehaven en de losplaats van de goederen voor het natransport.

Amendement

Voor de toepassing van dit artikel en bijlage I, punt 2.2.2, letter c), wordt bij het intermodaal vervoer minstens gebruik gemaakt van vervoer per spoor of over de binnenwateren of over zee. Het voor- en natransport gebeurt via de weg. ***Het voor- en natransport via de weg heeft een maximale, door de lidstaten op de gegeven infrastructurele en geografische toestand afgestemde afstand, of anderszins de afstand tot de dichtstbijzijnde terminals waartussen een geregelde dienst wordt aangeboden*** Het begrip intermodaal vervoer omvat ook vervoer binnen de Unie waarbij gebruik wordt gemaakt van de korte vaart, ongeacht de lengte van het voor- en natransport via de weg. Het voor- en natransport via de weg van een vervoersverrichting met gebruik van de korte vaart binnen de Unie reikt van de plaats waar de goederen worden geladen tot de dichtstbijzijnde geschikte zeehaven voor het voortransport en/of eventueel van de dichtstbijzijnde geschikte zeehaven en de losplaats van de goederen voor het natransport.

Or. de

Motivering

In de praktijk is een vast voorgeschreven, in kilometers uitgedrukt wegtraject in het kader van intermodaal vervoer niet uitvoerbaar. Ook houdt dit op geen enkele wijze rekening met efficiëntie-, doelmatigheids- en milieuoverwegingen en de gegeven infrastructurele en

geografische toestand in de verschillende lidstaten.

Amendement 271

Petri Sarvamaa

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 10

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 11 – lid 1 – tweede deel

Door de Commissie voorgestelde tekst

Voor de toepassing van dit artikel en bijlage I, punt 2.2.2, letter c), wordt bij het intermodaal vervoer minstens gebruik gemaakt van vervoer per spoor of over de binnenwateren of over zee. Het voor- en natransport gebeurt via de weg. Op het grondgebied van de Europese Unie mogen het voor- en natransport via de weg telkens niet meer dan 300 km bedragen of de afstand tot de dichtstbijzijnde terminals waartussen een geregelde dienst wordt aangeboden. Het begrip intermodaal vervoer omvat ook vervoer binnen de Unie waarbij gebruik wordt gemaakt van de korte vaart, ongeacht de lengte van het voor- en natransport via de weg. Het voor- en natransport via de weg van een vervoersverrichting met gebruik van de korte vaart binnen de Unie reikt van de plaats waar de goederen worden geladen tot de dichtstbijzijnde geschikte zeehaven voor het voortransport en/of eventueel van de dichtstbijzijnde geschikte zeehaven en de losplaats van de goederen voor het natransport.

Amendement

Voor de toepassing van dit artikel en bijlage I, punt 2.2.2, letter c), wordt bij het intermodaal vervoer minstens gebruik gemaakt van vervoer per spoor of over de binnenwateren of over zee. Het voor- en natransport gebeurt via de weg. Op het grondgebied van de Europese Unie mogen het voor- en natransport via de weg telkens niet meer dan 300 km **of 50 % van het totale traject** bedragen of de afstand tot de dichtstbijzijnde terminals waartussen een geregelde dienst wordt aangeboden. Het begrip intermodaal vervoer omvat ook vervoer binnen de Unie waarbij gebruik wordt gemaakt van de korte vaart, ongeacht de lengte van het voor- en natransport via de weg. Het voor- en natransport via de weg van een vervoersverrichting met gebruik van de korte vaart binnen de Unie reikt van de plaats waar de goederen worden geladen tot de dichtstbijzijnde geschikte zeehaven voor het voortransport en/of eventueel van de dichtstbijzijnde geschikte zeehaven en de losplaats van de goederen voor het natransport.

Or. en

Amendement 272

Dieter-Lebrecht Koch

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 10
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 11 – lid 1 – tweede deel

Door de Commissie voorgestelde tekst

Voor de toepassing van dit artikel en bijlage I, punt 2.2.2, letter c), wordt bij het intermodaal vervoer minstens gebruik gemaakt van vervoer per spoor of over de binnenwateren of over zee. Het voor- en natransport gebeurt via de weg. Op het grondgebied van de Europese Unie mogen het voor- en natransport via de weg telkens niet meer dan **300** km bedragen of de afstand tot de dichtstbijzijnde terminals waartussen een geregelde dienst wordt aangeboden. Het begrip intermodaal vervoer omvat ook vervoer binnen de Unie waarbij gebruik wordt gemaakt van de korte vaart, ongeacht de lengte van het voor- en natransport via de weg. Het voor- en natransport via de weg van een vervoersverrichting met gebruik van de korte vaart binnen de Unie reikt van de plaats waar de goederen worden geladen tot de dichtstbijzijnde geschikte zeehaven voor het voortransport en/of eventueel van de dichtstbijzijnde geschikte zeehaven en de losplaats van de goederen voor het natransport.

Amendement

Voor de toepassing van dit artikel en bijlage I, punt 2.2.2, letter c), wordt bij het intermodaal vervoer minstens gebruik gemaakt van vervoer per spoor of over de binnenwateren of over zee. Het voor- en natransport gebeurt via de weg. Op het grondgebied van de Europese Unie mogen het voor- en natransport via de weg telkens niet meer dan **500** km bedragen of de afstand tot de dichtstbijzijnde terminals waartussen een geregelde dienst wordt aangeboden. Het begrip intermodaal vervoer omvat ook vervoer binnen de Unie waarbij gebruik wordt gemaakt van de korte vaart, ongeacht de lengte van het voor- en natransport via de weg. Het voor- en natransport via de weg van een vervoersverrichting met gebruik van de korte vaart binnen de Unie reikt van de plaats waar de goederen worden geladen tot de dichtstbijzijnde geschikte zeehaven voor het voortransport en/of eventueel van de dichtstbijzijnde geschikte zeehaven en de losplaats van de goederen voor het natransport.

Or. de

Amendement 273
Ismail Ertug

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 10
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 11 – lid 1 – tweede deel

Door de Commissie voorgestelde tekst

Voor de toepassing van dit artikel en bijlage I, punt 2.2.2, letter c), wordt bij het intermodaal vervoer minstens gebruik gemaakt van vervoer per spoor of over de binnenwateren of over zee. Het voor- en natransport gebeurt via de weg. Op het grondgebied van de Europese Unie mogen het voor- en natransport via de weg telkens niet meer dan **300 km** bedragen of de afstand tot de dichtstbijzijnde terminals waartussen een geregelde dienst wordt aangeboden. ***Het begrip intermodaal vervoer omvat ook vervoer binnen de Unie waarbij gebruik wordt gemaakt van de korte vaart, ongeacht de lengte van het voor- en natransport via de weg. Het voor- en natransport via de weg van een vervoersverrichting met gebruik van de korte vaart binnen de Unie reikt van de plaats waar de goederen worden geladen tot de dichtstbijzijnde geschikte zeehaven voor het voortransport en/of eventueel van de dichtstbijzijnde geschikte zeehaven en de losplaats van de goederen voor het natransport.***

Amendement

Voor de toepassing van dit artikel en bijlage I, punt 2.2.2, letter c), wordt bij het intermodaal ***of gecombineerd vervoer*** minstens gebruik gemaakt van vervoer per spoor of over de binnenwateren of over zee. Het voor- en natransport gebeurt via de weg. Op het grondgebied van de Europese Unie mogen het voor- en natransport via de weg telkens niet meer dan **150 km *in vogelvlucht*** bedragen of de afstand tot de dichtstbijzijnde terminals waartussen een geregelde dienst wordt aangeboden.

Or. de

Motivering

Voor de definitie van intermodaal en gecombineerd vervoer is richtlijn 92/106/EEG bepalend. In deze richtlijn wordt het aandeel van het wegvervoer op maximaal 150 km begrensd.

Amendement 274
Silvia-Adriana Țicău

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 10
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 11 – lid 1 – tweede deel

Door de Commissie voorgestelde tekst

Voor de toepassing van dit artikel en bijlage I, punt 2.2.2, letter c), wordt bij het intermodaal vervoer minstens gebruik gemaakt van vervoer per spoor of over de binnenwateren of over zee. Het voor- en natransport gebeurt via de weg. Op het grondgebied van de Europese Unie mogen het voor- en natransport via de weg telkens niet meer dan 300 km bedragen of de afstand tot de dichtstbijzijnde terminals waartussen een geregelde dienst wordt aangeboden. Het begrip intermodaal vervoer omvat ook vervoer ***binnen de Unie*** waarbij gebruik wordt gemaakt van de korte vaart, ongeacht de lengte van het voor- en natransport via de weg. ***Het voor- en natransport via de weg van een vervoersverrichting met gebruik van de korte vaart binnen de Unie reikt van de plaats waar de goederen worden geladen tot de dichtstbijzijnde geschikte zeehaven voor het voortransport en/of eventueel van de dichtstbijzijnde geschikte zeehaven en de losplaats van de goederen voor het natransport.***

Amendement

Voor de toepassing van dit artikel en bijlage I, punt 2.2.2, letter c), wordt bij het intermodaal vervoer minstens gebruik gemaakt van vervoer per spoor of over de binnenwateren ***en/of*** over zee. Het voor- en natransport gebeurt via de weg. Op het grondgebied van de Europese Unie mogen het voor- en natransport via de weg telkens niet meer dan 300 km bedragen of de afstand tot de dichtstbijzijnde terminals waartussen een geregelde dienst wordt aangeboden. Het begrip intermodaal vervoer omvat ook vervoer waarbij gebruik wordt gemaakt van de korte vaart ***en/of vervoer over de binnenwateren***, ongeacht de lengte van het voor- en natransport via de weg.

Or. ro

Amendement 275
Inés Ayala Sender

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 10
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 11 – lid 1 – tweede deel

Door de Commissie voorgestelde tekst

Voor de toepassing van dit artikel en bijlage I, punt 2.2.2, letter c), wordt bij het intermodaal vervoer minstens gebruik gemaakt van vervoer per spoor of over de binnenwateren of over zee. Het voor- en

Amendement

Voor de toepassing van dit artikel en bijlage I, punt 2.2.2, letter c), wordt bij het intermodaal vervoer minstens gebruik gemaakt van vervoer per spoor of over de binnenwateren of over zee. Het voor- en

natransport gebeurt via de weg. **Op het grondgebied van de Europese Unie mogen** het voor- en natransport via de weg **telkens** niet meer dan 300 km **bedragen** of de afstand tot de dichtstbijzijnde terminals waartussen een geregelde dienst wordt aangeboden. Het begrip intermodaal vervoer omvat ook vervoer binnen de Unie waarbij gebruik wordt gemaakt van de korte vaart, **ongeacht de lengte van het voor- en natransport via de weg**. Het voor- en natransport via de weg van een vervoersverrichting met gebruik van de korte vaart binnen de Unie reikt van de plaats waar de goederen worden geladen tot de dichtstbijzijnde geschikte zeehaven voor het voortransport en/of eventueel van de dichtstbijzijnde geschikte zeehaven en de losplaats van de goederen voor het natransport.

natransport gebeurt via de weg. Het voor- en natransport via de weg **bedraagt bij dergelijke vervoersverrichtingen** niet meer dan **30 % van de totale afstand** of **ten hoogste** de afstand tot de dichtstbijzijnde terminals waartussen een geregelde dienst wordt aangeboden. Het begrip intermodaal vervoer omvat ook vervoer binnen de Unie waarbij gebruik wordt gemaakt van de korte vaart **en waarbij het traject over het water ten minste 20 % van de totale afstand vormt**. Het voor- en natransport via de weg van een vervoersverrichting met gebruik van de korte vaart binnen de Unie reikt van de plaats waar de goederen worden geladen tot de dichtstbijzijnde geschikte zeehaven voor het voortransport en/of eventueel van de dichtstbijzijnde geschikte zeehaven en de losplaats van de goederen voor het natransport.

Or. en

Motivering

In het Commissievoorstel wordt voor intermodaal vervoer een willekeurige grens van 300 km vastgesteld. Met dit amendement wordt beoogd een alternatief voor te stellen waarbij het intermodale karakter wordt bepaald aan de hand van de verhouding van het wegtraject en de totale afgelegde afstand. Tevens wordt met het amendement beoogd de bepalingen evenwichtiger te maken voor de scheepvaartsector, aangezien de Commissie voorstelt elke vorm van vervoer waarbij gebruik wordt gemaakt van de korte vaart in combinatie met vervoer over de weg als intermodaal vervoer te beschouwen, ongeacht de afgelegde afstand.

Amendement 276 **Philippe De Backer**

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 10
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 11 – lid 1 – tweede deel

Door de Commissie voorgestelde tekst

Voor de toepassing van dit artikel en bijlage I, punt 2.2.2, letter c), wordt bij het intermodaal vervoer **minstens** gebruik

Amendement

Voor de toepassing van dit artikel en bijlage I, punt 2.2.2, letter c), wordt bij het intermodaal vervoer gebruik gemaakt van

gemaakt van vervoer per spoor of over de binnenwateren of over zee. Het voor- en natransport gebeurt via de weg. ***Op het grondgebied van de Europese Unie mogen het voor- en natransport via de weg telkens niet meer dan 300 km bedragen of de afstand tot de dichtstbijzijnde terminals waartussen een geregelde dienst wordt aangeboden.*** Het begrip intermodaal vervoer omvat ook vervoer binnen de Unie waarbij gebruik wordt gemaakt van de korte vaart, ongeacht de lengte van het voor- en natransport via de weg. ***Het voor- en natransport via de weg van een vervoersverrichting met gebruik van de korte vaart binnen de Unie reikt van de plaats waar de goederen worden geladen tot de dichtstbijzijnde geschikte zeehaven voor het voortransport en/of eventueel van de dichtstbijzijnde geschikte zeehaven en de losplaats van de goederen voor het natransport.***

vervoer per spoor of over de binnenwateren of over zee. Het voor- en natransport gebeurt via de weg. Het begrip intermodaal vervoer omvat ook vervoer binnen de Unie waarbij gebruik wordt gemaakt van de korte vaart, ongeacht de lengte van het voor- en natransport via de weg.

Or. en

Motivering

De grens van 300 km lijkt willekeurig. Een aantal bestaande intermodale vervoersverrichtingen zouden, evenals de voordelen die deze opleveren, wegvallen als het wegtraject wordt beperkt tot 300 km. De formulering "dichtstbijzijnde geschikte zeehaven" is nogal vaag. De keuze voor een haven is afhankelijk van verschillende factoren en moet daarom per geval afzonderlijk worden gemaakt.

Amendement 277 **Phil Bennion**

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 10
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 11 – lid 1 – tweede deel

Door de Commissie voorgestelde tekst

Voor de toepassing van dit artikel en bijlage I, punt 2.2.2, letter c), wordt bij het intermodaal vervoer minstens gebruik

Amendement

Voor de toepassing van dit artikel en bijlage I, punt 2.2.2, letter c), wordt bij het intermodaal vervoer minstens gebruik

gemaakt van vervoer per spoor of over de binnenwateren of over zee. Het voor- en natransport gebeurt via de weg. Op het grondgebied van de Europese Unie mogen het voor- en natransport via de weg telkens niet meer dan 300 km bedragen of de afstand tot de dichtstbijzijnde terminals waartussen een geregelde dienst wordt aangeboden. Het begrip intermodaal vervoer omvat ook vervoer binnen de Unie waarbij gebruik wordt gemaakt van de korte vaart, ongeacht de lengte van het voor- en natransport via de weg. Het voor- en natransport via de weg van een vervoersverrichting met gebruik van de korte vaart binnen de Unie reikt van de plaats waar de goederen worden geladen tot de dichtstbijzijnde geschikte zeehaven voor het vortransport en/of eventueel van de dichtstbijzijnde geschikte zeehaven en de losplaats van de goederen voor het natransport.

gemaakt van vervoer per spoor of over de binnenwateren of over zee. Het voor- en natransport gebeurt via de weg. Op het grondgebied van de Europese Unie mogen het voor- en natransport via de weg telkens niet meer dan 300 km bedragen of de afstand tot de dichtstbijzijnde terminals waartussen een geregelde dienst wordt aangeboden. ***Teneinde voor gelijke concurrentievoorwaarden voor de lidstaten te zorgen, omvat*** het begrip intermodaal vervoer ook vervoer binnen de Unie waarbij gebruik wordt gemaakt van de korte vaart, ongeacht de lengte van het voor- en natransport via de weg. Het voor- en natransport via de weg van een vervoersverrichting met gebruik van de korte vaart binnen de Unie reikt van de plaats waar de goederen worden geladen tot de dichtstbijzijnde geschikte zeehaven voor het vortransport en/of eventueel van de dichtstbijzijnde geschikte zeehaven en de losplaats van de goederen voor het natransport.

Or. en

Amendement 278
Georgios Koumoutsakos

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 10
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 11 – lid 1 – tweede deel

Door de Commissie voorgestelde tekst

Voor de toepassing van dit artikel en bijlage I, punt 2.2.2, letter c), wordt bij het intermodaal vervoer minstens gebruik gemaakt van vervoer per spoor of over de binnenwateren of over zee. Het voor- en natransport gebeurt via de weg. ***Op het grondgebied van de Europese Unie mogen het voor- en natransport via de weg telkens niet meer dan 300 km bedragen of***

Amendement

Voor de toepassing van dit artikel en bijlage I, punt 2.2.2, letter c), wordt bij het intermodaal vervoer minstens gebruik gemaakt van vervoer per spoor of over de binnenwateren of over zee. Het voor- en natransport gebeurt via de weg. Het begrip intermodaal vervoer omvat ook vervoer waarbij gebruik wordt gemaakt van de

de afstand tot de dichtstbijzijnde terminals waartussen een geregelde dienst wordt aangeboden. Het begrip intermodaal vervoer omvat ook vervoer *binnen de Unie* waarbij gebruik wordt gemaakt van de korte vaart, *ongeacht de lengte van het voor- en natransport via de weg. Het voor- en natransport via de weg van een vervoersverrichting met gebruik van de korte vaart binnen de Unie reikt van de plaats waar de goederen worden geladen tot de dichtstbijzijnde geschikte zeehaven voor het voortransport en/of eventueel van de dichtstbijzijnde geschikte zeehaven en de losplaats van de goederen voor het natransport.*

korte vaart.

Or. en

Amendement 279
Jacqueline Foster

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 11

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

11) [...]

Schrappen

Or. en

Motivering

Uit de effectbeoordeling komt niet naar voren dat de baten van deze handhavingsmaatregelen opwegen tegen de mogelijk aanzienlijke kosten die met de tenuitvoerlegging ervan zijn gemoeid.

Amendement 280
Peter van Dalen

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 11
Richtlijn 96/53/EC
Artikel 12 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

De lidstaten zetten een systeem op voor de selectie en gerichte controle van rijdende voertuigen of voertuigcombinaties teneinde de naleving van de verplichtingen uit hoofde van deze richtlijn af te dwingen.

Amendement

De lidstaten zetten een systeem op voor de selectie en gerichte controle van rijdende voertuigen of voertuigcombinaties, **waarbij geen onderscheid wordt gemaakt naar nationaliteit van de chauffeur of de transportondernemer**, teneinde de naleving van de verplichtingen uit hoofde van deze richtlijn af te dwingen.

Or. nl

Amendement 281

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 11

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 12 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

De lidstaten zetten een systeem op voor de selectie **en gerichte controle** van rijdende voertuigen of voertuigcombinaties teneinde de naleving van de verplichtingen uit hoofde van deze richtlijn af te dwingen.

Amendement

De lidstaten zetten een systeem op voor de selectie van rijdende voertuigen of voertuigcombinaties **voor gerichte controle en de uitvoering van dergelijke controles**, teneinde de naleving van de verplichtingen uit hoofde van deze richtlijn af te dwingen.

Or. en

Amendement 282

Phil Bennion

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 11

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 12 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

De lidstaten zetten een **stysteem** op voor de selectie en gerichte controle van rijdende voertuigen of voertuigcombinaties teneinde de naleving van de verplichtingen uit hoofde van deze richtlijn af te dwingen.

Amendement

De lidstaten zetten een **risicoclassificatiesysteem** op voor de selectie en gerichte controle van rijdende voertuigen of voertuigcombinaties teneinde de naleving van de verplichtingen uit hoofde van deze richtlijn, **met name de verplichtingen van artikel 4 bis (nieuw)**, af te dwingen.

Or. en

Amendement 283
Patricia van der Kammen

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 11
Richtlijn 96/53/EC
Artikel 12 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

De lidstaten **zetten** een systeem **op** voor de selectie en gerichte controle van rijdende voertuigen of voertuigcombinaties teneinde de naleving van de verplichtingen uit hoofde van deze richtlijn af te dwingen.

Amendement

De lidstaten **kunnen** een systeem **opzetten** voor de selectie en gerichte controle van rijdende voertuigen of voertuigcombinaties teneinde de naleving van de verplichtingen uit hoofde van deze richtlijn af te dwingen.

Or. nl

Amendement 284
Peter van Dalen

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 11
Richtlijn 96/53/EC
Artikel 12 – lid 1 a (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1a. Op verzoek van een lidstaat onderzoekt de Commissie of een lidstaat

de niet-discriminatie verplichting van lid 1 naleeft. Indien uit dit onderzoek blijkt dat de lidstaat deze verplichting niet naleeft, neemt de Commissie de nodige maatregelen tegen deze lidstaat.

Or. nl

Amendement 285
Patricia van der Kammen

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 11
Richtlijn 96/53/EC
Artikel 12 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Uiterlijk twee jaar vanaf de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn voeren de lidstaten gewichtsmetingen uit van rijdende voertuigen of voertuigcombinaties. Die selectiemetingen hebben tot doel na te gaan bij welke voertuigen er vermoedelijk sprake is van een inbreuk en een manuele controle moet worden uitgevoerd. Selectiemetingen kunnen worden uitgevoerd door middel van automatische op de infrastructuur aangebrachte systemen of door overeenkomstig lid 6 in het voertuig geïnstalleerde systemen. De automatische systemen moeten het mogelijk maken voertuigen die vermoedelijk overladen zijn te identificeren. De automatische systemen worden uitsluitend gebruikt om voertuigen te selecteren en niet om een inbreuk te kwalificeren en moeten derhalve niet door de lidstaten worden gecertificeerd.

Schrappen

Or. nl

Amendement 286
Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 11

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 12 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Uiterlijk twee jaar vanaf de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn voeren de lidstaten gewichtsmetingen uit van rijdende voertuigen of voertuigcombinaties. Die selectiemetingen hebben tot doel na te gaan bij welke voertuigen er vermoedelijk sprake is van een inbreuk en een manuele controle moet worden uitgevoerd. Selectiemetingen kunnen worden uitgevoerd door middel van automatische op de infrastructuur aangebrachte systemen of door overeenkomstig lid 6 in het voertuig geïnstalleerde systemen. De automatische systemen moeten het mogelijk maken voertuigen die vermoedelijk overladen zijn te identificeren. ***De automatische systemen worden uitsluitend gebruikt om voertuigen te selecteren en niet om een inbreuk te kwalificeren en moeten derhalve niet door de lidstaten worden gecertificeerd.***

Amendement

Uiterlijk twee jaar vanaf de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn voeren de lidstaten gewichtsmetingen uit van rijdende voertuigen of voertuigcombinaties. Die selectiemetingen hebben tot doel na te gaan bij welke voertuigen er vermoedelijk sprake is van een inbreuk en een manuele controle moet worden uitgevoerd. Selectiemetingen kunnen worden uitgevoerd door middel van automatische op de infrastructuur aangebrachte systemen of door overeenkomstig lid 6 in het voertuig geïnstalleerde systemen. De automatische systemen moeten het mogelijk maken voertuigen die vermoedelijk overladen zijn te identificeren. ***Wanneer de systemen voor selectiemetingen passende certificering hebben verkregen, mogen zij gebruikt worden voor het automatisch bestraffen van de inbreuken die ermee zijn ontdekt.***

Or. pl

Motivering

Beperking van de toepassing van automatische systemen tot uitsluitend selectiemetingen lijkt niet gerechtvaardigd, wanneer de mogelijkheid bestaat om deze systemen ook te gebruiken voor het automatisch bestraffen van de inbreuken die ermee zijn ontdekt, onder voorwaarde dat gecertificeerde vaste weeginrichtingen worden toegepast.

Amendement 287
Anne E. Jensen

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 11
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 12 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Uiterlijk twee jaar vanaf de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn voeren de lidstaten gewichtsmetingen uit van rijdende voertuigen of voertuigcombinaties. Die selectiemetingen hebben tot doel na te gaan bij welke voertuigen er vermoedelijk sprake is van een inbreuk en een manuele controle moet worden uitgevoerd. Selectiemetingen **kunnen** worden uitgevoerd door middel van automatische op de infrastructuur aangebrachte systemen **of** door overeenkomstig lid 6 in het voertuig geïnstalleerde systemen. De automatische systemen moeten het mogelijk maken voertuigen die vermoedelijk overladen zijn te identificeren. De automatische systemen worden uitsluitend gebruikt om voertuigen te selecteren en niet om een inbreuk te kwalificeren en moeten derhalve niet door de lidstaten worden gecertificeerd.

Amendement

Uiterlijk twee jaar vanaf de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn voeren de lidstaten gewichtsmetingen uit van rijdende voertuigen of voertuigcombinaties. Die selectiemetingen hebben tot doel na te gaan bij welke voertuigen er vermoedelijk sprake is van een inbreuk en een manuele controle moet worden uitgevoerd. Selectiemetingen **dienen in de eerste plaats te** worden uitgevoerd door middel van automatische op de infrastructuur aangebrachte systemen, **en in aanvulling daarop** door overeenkomstig lid 6 in het voertuig geïnstalleerde systemen **voor zover beschikbaar**. De automatische systemen moeten het mogelijk maken voertuigen die vermoedelijk overladen zijn te identificeren. De automatische systemen worden uitsluitend gebruikt om voertuigen te selecteren en niet om een inbreuk te kwalificeren en moeten derhalve niet door de lidstaten worden gecertificeerd.

Or. en

Motivering

De voorafgaande selectie moet in de eerste plaats worden verricht met behulp van voorzieningen die door de bevoegde autoriteit worden beheerd, teneinde een zo groot mogelijke nauwkeurigheid te waarborgen en vervalsingen te voorkomen.

Amendement 288
Saïd El Khadraoui, Brian Simpson

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 11
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 12 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Uiterlijk twee jaar vanaf de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn voeren de lidstaten gewichtsmetingen uit van rijdende voertuigen of voertuigcombinaties. Die selectiemetingen hebben tot doel na te gaan bij welke voertuigen er vermoedelijk sprake is van een inbreuk en een manuele controle moet worden uitgevoerd. Selectiemetingen kunnen worden uitgevoerd door middel van automatische op de infrastructuur aangebrachte systemen of door overeenkomstig lid 6 in het voertuig geïnstalleerde systemen. De automatische systemen moeten het mogelijk maken voertuigen die vermoedelijk overladen zijn te identificeren. ***De automatische systemen worden uitsluitend gebruikt om voertuigen te selecteren en niet om een inbreuk te kwalificeren en moeten derhalve niet door de lidstaten worden gecertificeerd.***

Amendement

Uiterlijk twee jaar vanaf de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn voeren de lidstaten gewichtsmetingen uit van rijdende voertuigen of voertuigcombinaties. Die selectiemetingen hebben tot doel na te gaan bij welke voertuigen er vermoedelijk sprake is van een inbreuk en een manuele controle moet worden uitgevoerd. Selectiemetingen kunnen worden uitgevoerd door middel van automatische op de infrastructuur aangebrachte systemen of door overeenkomstig lid 6 in het voertuig geïnstalleerde systemen. De automatische systemen moeten het mogelijk maken voertuigen die vermoedelijk overladen zijn te identificeren.

De Commissie stelt gemeenschappelijke procedures en specificaties voor met het doel om van de in het voertuig geïnstalleerde gewichtssensor een betrouwbaar instrument te maken dat geschikt is voor de handhaving van de bepalingen van deze richtlijn. Tevens beoordeelt de Commissie of de gewichtssensor, indien deze wordt aangesloten op de digitale tachograaf, van nut kan zijn voor de handhaving van andere wetgeving inzake het vervoer over de weg. Waar nodig komt de Commissie met wetgevingsvoorstellen.

Or. en

Motivering

Het overladen van voertuigen is een ernstig probleem in de vervoerssector en heeft negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid, de infrastructuur, het milieu en de concurrentie. Een in het voertuig geïnstalleerde gewichtssensor kan een handhavingsinstrument zijn dat ertoe

bijdraagt overtredingen in verband met het overladen van voertuigen doeltreffend aan te pakken. Gezien de technologische vooruitgang in de sector lijkt een koppeling van de digitale tachograaf met de in het voertuig geïnstalleerde gewichtssensor in de nabije toekomst haalbaar.

Amendement 289

Peter van Dalen

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 11

Richtlijn 96/53/EC

Artikel 12 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Uiterlijk twee jaar vanaf de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn voeren de lidstaten gewichtsmetingen uit van rijdende voertuigen of voertuigcombinaties. Die selectiemetingen hebben tot doel na te gaan bij welke voertuigen er vermoedelijk sprake is van een inbreuk en een manuele controle moet worden uitgevoerd. Selectiemetingen **kunnen** worden uitgevoerd door middel van automatische op de infrastructuur aangebrachte **systemen of door overeenkomstig lid 6 in het voertuig geïnstalleerde** systemen. De automatische systemen moeten het mogelijk maken voertuigen die vermoedelijk overladen zijn te identificeren. De automatische systemen worden uitsluitend gebruikt om voertuigen te selecteren en niet om een inbreuk te kwalificeren en moeten derhalve niet door de lidstaten worden gecertificeerd.

Amendement

Uiterlijk twee jaar vanaf de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn voeren de lidstaten gewichtsmetingen uit van rijdende voertuigen of voertuigcombinaties. Die selectiemetingen hebben tot doel na te gaan bij welke voertuigen er vermoedelijk sprake is van een inbreuk en een manuele controle moet worden uitgevoerd. Selectiemetingen worden uitgevoerd door middel van automatische op de infrastructuur aangebrachte systemen. De automatische systemen moeten het mogelijk maken voertuigen die vermoedelijk overladen zijn te identificeren. De automatische systemen worden uitsluitend gebruikt om voertuigen te selecteren en niet om een inbreuk te kwalificeren en moeten derhalve niet door de lidstaten worden gecertificeerd.

Or. nl

Amendement 290

Phil Bennion

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 11

Door de Commissie voorgestelde tekst

Uiterlijk twee jaar vanaf de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn voeren de lidstaten gewichtsmetingen uit van rijdende voertuigen of voertuigcombinaties. Die selectiemetingen hebben tot doel na te gaan bij welke voertuigen er vermoedelijk sprake is van een inbreuk en een manuele controle moet worden uitgevoerd. Selectiemetingen kunnen worden uitgevoerd door middel van automatische op de infrastructuur aangebrachte systemen of door overeenkomstig lid 6 in het voertuig geïnstalleerde systemen. De automatische systemen moeten het mogelijk maken voertuigen die vermoedelijk overladen zijn te identificeren. De automatische systemen worden uitsluitend gebruikt om voertuigen te selecteren en niet om een inbreuk te kwalificeren en moeten derhalve niet door de lidstaten worden gecertificeerd.

Amendement

Uiterlijk twee jaar vanaf de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn voeren de lidstaten gewichtsmetingen uit van rijdende voertuigen of voertuigcombinaties. Die ***op een risicoclassificatiesysteem gebaseerde*** selectiemetingen hebben tot doel ***de doeltreffendheid van de controles te verhogen en*** na te gaan bij welke voertuigen er vermoedelijk sprake is van een inbreuk en een manuele controle moet worden uitgevoerd. Selectiemetingen kunnen worden uitgevoerd door middel van automatische op de infrastructuur aangebrachte systemen, ***zoals automatische kentekenplaatherkenning in combinatie met dynamische-weegschaaltechnologie***, of door overeenkomstig lid 6 in het voertuig geïnstalleerde systemen. De automatische systemen moeten het mogelijk maken voertuigen die vermoedelijk overladen zijn te identificeren. De automatische systemen worden uitsluitend gebruikt om voertuigen te selecteren en niet om een inbreuk te kwalificeren en moeten derhalve niet door de lidstaten worden gecertificeerd.

Or. en

Amendement 291
Artur Zasada

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 11
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 12 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Uiterlijk twee jaar vanaf de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn voeren de lidstaten gewichtsmetingen uit van rijdende voertuigen of voertuigcombinaties. Die selectiemetingen hebben tot doel na te gaan bij welke voertuigen er vermoedelijk sprake is van een inbreuk en een manuele controle moet worden uitgevoerd. Selectiemetingen kunnen worden uitgevoerd door middel van automatische op de infrastructuur aangebrachte systemen of door overeenkomstig lid 6 in het voertuig geïnstalleerde systemen. De automatische systemen moeten het mogelijk maken voertuigen die vermoedelijk overladen zijn te identificeren. ***De automatische systemen worden uitsluitend gebruikt om voertuigen te selecteren en niet om een inbreuk te kwalificeren en moeten derhalve niet door de lidstaten worden gecertificeerd.***

Amendement

Uiterlijk twee jaar vanaf de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn voeren de lidstaten gewichtsmetingen uit van rijdende voertuigen of voertuigcombinaties. Die selectiemetingen hebben tot doel na te gaan bij welke voertuigen er vermoedelijk sprake is van een inbreuk en een manuele controle moet worden uitgevoerd. Selectiemetingen kunnen worden uitgevoerd door middel van automatische op de infrastructuur aangebrachte systemen of door overeenkomstig lid 6 in het voertuig geïnstalleerde systemen. De automatische systemen moeten het mogelijk maken voertuigen die vermoedelijk overladen zijn te identificeren.

Or. pl

Amendement 292
Silvia-Adriana Țicău

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 11
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 12 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Uiterlijk twee jaar vanaf de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn voeren de lidstaten gewichtsmetingen uit van rijdende voertuigen of voertuigcombinaties. Die selectiemetingen hebben tot doel na te gaan bij welke voertuigen er vermoedelijk sprake is van een inbreuk en een manuele controle moet

Amendement

Uiterlijk twee jaar vanaf de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn voeren de lidstaten gewichtsmetingen uit van rijdende voertuigen of voertuigcombinaties. Die selectiemetingen hebben tot doel na te gaan bij welke voertuigen er vermoedelijk sprake is van een inbreuk en een manuele controle moet

worden uitgevoerd. Selectiemetingen **kunnen** worden uitgevoerd door middel van automatische op de infrastructuur aangebrachte systemen of door overeenkomstig lid 6 in het voertuig geïnstalleerde systemen. De automatische systemen moeten het mogelijk maken voertuigen die vermoedelijk overladen zijn te identificeren. ***De automatische systemen worden uitsluitend gebruikt om voertuigen te selecteren en niet om een inbreuk te kwalificeren en moeten derhalve niet door de lidstaten worden gecertificeerd.***

worden uitgevoerd. Selectiemetingen worden uitgevoerd door middel van automatische op de infrastructuur aangebrachte systemen of door overeenkomstig ***Verordening EU 2014/... (verordening betreffende het controleapparaat in het wegvervoer)*** en lid 6 in het voertuig geïnstalleerde systemen, ***zoals intelligente tachografen.*** De automatische systemen moeten het mogelijk maken voertuigen die vermoedelijk overladen zijn te identificeren.

Or. ro

Amendement 293
Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 11
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 12 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

De lidstaten ***voeren een aantal selectiemetingen uit dat overeenstemt met een jaarlijks gemiddelde van één weging per 2000 voertuigkilometers.***

Amendement

De lidstaten ***voeren, rekening houdend met de beschikbare middelen en reserves, een passend aantal selectiemetingen uit in het betreffende kalenderjaar.***

Or. pl

Motivering

De vereiste om selectiemetingen (voorselectie) uit te voeren in een aantal dat overeenkomt met jaarlijks minimaal één weging per 2000 voertuigkilometers, hetgeen volgens de informatie van de Europese Commissie de mogelijkheid biedt om ieder voertuig elke drie dagen te controleren, lijkt een oplossing die niet evenredig is met de verwachte resultaten.

Amendement 294
Anne E. Jensen

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 11
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 12 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

De lidstaten voeren een aantal selectiemetingen uit dat **overeenstemt met een jaarlijks gemiddelde van één weging per 2000 voertuigkilometers.**

Amendement

De lidstaten voeren een aantal selectiemetingen uit dat **evenredig is aan het totale aantal van deze voertuigen dat op hun grondgebied staan ingeschreven en/of worden gebruikt.**

Or. en

Motivering

Het dient aan de lidstaten te worden overgelaten te bepalen hoeveel voertuigen vooraf voor controles worden geselecteerd, maar zij moeten hierbij rekening houden met het aantal van deze voertuigen dat op hun grondgebied is geregistreerd en/of wordt gebruikt.

Amendement 295
Markus Ferber

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 11
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 12 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

De lidstaten voeren een aantal selectiemetingen uit dat overeenstemt met een jaarlijks **gemiddelde van één weging per 2000 voertuigkilometers.**

Amendement

De lidstaten voeren een aantal selectiemetingen uit dat overeenstemt met een jaarlijks gemiddelde van [] % **van het op hun grondgebied door de in artikel 2 bedoelde voertuigen geleverde vervoersprestaties (tkm of pkm). Niet-ingezeten voertuigen moeten in het controlequotum in aanmerking worden genomen volgens hun aandeel in het verkeer.**

Or. de

Motivering

De selectiemeting moet in overeenstemming worden gebracht met de gewijzigde frequentie voor technische controles langs de weg.

Amendement 296

Patricia van der Kammen

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 11

Richtlijn 96/53/EC

Artikel 12 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

De lidstaten **voeren een aantal selectiemetingen uit dat overeenstemt met** een jaarlijks gemiddelde van één weging per 2000 voertuigkilometers.

Amendement

Het is aan de lidstaten om te bepalen hoeveel controles zij verrichten. Een jaarlijks gemiddelde van één weging per 2000 voertuigkilometers **kan daarbij een handzame indicator zijn voor een adequaat aantal metingen.**

Or. nl

Amendement 297

Artur Zasada

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 11

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 12 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

De lidstaten voeren een aantal selectiemetingen uit dat overeenstemt met een jaarlijks gemiddelde van één weging per **2000** voertuigkilometers.

Amendement

De lidstaten voeren een aantal selectiemetingen uit dat overeenstemt met een jaarlijks gemiddelde van één weging per **4000** voertuigkilometers.

Or. pl

Amendement 298
Phil Bennion

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 11
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 12 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

De lidstaten zorgen ervoor dat de bevoegde instanties de nodige informatie uitwisselen om de controles op Europese schaal efficiënter te maken en het verloop ervan te faciliteren, met name via het nationaal contactpunt, dat verantwoordelijk is voor de informatie-uitwisseling met de andere lidstaten. De nodige informatie omvat met name de identificatie van overtreeders, de omschrijving van de gepleegde inbreuken en opgelegde sancties en de betrouwbaarheid van de betrokken onderneming. Het contactpunt wordt aangewezen overeenkomstig artikel 18, lid 1, van Verordening (EG) nr. 1071/2009.

Amendement

De lidstaten zorgen ervoor dat de bevoegde instanties **via één contactpunt** de nodige informatie uitwisselen om de controles op Europese schaal efficiënter te maken en het verloop ervan te faciliteren, met name via het nationaal contactpunt, dat verantwoordelijk is voor de informatie-uitwisseling met de andere lidstaten. De nodige informatie omvat met name de identificatie van overtreeders, de omschrijving van de gepleegde inbreuken en opgelegde sancties en de betrouwbaarheid van de betrokken onderneming. Het contactpunt wordt aangewezen overeenkomstig artikel 18, lid 1, van Verordening (EG) nr. 1071/2009.

Or. en

Amendement 299
Patricia van der Kammen

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 11
Richtlijn 96/53/EC
Artikel 12 – lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

Wanneer op basis van de overeenkomstig lid 2 uitgevoerde selectie het vermoeden bestaat dat een voertuig overladen is, wordt minstens één van de volgende maatregelen genomen:

i) uitvoering van een wegcontrole met een

Amendement

Schrappen

gehomologeerd meettoestel, nadat het voertuig staande is gehouden;

ii) kennisgeving aan de vervoersonderneming van het vermoeden van overgewicht;

iii) controle ter plaatse bij de onderneming, met name bij herhaling na de kennisgeving van de in ii) genoemde informatie.

Or. nl

Motivering

Het is aan de lidstaten om handhaving en sancties vorm te geven

Amendement 300

Markus Ferber

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 11

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 12 – lid 5 – punt i

Door de Commissie voorgestelde tekst

uitvoering van een wegcontrole met een gehomologeerd meettoestel, nadat het voertuig staande is gehouden;

Amendement

uitvoering van een **manuele** wegcontrole met een gehomologeerd meettoestel, nadat het voertuig staande is gehouden;

Or. de

Amendement 301

Anne E. Jensen

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 11

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 12 – lid 5 – punt i

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

uitvoering van een wegcontrole met een gehomologeerd meettoestel, nadat het voertuig staande is gehouden;

uitvoering van een wegcontrole met een gehomologeerd meettoestel, nadat het voertuig staande is gehouden, **teneinde waar nodig een sanctie op te leggen**;

Or. en

Motivering

Controles en sancties mogen niet worden geautomatiseerd, maar moeten in contacten tussen de autoriteiten en bestuurders/vervoerders voorzien. Daarom wordt gespecificeerd wanneer een sanctie kan worden opgelegd en wanneer een kennisgeving slechts ter informatie kan worden verstuurd. Bovendien zijn met betrekking tot de overlading van voertuigen in het wegverkeer geen controles ter plaatse nodig.

Amendement 302
Oldřich Vlasák

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 11
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 12 – lid 5 – punt ii

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

kennisgeving aan de vervoersonderneming van het vermoeden van overgewicht;

Schrappen

Or. cs

Motivering

Deze bepaling lijkt irrelevant. Loutere, niet door wegcontroles bevestigde verdenking mag niet volstaan om terzake enige verdere stappen tegen de vervoersonderneming te ondernemen.

Amendement 303
Anne E. Jensen

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 11
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 12 – lid 5 – punt ii

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

kennisgeving aan de vervoersonderneming van het vermoeden van overgewicht;

kennisgeving ***slechts ter informatie*** aan de vervoersonderneming van het vermoeden van overgewicht;

Or. en

Motivering

Controles en sancties mogen niet worden geautomatiseerd, maar moeten in contacten tussen de autoriteiten en bestuurders/vervoerders voorzien. Daarom wordt gespecificeerd wanneer een sanctie kan worden opgelegd en wanneer een kennisgeving slechts ter informatie kan worden verstuurd. Bovendien zijn met betrekking tot de overlading van voertuigen in het wegverkeer geen controles ter plaatse nodig.

Amendement 304
Oldřich Vlasák

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 11
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 12 – lid 5 – punt iii

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

controle ter plaatse bij de onderneming, met name bij herhaling na de kennisgeving van de in ii) genoemde informatie.

Schrappen

Or. cs

Motivering

Deze bepaling lijkt irrelevant. Loutere, niet door wegcontroles bevestigde verdenking mag niet volstaan om terzake enige verdere stappen tegen de vervoersonderneming te ondernemen.

Amendement 305
Anne E. Jensen

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 11
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 12 – lid 5 – punt iii

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

***controle ter plaatse bij de onderneming,
met name bij herhaling na de
kennisgeving van de in ii) genoemde
informatie.***

Schrappen

Or. en

Motivering

Controles en sancties mogen niet worden geautomatiseerd, maar moeten in contacten tussen de autoriteiten en bestuurders/vervoerders voorzien. Daarom wordt gespecificeerd wanneer een sanctie kan worden opgelegd en wanneer een kennisgeving slechts ter informatie kan worden verstuurd. Bovendien zijn met betrekking tot de overlading van voertuigen in het wegverkeer geen controles ter plaatse nodig.

Amendement 306
Peter van Dalen

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 11
Richtlijn 96/53/EC
Artikel 12 – lid 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

***Overeenkomstig lid 1, stimuleren de
lidstaten de uitrusting van alle voertuigen
en voertuigcombinaties met ingebouwde
weegapparatuur (totaalgewicht en gewicht
per as), die te allen tijde rijdend de
weegegevens kan doorsturen naar een
instantie die wegcontroles verricht of de
autoriteiten die bevoegd zijn voor het
toezicht op het goederenvervoer. Deze
informatie wordt meegedeeld middels de
interface als gedefinieerd door de normen***

Schrappen

CEN DSRC¹³ EN12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 en ISO 14906.

¹³ **DSRC: Dedicated Short Range Communications.**

Or. nl

Amendement 307
Oldřich Vlasák

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 11
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 12 – lid 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

Overeenkomstig lid 1, **stimuleren** de lidstaten de uitrusting van alle voertuigen en voertuigcombinaties met ingebouwde weegapparatuur (totaalgewicht en gewicht per as), die te allen tijde rijdend de weeggegevens kan doorsturen naar een instantie die wegcontroles verricht of de autoriteiten die bevoegd zijn voor het toezicht op het goederenvervoer. Deze informatie wordt meegedeeld middels de interface als gedefinieerd door de normen CEN DSRC¹³ EN12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 en ISO 14906.

¹³ DSRC: Dedicated Short Range Communications.

Amendement

Overeenkomstig lid 1 **kunnen** de lidstaten de uitrusting van alle voertuigen en voertuigcombinaties met ingebouwde weegapparatuur (totaalgewicht en gewicht per as), die te allen tijde rijdend de weeggegevens kan doorsturen naar een instantie die wegcontroles verricht of de autoriteiten die bevoegd zijn voor het toezicht op het goederenvervoer, **stimuleren**. Deze informatie wordt meegedeeld middels de interface als gedefinieerd door de normen CEN DSRC¹³ EN12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 en ISO 14906.

¹³ DSRC: Dedicated Short Range Communications.

Or. cs

Motivering

Indien een lidstaat uitsluitend voor een op infrastructuur geplaatst systeem voor selectiemetingen kiest, is er geen in voertuigen geïnstalleerde apparatuur nodig.

Amendement 308
Jörg Leichtfried

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 11
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 12 – lid 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

Overeenkomstig lid 1, *stimuleren de lidstaten de uitrusting van alle voertuigen en voertuigcombinaties* met ingebouwde *weegapparatuur* (totaalgewicht en gewicht per as), die te allen tijde rijdend de weeggegevens *kan* doorsturen naar een instantie die wegcontroles verricht of de autoriteiten die bevoegd zijn voor het toezicht op het goederenvervoer. Deze informatie wordt megedeeld middels de interface als gedefinieerd door de normen CEN DSRC¹³ EN12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 en ISO 14906.

¹³ DSRC: Dedicated Short-Range Communications

Amendement

Overeenkomstig lid 1 *worden nieuwe voertuigen van de categorieën N2 en N3 uitgerust* met ingebouwde *weegsystemen* (totaalgewicht en gewicht per as) die te allen tijde rijdend de weeggegevens *kunnen* doorsturen naar een instantie die wegcontroles verricht of de autoriteiten die bevoegd zijn voor het toezicht op het goederenvervoer. Deze informatie wordt megedeeld middels de interface als gedefinieerd door de normen CEN DSRC¹³ EN12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 en ISO 14906. *Deze informatie is ook toegankelijk voor de bestuurder.*

¹³ DSRC: Dedicated Short-Range Communications

Or. en

Motivering

Correctie van het amendement in het ontwerpverslag. De term "systemen" is technologisch neutraler dan "apparatuur".

Amendement 309
Corien Wortmann-Kool

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 11
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 12 – lid 6

Overeenkomstig lid 1, stimuleren de lidstaten de uitrusting van alle voertuigen en voertuigcombinaties met ingebouwde weegapparatuur (totaalgewicht en gewicht per as), die te allen tijde rijdend de weeggegevens kan doorsturen naar een instantie die wegcontroles verricht of de autoriteiten die bevoegd zijn voor het toezicht op het goederenvervoer. **Deze informatie wordt meegedeeld middels de interface als gedefinieerd door de normen CEN DSRC¹³ EN12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 en ISO 14906.**

De Commissie doet verder onderzoek naar en stelt een verslag op over de mogelijke uitrusting van alle voertuigen en voertuigcombinaties met ingebouwde weegapparatuur (totaalgewicht en gewicht per as), die te allen tijde rijdend de weeggegevens kan doorsturen naar een instantie die wegcontroles verricht of de autoriteiten die bevoegd zijn voor het toezicht op het goederenvervoer. **In dit verslag behandelt de Commissie met name de volgende kwesties:**

- de criteria aan de hand waarvan kan worden bepaald of de wettelijke en niet-wettelijke voorschriften worden nageleefd;**
- de vermindering van de administratieve lasten voor vervoerders;**
- harmonisatie van de handhavingsprocedures en interoperabiliteit van de ingebouwde weegapparatuur; De harmonisatie dient ook betrekking te hebben op de aanvullende technische specificaties die in de Unie de volledige interoperabiliteit moeten waarborgen van de ingebouwde weegapparatuur zodat de autoriteiten van alle lidstaten op eenzelfde manier kunnen communiceren met in alle andere lidstaten ingeschreven voertuigen en voertuigcombinaties en indien nodig de ontvangen informatie kunnen uitwisselen met de autoriteiten van andere lidstaten;**
- voorwaarden voor inbreuken in het geval van technische defecten;**
- interoperabele instrumenten met behulp waarvan inspecteurs de door de apparatuur doorgestuurde gegevens kunnen lezen en naar behoren kunnen interpreteren;**
- grondige beproeving van de apparatuur**

in het veld.

Het verslag van de Commissie kan zo nodig vergezeld gaan van voorstellen betreffende de installatie van ingebouwde gewichtssensoren in nieuwe vrachtwagens.

¹³ **DSRC: Dedicated Short-Range Communications**

Or. en

Motivering

De Commissie dient eerst de voorwaarden en procedures voor de installatie van ingebouwde gewichtssensoren te onderzoeken en vast te stellen of de technologie nauwkeurig en betrouwbaar is en wanneer zij door de lidstaten wordt toegepast, aangezien dit tot extra lasten voor vervoerders kan leiden. Zo niet, zullen zij averechts werken en voor vertraging zorgen bij de invoering van voertuigen die aan de eisen voldoen.

Amendement 310 **Anne E. Jensen**

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 11
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 12 – lid 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

Overeenkomstig lid 1, stimuleren de lidstaten de uitrusting van alle voertuigen en voertuigcombinaties met ingebouwde weegapparatuur (totaalgewicht en gewicht per as), die te allen tijde rijdend de weeggegevens kan doorsturen naar een instantie die wegcontroles verricht of de autoriteiten die bevoegd zijn voor het toezicht op het goederenvervoer. Deze informatie wordt meegedeeld middels de interface als gedefinieerd door de normen CEN DSRC¹³ EN12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 en ISO 14906.

Amendement

Overeenkomstig lid 1, stimuleren de lidstaten de uitrusting van alle voertuigen en voertuigcombinaties met ingebouwde weegapparatuur (totaalgewicht en gewicht per as), die te allen tijde rijdend de weeggegevens kan doorsturen naar een instantie die wegcontroles verricht of de autoriteiten die bevoegd zijn voor het toezicht op het goederenvervoer. ***Bij de meting moet rekening worden gehouden met de nationale voorschriften inzake gewichten die van toepassing zijn op het grondgebied vanwaar de gegevens van het voertuig worden doorgestuurd.*** Deze informatie wordt meegedeeld middels de

interface als gedefinieerd door de normen CEN DSRC¹³ EN12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 en ISO 14906.

¹³ DSRC: Dedicated Short Range Communications.

¹³ DSRC: Dedicated Short Range Communications.

Or. en

Motivering

Het systeem moet rekening houden met het feit dat niet overal in de EU gelijke maximaal toegestane gewichten gelden.

Amendement 311
Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 11
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 12 – lid 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

De Commissie wordt gemachtigd overeenkomstig artikel 16 gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot:

Schrappen

- de aanvullende technische specificaties die in de Unie de volledige interoperabiliteit moeten waarborgen van de in lid 6 genoemde ingebouwde weegapparatuur zodat de autoriteiten van alle lidstaten op eenzelfde manier kunnen communiceren met in alle andere lidstaten ingeschreven voertuigen en voertuigcombinaties en indien nodig de ontvangen informatie kunnen uitwisselen met de autoriteiten van andere lidstaten;***
- de in lid 2 van dit artikel genoemde procedure voor de selectiemetingen, de technische specificaties van de voor die selectie gebruikte instrumenten, de nauwkeurigheidseisen en de regels voor***

het gebruik van die instrumenten. Die procedures, specificaties en gebruiksvoorschriften moeten ervoor zorgen dat de controles in alle lidstaten op dezelfde manier worden uitgevoerd en dat alle vervoersondernemingen in de Unie gelijk worden behandeld.

Or. pl

Motivering

Het huidige bereik van de gedelegeerde handelingen die in artikel 12 zijn voorgesteld is te breed. De Europese Commissie claimt het recht om onder andere extra technische specificaties, de procedure voor de selectiemetingen, de technische specificaties van de voor die selectie gebruikte instrumenten, de nauwkeurigheidseisen en de regels voor het gebruik van die instrumenten te bepalen. Genoemde bepalingen kunnen in de toekomst leiden tot financiële belasting van de begroting van de lidstaten.

Amendement 312
Oldřich Vlasák

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 11
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 12 – lid 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

De Commissie wordt gemachtigd overeenkomstig artikel 16 gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot:

Schrappen

– de aanvullende technische specificaties die in de Unie de volledige interoperabiliteit moeten waarborgen van de in lid 6 genoemde ingebouwde weegapparatuur zodat de autoriteiten van alle lidstaten op eenzelfde manier kunnen communiceren met in alle andere lidstaten ingeschreven voertuigen en voertuigcombinaties en indien nodig de ontvangen informatie kunnen uitwisselen met de autoriteiten van andere lidstaten;

– de in lid 2 van dit artikel genoemde procedure voor de selectiemetingen, de technische specificaties van de voor die selectie gebruikte instrumenten, de nauwkeurigheidseisen en de regels voor het gebruik van die instrumenten. Die procedures, specificaties en gebruiksvoorschriften moeten ervoor zorgen dat de controles in alle lidstaten op dezelfde manier worden uitgevoerd en dat alle vervoersondernemingen in de Unie gelijk worden behandeld.

Or. cs

Motivering

Voorgestelde machtiging is onnodig breed. Indien automatische systemen overeenkomstig artikel 12, lid 2 niet door de lidstaten hoeven te worden gecertificeerd en deze uitsluitend dienen tot vaststelling van verdenkingen op inbreuken, is niet duidelijk waarom de procedures voor selectiemetingen, de nauwkeurigheidseisen en de regels voor het gebruik van instrumenten zou moeten worden geharmoniseerd.

Amendement 313 **Peter van Dalen**

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 11
Richtlijn 96/53/EC
Artikel 12 – lid 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

De Commissie wordt gemachtigd overeenkomstig artikel 16 gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot:

Schrappen

– de aanvullende technische specificaties die in de Unie de volledige interoperabiliteit moeten waarborgen van de in lid 6 genoemde ingebouwde weegapparatuur zodat de autoriteiten van alle lidstaten op eenzelfde manier kunnen communiceren met in alle andere lidstaten ingeschreven voertuigen en voertuigcombinaties en indien nodig de

ontvangen informatie kunnen uitwisselen met de autoriteiten van andere lidstaten;

– de in lid 2 van dit artikel genoemde procedure voor de selectiemetingen, de technische specificaties van de voor die selectie gebruikte instrumenten, de nauwkeurigheidseisen en de regels voor het gebruik van die instrumenten. Die procedures, specificaties en gebruiksvoorschriften moeten ervoor zorgen dat de controles in alle lidstaten op dezelfde manier worden uitgevoerd en dat alle vervoersondernemingen in de Unie gelijk worden behandeld.

Or. nl

Amendement 314

Patricia van der Kammen

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 11

Richtlijn 96/53/EC

Artikel 12 – lid 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

De Commissie wordt gemachtigd overeenkomstig artikel 16 gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot:

Schrappen

– de aanvullende technische specificaties die in de Unie de volledige interoperabiliteit moeten waarborgen van de in lid 6 genoemde ingebouwde weegapparatuur zodat de autoriteiten van alle lidstaten op eenzelfde manier kunnen communiceren met in alle andere lidstaten ingeschreven voertuigen en voertuigcombinaties en indien nodig de ontvangen informatie kunnen uitwisselen met de autoriteiten van andere lidstaten;

– de in lid 2 van dit artikel genoemde procedure voor de selectiemetingen, de technische specificaties van de voor die

selectie gebruikte instrumenten, de nauwkeurigheidseisen en de regels voor het gebruik van die instrumenten. Die procedures, specificaties en gebruiksvoorschriften moeten ervoor zorgen dat de controles in alle lidstaten op dezelfde manier worden uitgevoerd en dat alle vervoersondernemingen in de Unie gelijk worden behandeld.

Or. nl

Amendement 315
Corien Wortmann-Kool

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 11
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 12 – lid 7 – streepje 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

de aanvullende technische specificaties die in de Unie de volledige interoperabiliteit moeten waarborgen van de in lid 6 genoemde ingebouwde weegapparatuur zodat de autoriteiten van alle lidstaten op eenzelfde manier kunnen communiceren met in alle andere lidstaten ingeschreven voertuigen en voertuigcombinaties en indien nodig de ontvangen informatie kunnen uitwisselen met de autoriteiten van andere lidstaten;

Schrappen

Or. en

Amendement 316
Silvia-Adriana Țicău

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 11
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 12 – lid 7 – streepje 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

de in lid 2 van dit artikel genoemde procedure voor de selectiemetingen, de technische specificaties van de voor die selectie gebruikte instrumenten, de nauwkeurigheidseisen en de regels voor het gebruik van die instrumenten. Die procedures, specificaties en gebruiksvoorschriften moeten ervoor zorgen dat de controles in alle lidstaten op dezelfde manier worden uitgevoerd en dat alle vervoersondernemingen in de Unie gelijk worden behandeld.

Amendement

de in lid 2 van dit artikel genoemde procedure voor de selectiemetingen, de technische specificaties van de voor die selectie gebruikte instrumenten, de nauwkeurigheidseisen en de regels voor het gebruik **en voor de goedkeuring** van die instrumenten. Die procedures, specificaties en gebruiksvoorschriften moeten ervoor zorgen dat de controles in alle lidstaten op dezelfde manier worden uitgevoerd en dat alle vervoersondernemingen in de Unie gelijk worden behandeld.

Or. ro

Amendement 317

Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 11

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 12 – lid 7 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

7 bis. Het reguleren van de betreffende kwestie vindt plaats door middel van uitvoeringshandelingen.

Or. pl

Motivering

Het huidige bereik van de gedelegeerde handelingen die in artikel 12 zijn voorgesteld is te breed. De Europese Commissie claimt het recht om onder andere extra technische specificaties, de procedure voor de selectiemetingen, de technische specificaties van de voor die selectie gebruikte instrumenten, de nauwkeurigheidseisen en de regels voor het gebruik van die instrumenten te bepalen. Genoemde bepalingen kunnen in de toekomst leiden tot financiële belasting van de begroting van de lidstaten.

Amendement 318

Oldřich Vlasák

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 12

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

12) [...]

Schrappen

Or. cs

Motivering

Voorgestelde indeling van inbreuken is te gedetailleerd en vormt een inbreuk op de bevoegdheid van de lidstaten zelf doeltreffende sancties vast te stellen.

Amendement 319
Jacqueline Foster

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 12

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

12) [...]

Schrappen

Or. en

Motivering

Het moet aan de lidstaten worden overgelaten om over hun nationale handhavingssystemen en te heffen boetes te beslissen.

Amendement 320
Phil Bennion

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 12
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 13 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Een overschrijding van het in bijlage I, punten 2, 3, 4.1 en 4.3, vastgestelde maximaal toegestane gewicht met 10 tot

Een overschrijding van het in bijlage I, punten 2, 3, 4.1 en 4.3, vastgestelde maximaal toegestane gewicht met 10 tot

20 % wordt in het kader van deze richtlijn als een ernstige inbreuk beschouwd. Er wordt een boete opgelegd en het voertuig wordt onmiddellijk staande gehouden tot een deel van de lading is verwijderd en het maximaal toegestane gewicht niet langer wordt overschreden.

15 % wordt in het kader van deze richtlijn als een ernstige inbreuk beschouwd. Er wordt een boete opgelegd en het voertuig wordt onmiddellijk staande gehouden tot een deel van de lading is verwijderd en het maximaal toegestane gewicht niet langer wordt overschreden.

Or. en

Amendement 321
Markus Ferber

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 12
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 13 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

Een overschrijding van het in bijlage I, punten 2, 3, 4.1 en 4.3, vastgestelde maximaal toegestane gewicht met meer dan 20 % wordt vanwege de extra risico's voor andere weggebruikers in het kader van deze richtlijn als een zeer ernstige inbreuk beschouwd. Er wordt een **boete** opgelegd en het voertuig wordt onmiddellijk staande gehouden tot een deel van de lading is verwijderd zodat het maximaal toegestane gewicht niet langer wordt overschreden. ***De procedure tot intrekking van de betrouwbaarheidsstatus wordt ingeleid overeenkomstig artikel 6 van Verordening (EG) nr. 1071/2009¹⁴.***

¹⁴ ***PB L 300 van 14.11.2009, blz. 51.***

Amendement

Een overschrijding van het in bijlage I, punten 2, 3, 4.1 en 4.3, vastgestelde maximaal toegestane gewicht met meer dan 20 % wordt vanwege de extra risico's voor andere weggebruikers in het kader van deze richtlijn als een zeer ernstige inbreuk beschouwd. Er wordt een **sanctie** opgelegd en het voertuig wordt onmiddellijk staande gehouden tot een deel van de lading is verwijderd zodat het maximaal toegestane gewicht niet langer wordt overschreden.

Or. de

Motivering

Aangezien het bij overschrijdingen met meer dan 5% om een strafbaar feit gaat en niet om het rechtsgevolg van een overtreding, moet het woord boete vervangen worden door sanctie.

Bovendien bestaat de rechtstreekse plicht tot inleiding van een gerechtelijke procedure tot intrekking van de betrouwbaarheidsstatus overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1071/2009. Om die reden is verwijzing daarnaar overbodig.

Amendement 322

Phil Bennion

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 12

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 13 – lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

Een overschrijding van het in bijlage I, punten 2, 3, 4.1 en 4.3, vastgestelde maximaal toegestane gewicht met meer dan **20 %** wordt vanwege de extra risico's voor andere weggebruikers in het kader van deze richtlijn als een zeer ernstige inbreuk beschouwd. Er wordt een boete opgelegd en het voertuig wordt onmiddellijk staande gehouden tot een deel van de lading is verwijderd zodat het maximaal toegestane gewicht niet langer wordt overschreden. De procedure tot intrekking van de betrouwbaarheidsstatus wordt ingeleid overeenkomstig artikel 6 van Verordening (EG) nr. 1071/2009¹⁴.

¹⁴ PB L 300 van 14.11.2009, blz. 51.

Amendement

Een overschrijding van het in bijlage I, punten 2, 3, 4.1 en 4.3, vastgestelde maximaal toegestane gewicht met meer dan **15 %** wordt vanwege de extra risico's voor andere weggebruikers in het kader van deze richtlijn als een zeer ernstige inbreuk beschouwd. Er wordt een boete opgelegd en het voertuig wordt onmiddellijk staande gehouden tot een deel van de lading is verwijderd zodat het maximaal toegestane gewicht niet langer wordt overschreden. De procedure tot intrekking van de betrouwbaarheidsstatus wordt ingeleid overeenkomstig artikel 6 van Verordening (EG) nr. 1071/2009¹⁴.

¹⁴ PB L300 van 14.11.2009, blz. 51.

Or. en

Amendement 323

Antonio Cancian, Carlo Fidanza

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 12

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 13 – lid 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

Bij een overschrijding van de in bijlage I, punt 1, vastgestelde maximaal toegestane lengte of breedte met minder dan 2 % krijgt de vervoersonderneming een schriftelijke waarschuwing en kan een sanctie worden opgelegd indien de nationale wetgeving in die mogelijkheid voorziet.

Amendement

Bij een overschrijding van de in bijlage I, punt 1, vastgestelde maximaal toegestane lengte, **hoogte** of breedte met minder dan 2 % krijgt de vervoersonderneming een schriftelijke waarschuwing en kan een sanctie worden opgelegd indien de nationale wetgeving in die mogelijkheid voorziet.

Or. it

Amendement 324

Franco Frigo, David-Maria Sassoli

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 12

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 13 – lid 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

Bij een overschrijding van de in bijlage I, punt 1, vastgestelde maximaal toegestane lengte **of** breedte met minder dan 2 % krijgt de vervoersonderneming een schriftelijke waarschuwing en kan een sanctie worden opgelegd indien de nationale wetgeving in die mogelijkheid voorziet.

Amendement

Bij een overschrijding van de in bijlage I, punt 1, vastgestelde maximaal toegestane lengte, breedte **of hoogte** met minder dan 2 % krijgt de vervoersonderneming een schriftelijke waarschuwing en kan een sanctie worden opgelegd indien de nationale wetgeving in die mogelijkheid voorziet.

Or. it

Amendement 325

Jörg Leichtfried

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 12

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 13 – lid 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

Bij een overschrijding van de in bijlage I, punt 1, vastgestelde maximaal toegestane lengte of breedte met **2 tot 20** % door hetzij de vervoerde lading, hetzij het voertuig zelf, wordt een boete opgelegd. De controle-instanties houden het voertuig staande tot een deel van de lading is verwijderd indien de overschrijding van de toegestane lengte of breedte door de lading wordt veroorzaakt; of tot de vervoersonderneming overeenkomstig artikel 4, lid 3, over een speciale vergunning beschikt.

Amendement

Bij een overschrijding van de in bijlage I, punt 1, vastgestelde maximaal toegestane lengte of breedte met **1 tot 10** % door hetzij de vervoerde lading, hetzij het voertuig zelf, wordt **de vervoersonderneming** een boete opgelegd. De controle-instanties houden het voertuig staande tot een deel van de lading is verwijderd indien de overschrijding van de toegestane lengte of breedte door de lading wordt veroorzaakt; of tot de vervoersonderneming overeenkomstig artikel 4, lid 3, over een speciale vergunning beschikt.

Or. de

Motivering

Bij genoemde overschrijding van de toegestane lengte of breedte gaat het in de regel om constructiekenmerken van een voertuig. In tegenstelling tot overlading van een voertuig heeft de vrachtwagenchauffeur hierop geen invloed. Het amendement zorgt voor rechtszekerheid en waarborgt dat instanties niet de beroepschauffeur ter verantwoording roepen, maar de vervoersonderneming of de vergunninghouder.

Amendement 326
Jörg Leichtfried

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 12
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 8 – lid 8

Door de Commissie voorgestelde tekst

Een overschrijding van de in bijlage I, punt 1, vastgestelde maximaal toegestane lengte of breedte van de lading of het voertuig met meer dan **20** % wordt, vanwege de extra risico's voor andere weggebruikers, in het kader van deze richtlijn als een zeer ernstige inbreuk beschouwd. **Er** wordt een boete opgelegd en het voertuig wordt onmiddellijk door de controle-instanties

Amendement

Een overschrijding van de in bijlage I, punt 1, vastgestelde maximaal toegestane lengte of breedte van de lading of het voertuig met meer dan **10** % wordt, vanwege de extra risico's voor andere weggebruikers, in het kader van deze richtlijn als een zeer ernstige inbreuk beschouwd. **De vervoersonderneming** wordt een boete opgelegd en het voertuig wordt

staande gehouden tot een deel van de lading is verwijderd of tot de vervoersonderneming overeenkomstig artikel 4, lid 3, over een speciale vergunning beschikt, indien de overschrijding van de toegestane lengte of breedte door de lading wordt veroorzaakt. De procedure tot intrekking van de betrouwbaarheidsstatus wordt ingeleid overeenkomstig artikel 6 van Verordening (EG) nr. 1071/2009.

onmiddellijk door de controle instanties staande gehouden tot een deel van de lading is verwijderd of tot de vervoersonderneming overeenkomstig artikel 4, lid 3, over een speciale vergunning beschikt, indien de overschrijding van de toegestane lengte of breedte door de lading wordt veroorzaakt. De procedure tot intrekking van de betrouwbaarheidsstatus wordt ingeleid overeenkomstig artikel 6 van Verordening (EG) nr. 1071/2009.

Or. de

Motivering

Bij genoemde overschrijding van de toegestane lengte of breedte gaat het in de regel om constructiekenmerken van een voertuig waarop de vrachtwagenchauffeur geen invloed heeft. Het amendement zorgt voor rechtszekerheid en waarborgt dat instanties de vervoersonderneming of de vergunninghouder ter verantwoording roepen en niet de beroepschauffeur.

Amendement 327 **Oldřich Vlasák**

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 12 bis (nieuw)
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 13

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(12 bis) Artikel 13 wordt vervangen door:

Artikel 13

De lidstaten stellen overeenkomstig hun nationale grondwettelijke bepalingen voorschriften vast betreffende de sancties die aan inbreuken op deze verordening worden verbonden, en treffen alle nodige maatregelen om te waarborgen dat deze sancties worden toegepast. Deze sancties moeten doeltreffend, evenredig, afschrikkend en niet-discriminerend zijn en moeten overeenkomen met de in

Motivering

Voorgestelde indeling van inbreuken is te gedetailleerd en vormt een inbreuk op de bevoegdheid van de lidstaten zelf doeltreffende sancties vast te stellen.

Amendement 328

Anne E. Jensen

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 13

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 14

Door de Commissie voorgestelde tekst

Wanneer hij een wegvervoerder de opdracht geeft om een **container** te vervoeren, verstrekt de verlader de wegvervoerder een verklaring waarin het **gewicht** van de vervoerde **container** wordt vermeld. Indien **deze** informatie **fout** is of ontbreekt, draagt de verlader, wanneer het voertuig overladen is, dezelfde verantwoordelijkheid als de vervoersonderneming.

Amendement

Wanneer hij een wegvervoerder de opdracht geeft om **goederen, met inbegrip van containers, wissellaadbakken en andere ladingen**, te vervoeren, verstrekt de verlader **voorafgaand aan het laden** de wegvervoerder een **schriftelijke** verklaring waarin het **brutogewicht** van de vervoerde **lading** wordt vermeld. **Deze verklaring kan ook elektronisch worden ingediend. Ongeacht de vorm dient het document waarin het brutogewicht van de container is vermeld, te worden ondertekend door een persoon die daartoe door de verlader is gemachtigd.** Indien **de informatie over het brutogewicht van de lading onjuist** is of ontbreekt, draagt de verlader, wanneer het voertuig overladen is, dezelfde verantwoordelijkheid als de vervoersonderneming. **Bij intermodaal vervoer wordt de informatie over het brutogewicht van een verpakte intermodale laadeenheid, zoals een container of wissellaadbak, doorgegeven aan de volgende partij die de container in haar beheer heeft.**

Motivering

De medeaansprakelijkheid van de verlader dient niet te worden beperkt tot het vervoer van containers, maar dient betrekking te hebben op het vervoer van alle soorten ladingen.

Amendement 329
Markus Ferber

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 13
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 14

Door de Commissie voorgestelde tekst

Wanneer hij een wegvervoerder de opdracht geeft om een container te vervoeren, verstrekt de verlader de wegvervoerder een verklaring waarin het gewicht van de vervoerde container wordt vermeld. Indien deze informatie fout is of ontbreekt, draagt de verlader, wanneer het voertuig overladen is, dezelfde verantwoordelijkheid als **de vervoersonderneming**.

Amendement

Wanneer hij een wegvervoerder de opdracht geeft om een container te vervoeren, verstrekt de verlader de wegvervoerder een verklaring waarin het gewicht van de vervoerde container wordt vermeld. Indien deze informatie fout is of ontbreekt, draagt de verlader, wanneer het voertuig overladen is, dezelfde verantwoordelijkheid als **alle andere betrokken vervoersmodaliteiten**.

Or. de

Amendement 330
Gesine Meissner

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 13
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 14

Door de Commissie voorgestelde tekst

Wanneer hij een wegvervoerder de opdracht geeft om **een container** te vervoeren, verstrekt de verlader de wegvervoerder een verklaring waarin het

Amendement

Wanneer hij een wegvervoerder de opdracht geeft om **goederen, met inbegrip van containers, wissellaadbakken en andere ladingen**, te vervoeren, verstrekt de

gewicht van de vervoerde container wordt vermeld. Indien deze informatie fout is of ontbreekt, draagt de verlader, wanneer het voertuig overladen is, dezelfde verantwoordelijkheid als de vervoersonderneming.

verlader de wegvervoerder een **schriftelijke** verklaring waarin het **brutogewicht** van de vervoerde container wordt vermeld. **Deze verklaring kan ook elektronisch worden ingediend. Ongeacht de vorm dient het document waarin het brutogewicht van de container is vermeld, te worden ondertekend door een persoon die daartoe door de verlader is gemachtigd. Indien de informatie over het brutogewicht van de lading onjuist is of ontbreekt, draagt de verlader, wanneer het voertuig overladen is, dezelfde verantwoordelijkheid als de vervoersonderneming. Bij intermodaal vervoer wordt de informatie over het brutogewicht van een verpakte intermodale laadeenheid, zoals een container of wissellaadbak, doorgegeven aan de volgende partij die de container in haar beheer heeft.**

Or. en

Motivering

De medeaansprakelijkheid van de verlader dient niet te worden beperkt tot het vervoer van containers, maar dient betrekking te hebben op het vervoer van alle soorten ladingen.

Amendement 331 Patricia van der Kammen

**Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 14
Richtlijn 96/53/EC
Artikel 15**

Door de Commissie voorgestelde tekst

De lidstaten bezorgen de Commissie om de twee jaar tijdens het eerste kwartaal van het kalenderjaar een verslag over de tijdens de twee vorige kalenderjaren uitgevoerde controles, de resultaten daarvan en de aan overtreders opgelegde sancties. De Commissie maakt een

Amendement

Schrappen

*analyse van die verslagen en dient die in
het tweede kwartaal van het kalenderjaar
in bij de Raad en het Europees Parlement.*

Or. nl

Amendement 332
Jacqueline Foster

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 15
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 16 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

De bevoegdheid tot vaststelling van gedelegeerde handelingen als bedoeld in artikel 8, lid 4, artikel 9, lid 5, **en artikel 12, lid 7**, wordt met ingang van [datum van inwerkingtreding van deze richtlijn] voor **onbepaalde tijd** aan de Commissie toegekend.

Amendement

De bevoegdheid tot vaststelling van gedelegeerde handelingen als bedoeld in artikel 8, lid 4, **en** artikel 9, lid 5, wordt met ingang van [datum van inwerkingtreding van deze richtlijn] voor **een termijn van ten hoogste vijf jaar** aan de Commissie toegekend.

Or. en

Motivering

De periode gedurende welke de Commissie wordt gemachtigd om gedelegeerde handelingen vast te stellen, dient niet onbepaald te zijn.

Amendement 333
Silvia-Adriana Țicău

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 15
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 16 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

De bevoegdheid tot vaststelling van gedelegeerde handelingen als bedoeld in artikel 8, lid 4, artikel 9, lid 5, en artikel 12,

Amendement

De bevoegdheid tot vaststelling van gedelegeerde handelingen als bedoeld in artikel 8, lid 4, artikel 9, lid 5, en artikel 12,

lid 7, wordt met ingang van [datum van inwerkingtreding van deze richtlijn] voor **onbepaalde tijd** aan de Commissie toegekend.

lid 7, wordt met ingang van [datum van inwerkingtreding van deze richtlijn] voor **een termijn van zeven jaar** aan de Commissie toegekend.

De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van zeven jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.

Or. ro

Amendement 334
Jacqueline Foster

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 15
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 16 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

De bevoegdheidsdelegatie als bedoeld in artikel 8, lid 4, artikel 9, lid 5, **en artikel 12, lid 7**, kan te allen tijde door het Europees Parlement of de Raad worden ingetrokken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het besluit treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie of op een latere datum die in het besluit wordt vermeld. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.

Amendement

De bevoegdheidsdelegatie als bedoeld in artikel 8, lid 4, **en** artikel 9, lid 5, kan te allen tijde door het Europees Parlement of de Raad worden ingetrokken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het besluit treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie of op een latere datum die in het besluit wordt vermeld. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.

Or. en

Amendement 335
Jacqueline Foster

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 15

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 16 – lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

Een overeenkomstig artikel 8, lid 4, artikel 9, lid 5, **en artikel 12, lid 7**, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking wanneer noch het Europees Parlement, noch de Raad binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van die handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar tegen de handeling heeft gemaakt of wanneer zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn aan de Commissie heeft meegedeeld geen bezwaar te zullen maken. Die termijn kan op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden worden verlengd.

Amendement

Een overeenkomstig artikel 8, lid 4, **en** artikel 9, lid 5, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking wanneer noch het Europees Parlement, noch de Raad binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van die handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar tegen de handeling heeft gemaakt of wanneer zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn aan de Commissie heeft meegedeeld geen bezwaar te zullen maken. Die termijn kan op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden worden verlengd.

Or. en

Amendement 336
Jörg Leichtfried

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 15 bis (nieuw)

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 16 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

15 bis) Het volgende artikel 16 bis wordt toegevoegd:

Artikel 16 bis

Uiterlijk [vijf jaar na de datum van bekendmaking van deze richtlijn] dient de Commissie bij het Europees Parlement en

de Raad een verslag in over de toepassing en de gevolgen van deze richtlijn, met name het effect van de richtlijn op de modal shift.

Or. en

Amendement 337
Bogusław Liberadzki

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 15 bis (nieuw)
Richtlijn 96/53/EG
Artikel 16 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

15 bis) Het volgende artikel 16 bis wordt toegevoegd:

Artikel 16 bis

Uiterlijk op 1 januari 2016 sluit de Commissie haar evaluatie van deze richtlijn af en uiterlijk op 1 januari 2017 dient zij indien nodig op basis van die evaluatie en haar effectbeoordeling bij het Europees Parlement en de Raad een voorstel in dat in de verplichte toepassing van de in artikel 9, lid 2, vermelde veiligheidseisen op alle nieuwe voertuigen van de categorieën N2 en N3 voorziet.

Or. en

Amendement 338
Bogusław Liberadzki

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 16 – letter a bis (nieuw)
Richtlijn 96/53/EG
Bijlage I – punt 1.1 – streepje 8 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(a bis) het volgende punt wordt toegevoegd: "beladen voertuigen voor voertuigvervoer: 20,75 m;"

Or. en

Amendement 339

Jim Higgins, Phil Prendergast, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Alain Cadec, Petri Sarvamaa

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 16 – letter a bis (nieuw)

Richtlijn 96/53/EG

Bijlage I – punt 1.1 – streepje 8 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(a bis) het volgende punt wordt toegevoegd:

"beladen voertuigen voor voertuigvervoer: 20,75 m;"

Or. en

Motivering

Een geharmoniseerde lengte in beladen toestand voor gespecialiseerde voertuigen voor voertuigvervoer van minimaal 20,75 m in de hele EU betekent extra laadruimte voor maximaal 3 auto's (9 in plaats van 6) per voertuig, wat tot grotere brandstofefficiëntie leidt, een kleiner aantal vrachtwagens voor dezelfde lading, lagere (externe) kosten en minder CO₂-uitstoot per vervoerde nieuwe auto. Daar dergelijke voertuigen reeds op het grondgebied van de meeste lidstaten zijn toegelaten, is er geen sprake van extra risico's met betrekking tot de verkeersveiligheid of de capaciteit van de infrastructuur.

Amendement 340

Peter van Dalen

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 16 – letter a bis (nieuw)

Richtlijn 96/53/EC
Bijlage I – punt 1.1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

a bis) punt 1.1, 18,75, wordt vervangen door:

25,25

Or. nl

Amendement 341
Jörg Leichtfried

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 16 – letter b
Richtlijn 96/53/EG
Bijlage I – punt 2.2.2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

"Motorvoertuig met drie assen met oplegger met twee of drie assen die bij **intermodaal** vervoer, één of meer intermodale vervoerseenheden vervoert, met een totale maximumlengte van 40 of 45 voet: 44 ton."

"Motorvoertuig met drie assen met oplegger met twee of drie assen die bij **gecombineerd** vervoer, één of meer intermodale vervoerseenheden vervoert, met een totale maximumlengte van 40 of 45 voet: 44 ton."

Or. de

Amendement 342
Carlo Fidanza, Antonio Cancian

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 16 – letter b
Richtlijn 96/53/EG
Bijlage I – punt 2.2.2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Motorvoertuig met drie assen met oplegger met twee of drie assen die bij intermodaal vervoer, één of meer intermodale

Motorvoertuig met **twee of** drie assen met oplegger met twee of drie assen die bij intermodaal vervoer, één of meer

vervoerseenheden vervoert, met een totale maximumlengte van **40 of** 45 voet: 44 ton.

intermodale vervoerseenheden vervoert, met een totale maximumlengte van 45 voet: 44 ton.

Or. it

Amendement 343
Markus Ferber

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 16 – letter b
Richtlijn 96/53/EG
Bijlage I – punt 2.2.2

Door de Commissie voorgestelde tekst

"Motorvoertuig met drie assen met oplegger met twee of drie assen die bij intermodaal vervoer, één of meer intermodale vervoerseenheden vervoert, **met een totale maximumlengte van 40 of 45 voet**: 44 ton."

Amendement

"Motorvoertuig met drie assen met oplegger met twee of drie assen die bij intermodaal vervoer, **overeenkomstig artikel 2 van de richtlijn (bijv. wissellaadbakken en containers tot 45')** één of meer intermodale vervoerseenheden vervoert: 44 ton."

Or. de

Amendement 344
Franco Frigo, David-Maria Sassoli

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 16 – letter b
Richtlijn 96/53/EG
Bijlage I – punt 2.2.2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Motorvoertuig met drie assen met oplegger met twee of drie assen die bij intermodaal vervoer, één of meer intermodale vervoerseenheden vervoert, met een totale maximumlengte van **40 of** 45 voet: 44 ton.

Amendement

Motorvoertuig met **twee of** drie assen met oplegger met twee of drie assen die bij intermodaal vervoer, één of meer intermodale vervoerseenheden vervoert, met een totale maximumlengte van 45 voet: 44 ton.

Motivering

Wanneer wordt voorzien in een extra as voor het voertuig, leidt dat tot een toename van de kosten, de rolweerstand en het brandstofverbruik, met stijgende emissies als gevolg. Een maximumlengte van 45 voet volstaat.

Amendement 345
Silvia-Adriana Țicău

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 16 – letter b
Richtlijn 96/53/EG
Bijlage I – punt 2.2.2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Motorvoertuig met drie assen met oplegger met twee of drie assen die bij intermodaal vervoer, *één* of meer intermodale vervoerseenheden vervoert, met een totale maximumlengte van 40 *of 45* voet: 44 ton.

Amendement

Motorvoertuig met drie assen met oplegger met twee of drie assen die bij intermodaal vervoer, *een* of meer intermodale vervoerseenheden vervoert, met een totale maximumlengte van 40 voet: 44 ton.

Amendement 346
Jim Higgins, Phil Prendergast, Gesine Meissner

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 16 – letter a ter (nieuw)
Richtlijn 96/53/EG
Bijlage I – punt 1.4

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(a ter) punt 1.4 wordt vervangen door:

1.4 De afneembare bovenbouw en gestandaardiseerde laadstructuren, zoals containers, zijn in de in de punten 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 en 4.4 genoemde afmetingen begrepen. Op grond van het feit dat afgewerkte voertuigen, zoals nieuwe auto's die op gespecialiseerde transportvoertuigen zijn geladen, ondeelbaar zijn, mogen dergelijke beladen transportvoertuigen de in punt 1.1

vermelde afmetingen overschrijden voor zover de nationale regelgeving en de toestand van de infrastructuur dit toelaten en mits deze voertuigen voor voertuigvervoer in onbeladen toestand volledig in overeenstemming zijn met de voornoemde punten.

Or. en

Motivering

Het bestaande "grijze gebied" in Richtlijn 96/53/EG met betrekking tot het verschil tussen de lengte van voertuigen in beladen en onbeladen toestand, kan worden verholpen door te verduidelijken dat voertuigen voor voertuigvervoer met afgewerkte voertuigen mogen worden beladen tot de optimale capaciteit is bereikt – voor zover de nationale regelgeving en de toestand van de infrastructuur dit toelaten – mits zij in onbeladen toestand voldoen aan de huidige grenswaarde van 18,75 m. Dergelijke voertuigen kunnen niet van de aerodynamische wijzigingen profiteren waarin de nieuwe richtlijn voorziet.

Amendement 347

Peter van Dalen

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 16 – letter b bis (nieuw)

Richtlijn 96/53/EC

Bijlage I – punt 2.2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

– b bis) punt 2.2 bis wordt ingevoegd

– Ecocombi's 60 t

Or. nl

Amendement 348

Philippe De Backer

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 16 – letter c

Richtlijn 96/53/EG

Bijlage I – punt 2.3.1 – streepje 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Motorvoertuigen met twee assen, met uitzondering van autobussen, met hybride of elektrische aandrijving: 19 ton

Schrappen

Or. en

Motivering

Om een meer technologisch neutrale benadering in te voeren die van toepassing is op alle voertuigen en autobussen, wordt punt 2.5 ingevoegd.

Amendement 349
Oldřich Vlasák

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 16 – letter c
Richtlijn 96/53/EG
Bijlage I – punt 2.3.1 – streepje 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Motorvoertuigen met twee assen, met uitzondering van autobussen, met hybride of elektrische aandrijving: **19** ton.

Motorvoertuigen met twee assen, met uitzondering van autobussen, met hybride of elektrische aandrijving: **18** ton.

Or. cs

Motivering

Gezien de in de toekomst onvermijdelijke vervanging van fossiele brandstoffen door alternatieve brandstoffen is het niet gepast uitzonderingen op het maximaal toegestane gewicht in te voeren. Uitzonderingen voor met alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen zullen uiteindelijk leiden tot een algehele verhoging van het gewicht van voertuigen met alle negatieve gevolgen voor de staat van onderhoud van de verkeersinfrastructuur van dien.

Amendement 350
Hubert Pirker

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 16 – letter c
Richtlijn 96/53/EG
Bijlage I – punt 2.3.1 – streepje 3

PE524.694v01-00

212/221

AM1011752NL.doc

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

"Autobus met twee assen: **19** ton"

"Autobus met twee assen: **19,5** ton"

Or. de

Motivering

Voor bijkomende uitrusting ter verhoging van de verkeersveiligheid, ter uitvoering van de specificaties voor eenvoudigere toegang voor personen met beperkte mobiliteit, alsook voorzieningen ter verbetering van de milieuvriendelijkheid en het rijcomfort, is een dienovereenkomstige aanpassing nodig van het toegestane maximumgewicht voor autobussen met twee assen. Alleen op die manier kan ervoor worden gezorgd dat de branche ook in de toekomst kwalitatieve diensten kan verlenen en tegelijkertijd de capaciteit van bussen volledig kan benutten.

Amendement 351

Dieter-Lebrecht Koch

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 16 – letter c

Richtlijn 96/53/EG

Bijlage I – punt 2.3.1 – streepje 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

"Autobus met twee assen: **19** ton"

"Autobus met twee assen: **19,5** ton"

Or. de

Amendement 352

Ismail Ertug

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 16 – letter c

Richtlijn 96/53/EG

Bijlage I – punt 2.3.1 – streepje 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

"Autobus met twee assen: **19** ton"

"Autobus met twee assen: **19,5** ton"

Motivering

Verhoging van het toegestane maximumgewicht van autobussen met twee assen tot 19,5 ton is nodig om rekening te houden met de geldende eisen aan voertuigen (veiligheid, geluidsdempende onderdelen, milieumaatregelen) en de daarmee samenhangende toename van het leeggewicht.

Amendement 353

Markus Ferber

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 16 – letter c

Richtlijn 96/53/EG

Bijlage I – punt 2.3.1 – streepje 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

"Autobus met twee assen: **19** ton"

"Autobus met twee assen: **19,5** ton"

Motivering

Met de gestadige toename van het leeggewicht van autobussen als gevolg van technologische vernieuwingen is nu ook toename van het toegestane maximumgewicht van autobussen met twee assen tot 19,5 ton nodig, opdat voertuigen niet aan prestaties of passagierscapaciteit moeten inboeten. Dat zou namelijk indruisen tegen de efficiëntie- en klimaatbeschermingsdoelstellingen van het voorstel voor een richtlijn.

Amendement 354

Corien Wortmann-Kool, Petri Sarvamaa

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 16 – letter c

Richtlijn 96/53/EG

Bijlage I – punt 2.3.1 – streepje 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Autobus met twee assen: **19** ton

Autobus met twee assen: **19,5** ton

Motivering

Uit de effectbeoordeling van de Commissie is gebleken dat zowel in veiligheids- als in milieuopzicht consensus bestaat over het feit dat het maximaal toegestane gewicht van touringcars met twee assen 19,5 ton in plaats van 19 ton dient te bedragen.

Amendement 355
Georges Bach

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 16 – letter c
Richtlijn 96/53/EG
Bijlage I – punt 2.3.1 – streepje 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Autobus met twee assen: **19** ton

Autobus met twee assen: **20** ton

Motivering

Het maximumgewicht moet worden aangepast aan de nieuwste technologische aanpassingen van autobussen met betrekking tot veiligheid, milieumaatregelen en toegang voor personen met beperkte mobiliteit.

Amendement 356
Mathieu Grosch

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 16 – letter c
Richtlijn 96/53/EG
Bijlage I – punt 2.3.1 – streepje 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Autobus met twee assen: **19** ton

Autobus met twee assen: **19,5** ton

Motivering

Het maximumgewicht van autobussen met twee assen moet tot 19,5 ton worden verhoogd om rekening te houden met verschillende aspecten zoals de toename van het gewicht van passagiers en bagage en technische verbeteringen (milieuvriendelijkheid, veiligheid, toegankelijkheid voor personen met een handicap enz.) die een toename van het totale gewicht van het voertuig tot gevolg hebben.

Amendement 357

Thomas Ulmer

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 16 – letter c

Richtlijn 96/53/EG

Bijlage I – punt 2.3.1 – streepje 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

"Autobus met twee assen: **19** ton"

Amendement

"Autobus met twee assen: **19,5** ton"

Or. de

Motivering

Met de invoering van krachtigere emissieregelsystemen stijgt ook het totaalgewicht van voertuigen.

Amendement 358

Phil Bennion

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 16 – letter c bis (nieuw)

Richtlijn 96/53/EG

Bijlage I – punt 2.3.4 (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(c bis) Het volgende punt wordt toegevoegd:

2.3.4 Koolstofarme technologie Het maximumgewicht is het gewicht dat wordt genoemd onder punt 2.3.1, 2.3.2 of 2.3.3, vermeerderd met het aanvullende gewicht

dat vereist is voor de koolstofarme technologie, met een maximum van 1 ton. Dit aanvullende gewicht wordt gecertificeerd en vermeld in de officiële registratiedocumenten van het motorvoertuig, die zijn uitgegeven door de lidstaat waar het voertuig geregistreerd staat. In het geval dat deze informatie ontbreekt, gelden de onder punt 2.3.1, 2.3.2 of 2.3.3 genoemde waarden.

Or. en

Amendement 359
Philippe De Backer

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 16 – letter c bis (nieuw)
Richtlijn 96/53/EG
Bijlage I – punt 2.5 (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(c bis) Het volgende punt wordt toegevoegd:

"2.5 Voertuigen die door alternatieve brandstoffen worden aangedreven: Het maximumgewicht is het gewicht dat wordt genoemd onder punt 2.3 of 2.4 van deze bijlage, vermeerderd met het aanvullende gewicht dat vereist is voor het alternatieve aandrijvingsstelsel, met een maximum van 1 ton. Dit aanvullende gewicht wordt vermeld in de officiële registratiedocumenten van het motorvoertuig, die zijn uitgegeven door de lidstaat waar het voertuig geregistreerd staat. In het geval dat deze informatie ontbreekt, gelden de onder de punt 2.3 of 2.4 genoemde waarden.

Or. en

Motivering

Met dit amendement wordt een meer technologisch neutrale benadering ingevoerd. De benadering moet voor alle motorvoertuigen gelden die door alternatieve brandstoffen worden aangedreven, met inbegrip van alle autobussen. Voor deze voertuigen moet een extra gewicht van maximaal 1 ton worden toegestaan. Deze marge van 1 ton mag niet alleen voor autobussen met twee assen gelden, aangezien hierdoor de introductie van brandstofefficiënte innovaties beperkt zou blijven tot stedelijke en voorstedelijke gebieden. De wetgeving dient niet in een beperking van innovatie van bepaalde typen voertuigen te voorzien.

Amendement 360

Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 16 – letter c bis (nieuw)

Richtlijn 96/53/EG

Bijlage I – punt 2.3.4 (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(c bis) Het volgende punt wordt toegevoegd:

"2.3.4 Voertuigen die door alternatieve brandstoffen worden aangedreven: Het maximumgewicht is het gewicht dat wordt genoemd onder punt 2.3.1, 2.3.2 of 2.3.3, vermeerderd met het aanvullende gewicht dat vereist is voor het alternatieve aandrijvingssysteem, met een maximum van 1,5 ton. Dit aanvullende gewicht wordt vermeld in de officiële registratiedocumenten van het motorvoertuig, die zijn uitgegeven door de lidstaat waar het voertuig geregistreerd staat. In het geval dat deze informatie ontbreekt, gelden de onder punt 2.3.1, 2.3.2 of 2.3.3 genoemde waarden."

Or. en

Motivering

De keuze van de alternatieve aandrijvingstechnologie voor voertuigen die alternatieve brandstoffen gebruiken, moet technologisch neutraal zijn. Door de verhoging van het maximumgewicht voor dergelijke technologieën met 1,5 ton blijft de keuzemogelijkheid behouden.

Amendement 361
Markus Ferber

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 16 bis (nieuw)
Richtlijn 96/53/EG
Bijlage I – punt 1.1 – streepje 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(16 bis) Punt 1.1, derde streepje "geleed voertuig" wordt vervangen door:

– Geleed voertuig 17,85 m

Or. de

Amendement 362
Jim Higgins, Jacqueline Foster, Phil Prendergast

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 16 bis (nieuw)
Richtlijn 96/53/EG
Bijlage I – punt 1.3

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

16 bis) Punt 1.3 wordt vervangen door:
"De voor voertuigen geldende maximumhoogte wordt door de lidstaten overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel bepaald. De lidstaten kunnen besluiten bilaterale overeenkomsten aan te gaan waarbij wordt toegestaan dat voertuigen van een overeengekomen hoogte aan het verkeer deelnemen, mits de infrastructuur dit toelaat."

Or. en

Motivering

Lidstaten waarvan de infrastructuur geschikt is voor het gebruik van voertuigen met een bepaalde hoogte mogen door de Europese wetgeving niet worden weerhouden van

doeltreffende grensoverschrijdende handelstransacties.

Amendement 363
Gesine Meissner

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 16 bis (nieuw)
Richtlijn 96/53/EG
Bijlage I – punt 1.1 – streepje 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

**16 bis) In punt 1.1 wordt het derde
streepje vervangen door:
geleed voertuig: 17,85 m**

Or. en

Motivering

Door de vergroting van de maximumlengte van gelede voertuigen met 1,35 m zijn meer combinaties mogelijk die tot de bevordering van het intermodaal vervoer kunnen bijdragen. Hierdoor wordt het mogelijk om niet alleen een container van 45 voet te laden, maar ook een container van 48 voet of twee wissellaadbakken van categorie C 745. Een geleed voertuig met een lengte van 17,85 m is nog steeds korter dan de maximale toegestane lengte voor samenstellen, die 18,75 bedraagt.

Amendement 364
Markus Ferber

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 16 ter (nieuw)
Richtlijn 96/53/EG
Bijlage I – punt 1.6

Door de Commissie voor de gestelde tekst

Amendement

**16 ter) Punt 1.6 wordt vervangen door:
– Maximale afstand tussen de pen van de
opleggerkoppeling en de achterkant van
de oplegger 13,35 m**

Or. de

Amendement 365
Carlo Fidanza

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 2 – lid 1 – alinea 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

***Artikel 1, lid 7, is niet van toepassing vóór
1 januari 2025.***

Or. en