



PARLAMENT EUROPEJSKI

2009 - 2014

Komisja Transportu i Turystyki

2013/0105(COD)

10.12.2013

POPRAWKI 49 - 365

Projekt sprawozdania

Jörg Leichtfried

(PE521.689v01-00)

w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającą dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym

Wniosek dotyczący dyrektywy

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

AM\1011752PL.doc

PE524.694v01-00

PL

Zjednoczona w różnorodności

PL

AM_Com_LegReport

Poprawka 49
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Wniosek dotyczący dyrektywy

–

Wniosek o odrzucenie

Parlament Europejski odrzuca wniosek Komisji.

Or. en

Poprawka 50
Patricia van der Kammen

Wniosek dotyczący dyrektywy
Tytuł 1

Tekst proponowany przez Komisję

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU
EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniająca dyrektywę **96/53/WE** z dnia **25 lipca 1996 r.** ustanawiającą dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

Poprawka

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU
EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniająca dyrektywę **2002/7/WE** z dnia **18 lutego 2002 r.** ustanawiającą dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

Or. nl

Poprawka 51
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 1

Tekst proponowany przez Komisję

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

⁶ COM (2011)0144.

Poprawka

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

⁶ COM(2011)0144.

Or. en

Poprawka 52
Patricia van der Kammen

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 1

Tekst proponowany przez Komisję

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

⁶ COM (2011) 0144 final.

Poprawka

skreślony

Or. nl

Poprawka 53
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

Or. en

Poprawka 54
Patricia van der Kammen

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(2) W związku z powyższym w białej księdze przewiduje się dostosowanie dyrektywy Rady **96/53/WE** z dnia **25 lipca 1996 r.** ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym, służące zmniejszeniu zużycia energii i emisji gazów cieplarnianych, którego celem jest dostosowanie prawodawstwa do zmian technologii i nowych potrzeb rynkowych oraz ułatwienie transportu intermodalnego.

(2) W związku z powyższym w białej księdze przewiduje się dostosowanie dyrektywy Rady **2002/7/WE** z dnia **18 lutego 2002 r.** ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym, służące zmniejszeniu zużycia energii i emisji gazów cieplarnianych, którego celem jest dostosowanie prawodawstwa do zmian technologii i nowych potrzeb rynkowych oraz ułatwienie transportu intermodalnego.

Or. nl

Poprawka 55
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 3

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

(3) Dzięki postępowi technicznemu możliwe jest montowanie wysuwanych lub składanych urządzeń aerodynamicznych w tylnej części pojazdów, w szczególności przyczep lub naczep. Montowanie takich urządzeń można by rozpocząć natychmiast po wejściu w życie niniejszej dyrektywy, gdyż produkty są dostępne na rynku i używa się ich już na innych kontynentach.

Or. en

Poprawka 56
Corien Wortmann-Kool

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 3

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

oraz ułatwiać je.

Or. en

Poprawka 57
Phil Bennion

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 3

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Or. en

Poprawka 58
Dieter-Lebrecht Koch

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 3

Tekst proponowany przez Komisję

(3) Dzięki postępowi technicznemu możliwe jest montowanie wysuwanych lub składanych urządzeń aerodynamicznych w tylnej części pojazdów, w szczególności przyczep lub naczep, których długość przekracza wtedy jednak maksymalną długość dopuszczoną na mocy dyrektywy 96/53/WE. Montowanie takich urządzeń

Poprawka

(3) Dzięki postępowi technicznemu możliwe jest montowanie wysuwanych lub składanych urządzeń aerodynamicznych w tylnej części pojazdów, w szczególności przyczep lub naczep, których długość przekracza wtedy jednak maksymalną długość dopuszczoną na mocy dyrektywy 96/53/WE. Montowanie takich urządzeń

można by rozpocząć natychmiast po wejściu w życie niniejszej dyrektywy, gdyż produkty są dostępne na rynku i używa się ich już na innych kontynentach.

można by rozpocząć natychmiast po wejściu w życie niniejszej dyrektywy, gdyż produkty są dostępne na rynku i używa się ich już na innych kontynentach. ***To samo dotyczy pochłaniających siłę uderzeniową urządzeń aerodynamicznych i tylnych zabezpieczeń, które są montowane z boku w obszarze kół oraz w tylnej części pojazdu pod naczepami, przyczepami i pojazdami. Nie tylko mogą one znacznie zwiększyć efektywność energetyczną pojazdu, lecz również obniżają ryzyko odniesienia obrażeń przez pozostałych uczestników ruchu drogowego.***

Or. de

Poprawka 59
Patricia van der Kammen

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 3

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

(3) Dzięki postępowi technicznemu możliwe jest montowanie wysuwanych lub składanych urządzeń aerodynamicznych w tylnej części pojazdów, w szczególności przyczep lub naczep, których długość przekracza wtedy jednak maksymalną długość dopuszczoną na mocy dyrektywy **2002/7/WE**. Montowanie takich urządzeń można by rozpocząć natychmiast po wejściu w życie niniejszej dyrektywy, gdyż produkty są dostępne na rynku i używa się ich już na innych kontynentach.

Or. nl

Poprawka 60
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 3 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(3a) Komisja powinna opracować metodę ograniczenia pustych przebiegów w transporcie drogowym w ramach środków dotyczących masy i wymiarów, jak również przewidzieć zasady minimalnej harmonizacji w odniesieniu do drogowego przewozu kabotażowego, aby uniknąć stosowania dumpingu. Ponadto należy również wykorzystać przegląd dyrektywy w sprawie eurowiniet, aby odzwierciedlić postępy w odniesieniu do oszacowania kosztów zewnętrznych i nakazać internalizację kosztów zewnętrznych dla pojazdów ciężarowych. Komisja powinna przedstawić wniosek w sprawie zmiany dyrektywy 2011/76/UE do dnia 1 stycznia 2015 r.

Or. en

**Poprawka 61
Phil Bennion**

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 4**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(4) Poprawa aerodynamiki kabin pojazdów silnikowych pozwoliłaby **również** na znaczną poprawę efektywności energetycznej pojazdów, w połączeniu z urządzeniami, o których mowa w motywie 3 powyżej. Taka poprawa jest jednak niemożliwa ze względu na obowiązujące obecnie ograniczenia długości ustalone w dyrektywie 96/53/WE, bez konieczności zmniejszenia ładowności pojazdów, co zagroziłoby równowadze gospodarczej sektora. Należy zatem przewidzieć odstępstwo od tej maksymalnej długości.

(4) ***Samochody ciężarowe powodują ok. 26 % emisji CO₂ w transporcie drogowym w Europie, podczas gdy ich efektywność paliwowa prawie się nie poprawiła w ciągu ostatnich dwudziestu lat. Poprawa aerodynamiki kabin pojazdów silnikowych pozwoliłaby na znaczną poprawę efektywności energetycznej pojazdów, w połączeniu z urządzeniami, o których mowa w motywie 3 powyżej, a które są pilnie potrzebne w celu znacznego zmniejszenia emisji z pojazdów w sektorze transportu drogowego.*** Taka poprawa jest

jednak niemożliwa ze względu na obowiązujące obecnie ograniczenia długości ustalone w dyrektywie 96/53/WE, bez konieczności zmniejszenia ładowności pojazdów, co zagroziłoby równowadze gospodarczej sektora. Należy zatem przewidzieć odstępstwo od tej maksymalnej długości. **Nie należy stosować odstępstw w celu zwiększenia ładowności pojazdu.**

Or. en

Poprawka 62
Dieter-Lebrecht Koch

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 4

Tekst proponowany przez Komisję

(4) Poprawa aerodynamiki kabin pojazdów silnikowych pozwoliłaby również na znaczną poprawę efektywności energetycznej pojazdów, w połączeniu z urządzeniami, o których mowa w motywie 3 powyżej. Taka poprawa **jest** jednak **niemożliwa** ze względu na obowiązujące obecnie ograniczenia długości ustalone w dyrektywie 96/53/WE, bez konieczności zmniejszenia ładowności pojazdów, co zagroziłoby równowadze gospodarczej sektora. Należy zatem przewidzieć odstępstwo od tej maksymalnej długości.

Poprawka

(4) Poprawa aerodynamiki kabin pojazdów silnikowych pozwoliłaby również na znaczną poprawę efektywności energetycznej pojazdów **oraz lepszą ochronę pozostałych uczestników ruchu drogowego**, w połączeniu z urządzeniami **wykonanymi z materiału pochłaniającego siłę uderzenia**, o których mowa w motywie 3 powyżej. Taka poprawa, **a także zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego są** jednak **niemożliwe** ze względu na obowiązujące obecnie ograniczenia długości ustalone w dyrektywie 96/53/WE, bez konieczności zmniejszenia ładowności pojazdów, co zagroziłoby równowadze gospodarczej sektora. Należy zatem przewidzieć odstępstwo od tej maksymalnej długości.

Or. de

Poprawka 63
Dieter-Lebrecht Koch

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 4

Tekst proponowany przez Komisję

(4) Poprawa aerodynamiki kabin pojazdów silnikowych pozwoliłaby również na znaczną poprawę efektywności energetycznej pojazdów, w połączeniu z urządzeniami, o których mowa w motywie 3 powyżej. Taka poprawa jest jednak niemożliwa ze względu na obowiązujące obecnie ograniczenia długości ustalone w dyrektywie 96/53/WE, bez konieczności zmniejszenia ładowności pojazdów, co zagroziłoby równowadze gospodarczej sektora. Należy zatem przewidzieć odstępstwo od tej maksymalnej długości.

Poprawka

(Nie dotyczy polskiej wersji językowej.)

Or. de

Poprawka 64
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 4

Tekst proponowany przez Komisję

(4) Poprawa aerodynamiki kabin pojazdów silnikowych pozwoliłaby również na znaczną poprawę efektywności energetycznej pojazdów, **w połączeniu z urządzeniami, o których mowa w motywie 3 powyżej.** Taka poprawa jest **jednak niemożliwa** ze względu na obowiązujące obecnie ograniczenia długości ustalone w dyrektywie 96/53/WE, bez konieczności zmniejszenia ładowności pojazdów, co zagroziłoby równowadze gospodarczej sektora. **Należy zatem przewidzieć odstępstwo od tej maksymalnej długości.**

Poprawka

(4) Poprawa aerodynamiki kabin pojazdów silnikowych pozwoliłaby również na znaczną poprawę efektywności energetycznej pojazdów. **Jak pokazuje sektor,** taka poprawa jest **możliwa** ze względu na obowiązujące obecnie ograniczenia długości ustalone w dyrektywie 96/53/WE, bez konieczności zmniejszenia ładowności pojazdów, co zagroziłoby równowadze gospodarczej sektora.

Poprawka 65
Patricia van der Kammen

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 4

Tekst proponowany przez Komisję

(4) Poprawa aerodynamiki kabin pojazdów silnikowych pozwoliłaby również na znaczną poprawę efektywności energetycznej pojazdów, w połączeniu z urządzeniami, o których mowa w motywie 3 powyżej. Taka poprawa jest jednak niemożliwa ze względu na obowiązujące obecnie ograniczenia długości ustalone w dyrektywie **96/53/WE**, bez konieczności zmniejszenia ładowności pojazdów, co zagroziłoby równowadze gospodarczej sektora. Należy zatem przewidzieć odstępstwo od tej maksymalnej długości.

Poprawka

(4) Poprawa aerodynamiki kabin pojazdów silnikowych pozwoliłaby również na znaczną poprawę efektywności energetycznej pojazdów, w połączeniu z urządzeniami, o których mowa w motywie 3 powyżej. Taka poprawa jest jednak niemożliwa ze względu na obowiązujące obecnie ograniczenia długości ustalone w dyrektywie **2002/7/WE**, bez konieczności zmniejszenia ładowności pojazdów, co zagroziłoby równowadze gospodarczej sektora. Należy zatem przewidzieć odstępstwo od tej maksymalnej długości.

Poprawka 66
Phil Bennion

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 5

Tekst proponowany przez Komisję

(5) Komisja w swoich wytycznych dotyczących kierunków polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011 – 2020⁷ przewiduje działania na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa pojazdów oraz lepszej ochrony użytkowników dróg szczególnie narażonych na wypadki. Znaczenie, jakie odgrywa pole widzenia kierowców pojazdów, zostało również

Poprawka

(5) Komisja w swoich wytycznych dotyczących kierunków polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011 – 2020⁷ przewiduje działania na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa pojazdów oraz lepszej ochrony użytkowników dróg szczególnie narażonych na wypadki. Znaczenie, jakie odgrywa pole widzenia kierowców pojazdów, zostało również

podkreślone w sprawozdaniu Komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącym wdrożenia dyrektywy 2007/38/WE w sprawie doposażenia samochodów ciężarowych zarejestrowanych we Wspólnocie w lusterka samochodowe⁸. Nowe wyprofilowanie kabin przyczyni się również do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego dzięki zmniejszeniu martwego pola w polu widzenia kierowcy, w szczególności poniżej poziomu szyby przedniej, co pozwoli ocalić życie wielu niechronionych użytkowników dróg, jak motocykliści lub rowerzyści. Nowe wyprofilowanie **pozwoli** również wprowadzić konstrukcje absorbujące energię w razie zderzenia. Ewentualne powiększenie kabiny podniesie również komfort i bezpieczeństwo kierowcy.

⁷ COM(2010)0389.

⁸ COM(2012)0258.

podkreślone w sprawozdaniu Komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącym wdrożenia dyrektywy 2007/38/WE w sprawie doposażenia samochodów ciężarowych zarejestrowanych we Wspólnocie w lusterka samochodowe⁸. Nowe wyprofilowanie kabin przyczyni się również do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego dzięki zmniejszeniu martwego pola w polu widzenia kierowcy, w szczególności poniżej poziomu szyby przedniej **i z boku samochodu**, co pozwoli ocalić życie wielu niechronionych użytkowników dróg, jak motocykliści lub rowerzyści. Nowe wyprofilowanie **powinno** również wprowadzić konstrukcje absorbujące energię w razie zderzenia. Ewentualne powiększenie kabiny podniesie również komfort i bezpieczeństwo kierowcy.

⁷ COM(2010)0389.

⁸ COM(2012)0258.

Or. en

Poprawka 67 **Jörg Leichtfried**

Wniosek dotyczący dyrektywy **Motyw 5**

Tekst proponowany przez Komisję

(5) Komisja w swoich wytycznych dotyczących kierunków polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011 – 2020⁷ przewiduje działania na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa pojazdów oraz lepszej ochrony użytkowników dróg szczególnie narażonych na wypadki. Znaczenie, jakie odgrywa pole widzenia kierowców pojazdów, zostało również podkreślone w sprawozdaniu Komisji dla

Poprawka

(5) Komisja w swoich wytycznych dotyczących kierunków polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011 – 2020⁷ przewiduje działania na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa pojazdów oraz lepszej ochrony użytkowników dróg szczególnie narażonych na wypadki. Znaczenie, jakie odgrywa pole widzenia kierowców pojazdów, zostało również podkreślone w sprawozdaniu Komisji dla

Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącym wdrożenia dyrektywy 2007/38/WE w sprawie doposażenia samochodów ciężarowych zarejestrowanych we Wspólnocie w lusterka samochodowe⁸. Nowe wyprofilowanie kabin przyczyni się również do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego dzięki zmniejszeniu martwego pola w polu widzenia kierowcy, w szczególności poniżej poziomu szyby przedniej, co pozwoli ocalić życie wielu niechronionych użytkowników dróg, jak *motocykliści* lub rowerzyści. *Nowe wyprofilowanie pozwoli również wprowadzić konstrukcje absorbujące energię w razie zderzenia. Ewentualne powiększenie kabiny podniesie również komfort i bezpieczeństwo kierowcy.*

⁷ COM(2010)0389.

⁸ COM (2012)0258.

Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącym wdrożenia dyrektywy 2007/38/WE w sprawie doposażenia samochodów ciężarowych zarejestrowanych we Wspólnocie w lusterka samochodowe⁸. Nowe wyprofilowanie kabin przyczyni się również do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego dzięki zmniejszeniu martwego pola w polu widzenia kierowcy, w szczególności poniżej poziomu szyby przedniej, co pozwoli ocalić życie wielu niechronionych użytkowników dróg, jak *piesi* lub rowerzyści. *Nowy profil kabin powinien obowiązywać po upływie odpowiedniego okresu przejściowego. Jednocześnie należy przewidzieć wprowadzenie konstrukcji pochłaniających siłę uderzenia w przypadku zderzenia. Potencjalne powiększenie rozmiarów kabiny podniesie również komfort i bezpieczeństwo kierowcy.*

⁷ COM(2010)0389.

⁸ COM(2012)0258.

Or. de

Uzasadnienie

Korekta odpowiedniej poprawki w projekcie sprawozdania w celu zachowania jej treści spójnej z poprawką art. 1 pkt 7.

Poprawka 68

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 5

Tekst proponowany przez Komisję

(5) Komisja w swoich wytycznych dotyczących kierunków polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata

Poprawka

(5) Komisja w swoich wytycznych dotyczących kierunków polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata

2011 – 2020⁷ przewiduje działania na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa pojazdów oraz lepszej ochrony użytkowników dróg szczególnie narażonych na wypadki. Znaczenie, jakie odgrywa pole widzenia kierowców pojazdów, zostało również podkreślone w sprawozdaniu Komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącym wdrożenia dyrektywy 2007/38/WE w sprawie doposażenia samochodów ciężarowych zarejestrowanych we Wspólnocie w lusterka samochodowe⁸. Nowe wyprofilowanie kabin przyczyni się również do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego dzięki zmniejszeniu martwego pola w polu widzenia kierowcy, w szczególności poniżej poziomu szyby przedniej, co pozwoli ocalić życie wielu niechronionych użytkowników dróg, jak motocykliści lub rowerzyści. Nowe wyprofilowanie **pozwo**li również wprowadzić konstrukcje absorbujące energię w razie zderzenia. Ewentualne powiększenie kabiny podniesie również komfort i bezpieczeństwo kierowcy.

⁷ COM(2010)0389

⁸ COM (2012)0258

2011 – 2020⁷ przewiduje działania na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa pojazdów oraz lepszej ochrony użytkowników dróg szczególnie narażonych na wypadki. Znaczenie, jakie odgrywa pole widzenia kierowców pojazdów, zostało również podkreślone w sprawozdaniu Komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącym wdrożenia dyrektywy 2007/38/WE w sprawie doposażenia samochodów ciężarowych zarejestrowanych we Wspólnocie w lusterka samochodowe⁸. Nowe wyprofilowanie kabin przyczyni się również do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego dzięki zmniejszeniu martwego pola w polu widzenia kierowcy, w szczególności poniżej poziomu szyby przedniej **i z boku samochodu**, co pozwoli ocalić życie wielu niechronionych użytkowników dróg, jak motocykliści lub rowerzyści. Nowe wyprofilowanie **powinno** również wprowadzić konstrukcje absorbujące energię w razie zderzenia **i mogłoby zostać ulepszone w celu odbicia innych użytkowników dróg w przypadku zderzenia, aby uniknąć przejechania. Przy zachowaniu zgodności z wymiarami przewidzianymi w dyrektywie 96/53/WE nowe projekty kabin powinny być zgodne z udoskonalonymi wymogami dotyczącymi bezpośredniej widoczności, kryteriami absorbowania energii oraz wymogami w zakresie ochrony pieszych**. Ewentualne powiększenie kabiny podniesie również komfort i bezpieczeństwo kierowcy.

⁷ COM(2010)0389.

⁸ COM(2012)0258.

Or. en

Poprawka 69
Brian Simpson, Saïd El Khadraoui

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 5

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

(5) Komisja w swoich wytycznych dotyczących kierunków polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011 – 2020⁷ przewiduje działania na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa pojazdów oraz lepszej ochrony użytkowników dróg szczególnie narażonych na wypadki. Znaczenie, jakie odgrywa pole widzenia kierowców pojazdów, zostało również podkreślone w sprawozdaniu Komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącym wdrożenia dyrektywy 2007/38/WE w sprawie wyposażenia samochodów ciężarowych zarejestrowanych we Wspólnocie w lusterka samochodowe⁸. Nowe wyprofilowanie kabin przyczyni się również do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego dzięki zmniejszeniu martwego pola w polu widzenia kierowcy, w szczególności poniżej poziomu szyby przedniej **i z boku samochodu**, co pozwoli ocalić życie wielu niechronionych użytkowników dróg, jak motocykliści lub rowerzyści. Nowe wyprofilowanie **kabin powinno zatem, po odpowiednim okresie przejściowym, stać się obowiązkowe. Nowe wyprofilowanie powinno** również wprowadzić konstrukcje absorbujące energię w razie zderzenia **i mogłoby zostać ulepszone w celu odbicia innych użytkowników dróg w przypadku zderzenia, aby uniknąć przejechania. Najistotniejsze znaczenie ma, aby nowe projekty kabin o większej długości były zgodne z udoskonalonymi wymogami dotyczącymi bezpośredniej widoczności, kryteriami absorbowania energii oraz wymogami w zakresie ochrony pieszych.** Ewentualne powiększenie kabiny podniesie również komfort i bezpieczeństwo kierowcy, **co z kolei będzie miało również**

wpływ na bezpieczeństwo prowadzenia pojazdów, przede wszystkim pojazdów ciężarowych. W interesie lepszej zdolności kierowców do bezpiecznego prowadzenia pojazdu, a w konsekwencji poprawy bezpieczeństwa na drodze, jest również niezwykle istotne, aby nowy projekt kabiny był lepszy dla kierowców pod względem wymiarów, bezpieczeństwa i komfortu.

⁷ COM(2010)0389

⁸ COM (2012)0258

⁷ COM(2010)0389.

⁸ COM(2012)0258.

Or. en

Uzasadnienie

Ważne jest, aby wyraźnie określić sposób poprawienia bezpieczeństwa kabiny w interesie najbardziej narażonych użytkowników dróg, takich jak rowerzyści i piesi oraz samych kierowców. Lepszy dla kierowców projekt kabiny zwiększy również bezpieczeństwo jazdy. Jest ponadto istotne, aby poprawa bezpieczeństwa miała obowiązkowy charakter, tak aby te zmiany wywarły realny wpływ na zapobieganie niepotrzebnym wypadkom śmiertelnym na naszych drogach.

Poprawka 70 Dieter-Lebrecht Koch

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 5

Tekst proponowany przez Komisję

(5) Komisja w swoich wytycznych dotyczących kierunków polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011 – 2020⁷ przewiduje działania na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa pojazdów oraz lepszej ochrony użytkowników dróg szczególnie narażonych na wypadki. Znaczenie, jakie odgrywa pole widzenia kierowców pojazdów, zostało również podkreślone w sprawozdaniu Komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącym wdrożenia dyrektywy

Poprawka

(5) Komisja w swoich wytycznych dotyczących kierunków polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011 – 2020⁷ przewiduje działania na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa pojazdów oraz lepszej ochrony użytkowników dróg szczególnie narażonych na wypadki. Znaczenie, jakie odgrywa pole widzenia kierowców pojazdów, zostało również podkreślone w sprawozdaniu Komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącym wdrożenia dyrektywy

2007/38/WE w sprawie doposażenia samochodów ciężarowych zarejestrowanych we Wspólnocie w lusterka samochodowe⁸. Nowe wyprofilowanie kabin przyczyni się również do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego dzięki zmniejszeniu martwego pola w polu widzenia kierowcy, w szczególności poniżej poziomu szyby przedniej, co pozwoli ocalić życie wielu niechronionych użytkowników dróg, jak motocykliści lub rowerzyści. **Nowe wyprofilowanie pozwoli również wprowadzić konstrukcje absorbujące energię w razie zderzenia. Ewentualne powiększenie kabiny podniesie również komfort i bezpieczeństwo kierowcy.**

⁷ COM(2010)0389.

⁸ COM (2012)0258.

2007/38/WE w sprawie doposażenia samochodów ciężarowych zarejestrowanych we Wspólnocie w lusterka samochodowe⁸. Nowe wyprofilowanie kabin przyczyni się również do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego dzięki zmniejszeniu martwego pola w polu widzenia kierowcy, w szczególności poniżej poziomu szyby przedniej, co pozwoli ocalić życie wielu niechronionych użytkowników dróg, jak motocykliści lub rowerzyści. **Jednocześnie należy przewidzieć wprowadzenie konstrukcji pochłaniających siłę uderzenia w przypadku zderzenia w rozumieniu stosowanej z powodzeniem dyrektywy 2003/102/WE. Potencjalne powiększenie rozmiarów kabiny podniesie również komfort, w kontekście zwiększenia jakości miejsca pracy, i bezpieczeństwo kierowcy.**

⁷ COM(2010)0389.

⁸ COM(2012)0258.

Or. de

Poprawka 71 **Anna Ibrisagic**

Wniosek dotyczący dyrektywy **Motyw 5**

Tekst proponowany przez Komisję

(5) Komisja w swoich wytycznych dotyczących kierunków polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011 – 2020⁷ przewiduje działania na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa pojazdów oraz lepszej ochrony użytkowników dróg szczególnie narażonych na wypadki. Znaczenie, jakie odgrywa pole widzenia kierowców pojazdów, zostało również podkreślone w sprawozdaniu Komisji dla

Poprawka

(5) Komisja w swoich wytycznych dotyczących kierunków polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011 – 2020⁷ przewiduje działania na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa pojazdów oraz lepszej ochrony użytkowników dróg szczególnie narażonych na wypadki. Znaczenie, jakie odgrywa pole widzenia kierowców pojazdów, zostało również podkreślone w sprawozdaniu Komisji dla

Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącym wdrożenia dyrektywy 2007/38/WE w sprawie doposażenia samochodów ciężarowych zarejestrowanych we Wspólnocie w lusterka samochodowe⁸. **Nowe wyprofilowanie kabin przyczyni się również do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego dzięki zmniejszeniu martwego pola w polu widzenia kierowcy, w szczególności poniżej poziomu szyby przedniej, co pozwoli ocalić życie wielu niechronionych użytkowników dróg, jak motocykliści lub rowerzyści. Nowe wyprofilowanie pozwoli również wprowadzić konstrukcje absorbujące energię w razie zderzenia. Ewentualne powiększenie kabiny podniesie również komfort i bezpieczeństwo kierowcy.**

⁷ COM(2010)0389.

⁸ COM (2012)0258.

Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącym wdrożenia dyrektywy 2007/38/WE w sprawie doposażenia samochodów ciężarowych zarejestrowanych we Wspólnocie w lusterka samochodowe⁸. **Jednak poprawa bezpieczeństwa nie nastąpi automatycznie na skutek zmiany projektu i powiększenia kabiny. Kwestię bezpieczeństwa należy uwzględnić w rozporządzeniu w sprawie ogólnego bezpieczeństwa (WE 661/2009) oraz w odnośnych Regulaminach EKG ONZ. W przepisach tych możliwe jest wprowadzenie dodatkowych środków bezpieczeństwa w celu ograniczenia martwego pola w polu widzenia kierowcy, w szczególności poniżej poziomu szyby przedniej, aby uniknąć potencjalnych kolizji i ocalić życie wielu niechronionych użytkowników dróg, jak motocykliści lub rowerzyści. Nowe wyprofilowanie pozwoli również wprowadzić konstrukcje absorbujące energię w razie zderzenia. Ewentualne powiększenie kabiny podniesie również komfort i bezpieczeństwo kierowcy.**

⁷ COM(2010)0389.

⁸ COM(2012)0258.

Or. en

Poprawka 72 **Phil Bennion**

Wniosek dotyczący dyrektywy **Motyw 6**

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

(6) Urządzenia aerodynamiczne i ich zamontowanie w pojeździe muszą zostać zbadane **zgodnie z procedurą badania i pomiaru charakterystyki aerodynamicznej opracowywanej przez Komisję**

przez pozostałe państwa członkowskie.

Europejską, przed ich wprowadzeniem na rynek. W tym celu państwa członkowskie będą wydawać świadectwa uznawane przez pozostałe państwa członkowskie.
Komisja powinna opracować szczegółowe wytyczne techniczne w sprawie wymogów dotyczących świadectw i ich stosowania.

Or. en

Uzasadnienie

Komisja Europejska opracowuje procedurę badania – VECTO – która zapewni zgodność pomiaru charakterystyki aerodynamicznej w Europie.

Poprawka 73

Patricia van der Kammen

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 6

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

(6) Urządzenia aerodynamiczne i ich zamontowanie w pojeździe muszą zostać zbadane przed ich wprowadzeniem na rynek. W tym celu państwa członkowskie **mogą w razie potrzeby** wydawać świadectwa.

Or. nl

Poprawka 74

Juozas Imbrasas

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 6 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(6a) Państwa członkowskie, które zawierają umowy umożliwiające wykorzystywanie dłuższych i cięższych pojazdów w transporcie transgranicznym,

powinny zadbać, aby cele na poziomie 30 % i 50 % odpowiednio do 2030 r. i 2050 r.^{8a} nie stanowiły obciążenia dla gospodarki, oraz uznać, że długodystansowy transport drogowy jest korzystny dla gospodarki. Należy to wykazać, udokumentować i poinformować o tym Komisję w celu zatwierdzenia obecnej i przyszłej roli pojazdów o większej długości i wadze, która polega raczej na uzupełnieniu transportu kolejowego i wodnego niż na konkurowaniu z nim.

^{8a} Dz.U. C 168 E, z 14.6.2013, s. 72.

Or. en

Poprawka 75
Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 6 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(6a) Aby osiągnąć cele przewidziane w białej księdze w sprawie transportu z 2011 r., zmiana dyrektywy 96/53/WE stanowi sposobność poprawy bezpieczeństwa i komfortu kierowców, przy uwzględnieniu wymogów określonych w dyrektywie ramowej 89/391/EWG w sprawie bezpieczeństwa i zdrowia pracowników w miejscu pracy.

Or. en

Poprawka 76
Hubert Pirker

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 7

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

(7) Pojazdy, które nie spełniają wspólnych standardów określonych w niniejszej dyrektywie są dopuszczalne wyłącznie w ruchu wewnątrzpaństwowym państwa członkowskiego. W ten sposób osiąga się równowagę pomiędzy, z jednej strony, prawem państw członkowskich, zgodnie z zasadą pomocniczości, do przyjmowania rozwiązań w zakresie transportu odpowiednich do ich konkretnych uwarunkowań, a z drugiej – potrzebą, aby taka polityka nie zakłócała rynku wewnętrznego. Przepisy art. 4 ust. 4 zostały w ten sposób doprecyzowane.

Or. de

Uzasadnienie

To wyjaśnienie jest niezbędne dla podkreślenia po raz kolejny celu niniejszej dyrektywy: wymiary i masy pojazdów użytkowych zostaną ujednoczone w skali całej Europy w ramach funkcjonującego rynku wewnętrznego. Postępowanie naruszające te ustalenia zakłóca konkurencję i, tym samym, szkodzi rynkowi wewnętrznemu.

Poprawka 77
Peter van Dalen

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Or. nl

Poprawka 78
Ismail Ertug

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

(7) Dłuższe pojazdy mogą być używane w transporcie transgranicznym, o ile *oba* zainteresowane państwa członkowskie zezwalają na to na swoim terytorium oraz o ile warunki odstępstwa na mocy art. 4 ust. 3, 4 lub 5 dyrektywy zostały spełnione.

Poprawka

(7) *Na terytorium Unii Europejskiej niedozwolone są działania w obszarze transportu transgranicznego, prowadzone z wykorzystaniem pojazdów lub zespołów pojazdów, których wymiary i masa przekraczają dopuszczalne maksymalne*

Komisja Europejska przedstawiła już wytyczne w sprawie stosowania art. 4 dyrektywy. Operacje transportu, o których mowa w art. 4 ust. 4, nie wpływają w znaczący sposób na konkurencję międzynarodową, o ile używanie transgraniczne ogranicza się do dwóch państw członkowskich lub jeżeli istniejąca infrastruktura i wymogi w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego na to pozwalają. W ten sposób osiąga się równowagę pomiędzy, z jednej strony, prawem państw członkowskich, zgodnie z zasadą pomocniczości, do przyjmowania rozwiązań w zakresie transportu odpowiednich do ich konkretnych uwarunkowań, a z drugiej – potrzebą, aby taka polityka nie zakłócała rynku wewnętrznego. Przepisy art. 4 ust. 4 zostały w ten sposób doprecyzowane.

wartości określone w Załączniku I.

Or. de

Poprawka 79
Jim Higgins, Jacqueline Foster, Phil Prendergast

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

(7) Dłuższe pojazdy mogą być używane w transporcie transgranicznym, o ile *oba* zainteresowane państwa członkowskie zezwalają na to na swoim terytorium oraz o ile warunki odstępstwa na mocy art. 4 ust. 3, 4 lub 5 dyrektywy zostały spełnione. Komisja Europejska przedstawiła już wytyczne w sprawie stosowania art. 4 dyrektywy. *Operacje transportu, o których mowa w art. 4 ust. 4, nie wpływają w znaczący sposób na konkurencję międzynarodową, o ile używanie transgraniczne ogranicza się do dwóch państw członkowskich lub jeżeli istniejąca infrastruktura i wymogi w zakresie*

Poprawka

(7) Dłuższe *i wyższe* pojazdy mogą być używane w transporcie transgranicznym, o ile zainteresowane państwa członkowskie zezwalają na to na swoim terytorium oraz o ile warunki odstępstwa na mocy art. 4 ust. 3, 4 lub 5 dyrektywy zostały spełnione. Komisja Europejska przedstawiła już wytyczne w sprawie stosowania art. 4 dyrektywy. **Przepis nie może zaburzać rynku wewnętrznego.** W ten sposób osiąga się równowagę pomiędzy, z jednej strony, prawem państw członkowskich, zgodnie z zasadą pomocniczości, do przyjmowania rozwiązań w zakresie transportu odpowiednich do ich konkretnych

bezpieczeństwa ruchu drogowego na to pozwalają. W ten sposób osiąga się równowagę pomiędzy, z jednej strony, prawem państw członkowskich, zgodnie z zasadą pomocniczości, do przyjmowania rozwiązań w zakresie transportu odpowiednich do ich konkretnych uwarunkowań, a z drugiej – potrzebą, aby taka polityka nie zakłócała rynku wewnętrznego. Przepisy art. 4 ust. 4 zostały w ten sposób doprecyzowane.

uwarunkowań, a z drugiej – potrzebą, aby taka polityka nie zakłócała rynku wewnętrznego. Przepisy art. 4 ust. 4 zostały w ten sposób doprecyzowane.

Or. en

Uzasadnienie

Państwa członkowskie powinny mieć możliwość prowadzenia transgranicznej wymiany handlowej, jeżeli uznają to za stosowne. Unia Europejska nie powinna narzucać arbitralnych ograniczeń na wymiary pojazdów na obszarach UE, gdzie wysoki poziom infrastruktury umożliwia zastosowanie bardziej efektywnych metod transportu.

Poprawka 80 **Michel Dantin, Dominique Riquet**

Wniosek dotyczący dyrektywy **Motyw 7**

Tekst proponowany przez Komisję

(7) Dłuższe pojazdy mogą być używane w transporcie transgranicznym, **o ile oba zainteresowane państwa członkowskie zezwalają na to na swoim terytorium oraz o ile warunki odstępstwa na mocy art. 4 ust. 3, 4 lub 5 dyrektywy zostały spełnione. Komisja Europejska przedstawiła już wytyczne w sprawie stosowania art. 4 dyrektywy. Operacje transportu, o których mowa w art. 4 ust. 4, nie wpływają w znaczący sposób na konkurencję międzynarodową, o ile używanie transgraniczne ogranicza się do dwóch państw członkowskich lub jeżeli istniejąca infrastruktura i wymogi w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego na to pozwalają. W ten sposób osiąga się**

Poprawka

(7) Dłuższe pojazdy **nie** mogą być używane w transporcie transgranicznym **ze względu na ryzyko zakłócenia konkurencji międzynarodowej i zniszczenia infrastruktury drogowej oraz ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego i zrównoważony rozwój transportu w Europie.**

równowagę pomiędzy, z jednej strony, prawem państw członkowskich, zgodnie z zasadą pomocniczości, do przyjmowania rozwiązań w zakresie transportu odpowiednich do ich konkretnych uwarunkowań, a z drugiej – potrzebą, aby taka polityka nie zakłócała rynku wewnętrznego. Przepisy art. 4 ust. 4 zostały w ten sposób doprecyzowane.

Or. fr

Poprawka 81

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

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

(7) Pojazdy o maksymalnej masie nieprzekraczającej 44 ton mogą być używane w transporcie transgranicznym, o ile oba zainteresowane państwa członkowskie zezwalają na to na swoim terytorium. W ten sposób osiąga się równowagę pomiędzy, z jednej strony, prawem państw członkowskich, zgodnie z zasadą pomocniczości, do przyjmowania rozwiązań w zakresie transportu odpowiednich do ich konkretnych uwarunkowań, a z drugiej – potrzebą, aby taka polityka nie zakłócała rynku wewnętrznego.

zostały w ten sposób doprecyzowane.

Or. fr

Uzasadnienie

Istotne jest, aby regulacje europejskie uwzględniały rozwój sektora transportu wewnątrzspółnotowego, umożliwiając transgraniczne przemieszczanie się pojazdom lub zespołom pojazdów o maksymalnej masie nieprzekraczającej 44 ton bez uszczerbku dla wymogów bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Poprawka 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

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

(7) Dłuższe, **wyższe lub cięższe** pojazdy mogą być używane w transporcie transgranicznym, o ile zainteresowane państwa członkowskie zezwalają na to na swoim terytorium **lub pragną dopuścić na stałe takie pojazdy od wejścia w życie dyrektywy 96/53/WE** oraz o ile warunki odstępstwa na mocy art. 4 ust. 4 dyrektywy zostały spełnione. **Takie pojazdy mogą być również używane w transporcie transgranicznym między państwami członkowskimi a sąsiednimi państwami członkowskimi, jeżeli są one już tymczasowo dopuszczone. W tym celu przewidziano przepisy art. 4 ust. 7 nowej dyrektywy.** W ten sposób osiąga się równowagę pomiędzy, z jednej strony, prawem państw członkowskich, zgodnie z zasadą pomocniczości, do przyjmowania rozwiązań w zakresie transportu odpowiednich do ich konkretnych uwarunkowań, a z drugiej – potrzebą, aby taka polityka nie zakłócała rynku wewnętrznego.

zostały w ten sposób doprecyzowane.

Or. en

Uzasadnienie

Zgodnie z zasadą pomocniczości państwa członkowskie muszą być uprawnione do podejmowania decyzji w zakresie rozwiązań transportowych dostosowanych do ich specyfiki, o ile takie rozwiązania nie są dyskryminujące dla pojazdów innych niż krajowe. Dyrektywa 96/53/WE nadaje już państwom członkowskim znaczną swobodę decyzyjną w tym zakresie.

Poprawka 83 Phil Bennion

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

(7) Dłuższe pojazdy **stanowią wyjątek od wspólnych norm przewidzianych na mocy niniejszej dyrektywy i mogą być dopuszczane jedynie** w transporcie transgranicznym **w wyjątkowych okolicznościach**, o ile oba zainteresowane państwa członkowskie zezwalają na to na swoim terytorium oraz o ile warunki odstępstwa na mocy art. 4 ust. 3, 4, **4a (nowy)** lub 5 dyrektywy zostały spełnione. Komisja Europejska **dba, aby wszelkie odstępstwa od norm przewidzianych w niniejszej dyrektywie nie wpływały** na konkurencję międzynarodową **oraz cele Unii Europejskiej w zakresie ochrony środowiska i bezpieczeństwa.** W ten sposób **należy zapewnić prawo** państw członkowskich, zgodnie z zasadą pomocniczości, do przyjmowania rozwiązań w zakresie transportu odpowiednich do ich konkretnych uwarunkowań, **biorąc pod uwagę potrzebę,** aby taka polityka nie zakłócała rynku wewnętrznego **ani nie wpływała na cele Unii Europejskiej w zakresie ochrony środowiska i bezpieczeństwa. Należy zatem przewidzieć wymogi minimalne**

Poprawka 84

Marita Ulvskog, Ole Christensen, Liisa Jaakonsaari

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

(7) Dłuższe **lub cięższe** pojazdy mogą być używane w transporcie transgranicznym, o ile oba zainteresowane państwa członkowskie zezwalają na to na swoim terytorium oraz o ile warunki odstępstwa na mocy art. 4 ust. 2, 3, 4 lub 5 dyrektywy zostały spełnione. Komisja Europejska przedstawiła już wytyczne w sprawie stosowania art. 4 dyrektywy. Operacje transportu, o których mowa w art. 4 ust. 4, nie wpływają w znaczący sposób na konkurencję międzynarodową, o ile używanie transgraniczne ogranicza się do państw członkowskich lub jeżeli istniejąca infrastruktura i wymogi w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego na to pozwalają. W ten sposób osiąga się równowagę pomiędzy, z jednej strony, prawem państw członkowskich, zgodnie z zasadą pomocniczości, do przyjmowania rozwiązań w zakresie transportu odpowiednich do ich konkretnych uwarunkowań, a z drugiej – potrzebą, aby taka polityka nie zakłócała rynku wewnętrznego. Przepisy art. 4 ust. 4 zostały w ten sposób doprecyzowane.

Poprawka 85

Franco Frigo

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

(7) Dłuższe **lub cięższe** pojazdy **nie** mogą być używane w transporcie transgranicznym. **Do każdego wniosku ustawodawczego, mającego na celu umożliwienie transgranicznego wykorzystania tych pojazdów musi być dołączona ocena skutków uwzględniająca ewentualne skutki dla przesunięć modalnych, bezpieczeństwa, warunków społecznych i warunków pracy, MŚP, logistyki, zanieczyszczenia środowiska i hałasu, w celu dokonania oceny ewentualnej zgodności wniosku ustawodawczego z głównymi celami politycznymi Unii wymienionymi w białej księdze.**

Or. it

Poprawka 86
Sabine Wils

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

(7) Dłuższe pojazdy **mogą** być używane w transporcie transgranicznym, *o ile oba zainteresowane państwa członkowskie zezwalają na to na swoim terytorium oraz*

Poprawka

(7) Dłuższe **lub cięższe** pojazdy **nie powinny** być używane w transporcie transgranicznym. Operacje **transgraniczne miałyby wpływ** na konkurencję

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

międzynarodową i byłyby sprzeczne z zasadą ogólnounijnej normalizacji masy i wymiarów w transporcie międzynarodowym.

Or. en

Uzasadnienie

Transgraniczne wykorzystanie dłuższych i cięższych pojazdów albo jest dozwolone, albo nie. Twierdzenie, że ograniczenie takiego wykorzystania do dwóch państw członkowskich nie miałoby wpływu na konkurencję międzynarodową nie jest uzasadnione. Zasada pomocniczości powinna dotyczyć wyłącznie działalności na terenie państwa członkowskiego i jej zakres nie obejmuje dwustronnych porozumień międzynarodowych.

Poprawka 87

Nathalie Griesbeck, Robert Rochefort

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

(7) Dłuższe pojazdy mogą być używane w transporcie transgranicznym, o ile oba zainteresowane państwa członkowskie zezwalają na to na swoim terytorium oraz o ile warunki odstępstwa na mocy art. 4

Poprawka

(7) W celu zagwarantowania niezakłócenia konkurencji między przewoźnikami drogowymi pochodzącymi z różnych państw członkowskich, kluczowe jest, aby wymiary pojazdów

ust. 3, 4 lub 5 dyrektywy zostały spełnione. Komisja Europejska przedstawiła już wytyczne w sprawie stosowania art. 4 dyrektywy. Operacje transportu, o których mowa w art. 4 ust. 4, nie wpływają w znaczący sposób na konkurencję międzynarodową, o ile używanie transgraniczne ogranicza się do dwóch państw członkowskich lub jeżeli istniejąca infrastruktura i wymogi w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego na to pozwalają. W ten sposób osiąga się równowagę pomiędzy, z jednej strony, prawem państw członkowskich, zgodnie z zasadą pomocniczości, do przyjmowania rozwiązań w zakresie transportu odpowiednich do ich konkretnych uwarunkowań, a z drugiej – *potrzebą, aby taka polityka nie zakłócała rynku wewnętrznego. Przepisy art. 4 ust. 4 zostały w ten sposób doprecyzowane.*

używanych do międzynarodowych operacji transportu zostały ujednoczone. Ewentualne odstępstwa od tych wspólnych norm mogą mieć miejsce jedynie w przypadku krajowych operacji transportu. W ten sposób osiąga się równowagę pomiędzy, z jednej strony, prawem państw członkowskich, zgodnie z zasadą pomocniczości, do przyjmowania rozwiązań w zakresie transportu odpowiednich do ich konkretnych uwarunkowań, a z drugiej – *celami określonymi w białej księdze.*

Or. fr

Poprawka 88

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

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

(7) Dłuższe pojazdy mogą być używane w transporcie transgranicznym, o ile *oba* zainteresowane państwa członkowskie zezwalają na to na swoim terytorium oraz o ile warunki odstępstwa na mocy art. 4 ust. 3, 4 lub 5 dyrektywy zostały spełnione. *Komisja Europejska przedstawiła już wytyczne w sprawie stosowania art. 4 dyrektywy. Operacje transportu, o których mowa w art. 4 ust. 4, nie wpływają w znaczący sposób na konkurencję międzynarodową, o ile używanie transgraniczne ogranicza się do dwóch*

Poprawka

(7) Dłuższe pojazdy mogą być używane w transporcie transgranicznym, o ile *dwa* zainteresowane państwa członkowskie *lub kilka państw* zezwalają na to na swoim terytorium oraz o ile warunki odstępstwa na mocy art. 4 ust. 3, 4 lub 5 dyrektywy zostały spełnione. *Właściwe organy państw członkowskich powinny określić szczegółowe wymagania dotyczące pojazdu, infrastruktury i kierowcy, aby zapewnić odpowiedni poziom bezpieczeństwa. Transgraniczne używanie takich pojazdów powinno odbywać się na*

państw członkowskich lub jeżeli istniejąca infrastruktura i wymogi w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego na to pozwalają. W ten sposób osiąga się równowagę pomiędzy, z jednej strony, prawem państw członkowskich, zgodnie z zasadą pomocniczości, do przyjmowania rozwiązań w zakresie transportu odpowiednich do ich konkretnych uwarunkowań, a z drugiej – potrzebą, aby taka polityka nie zakłócała rynku wewnętrznego. Przepisy art. 4 ust. 4 zostały w ten sposób doprecyzowane.

podstawie dwustronnych lub wielostronnych porozumień między właściwymi organami zaangażowanych państw członkowskich, określających trasy i inne warunki, które należy spełnić. Komisja Europejska przedstawiła już wytyczne w sprawie stosowania art. 4 dyrektywy. W ten sposób osiąga się równowagę pomiędzy, z jednej strony, prawem państw członkowskich, zgodnie z zasadą pomocniczości, do przyjmowania rozwiązań w zakresie transportu odpowiednich do ich konkretnych uwarunkowań, a z drugiej – potrzebą, aby taka polityka nie zakłócała rynku wewnętrznego. Przepisy art. 4 ust. 4 zostały w ten sposób doprecyzowane.

Or. en

Poprawka 89
Patricia van der Kammen

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

(7) Dłuższe pojazdy mogą być używane w transporcie transgranicznym, o ile oba zainteresowane państwa członkowskie zezwalają na to na swoim terytorium **oraz o ile warunki odstępstwa na mocy art. 4 ust. 3, 4 lub 5 dyrektywy zostały spełnione. Komisja Europejska przedstawiła już wytyczne w sprawie stosowania art. 4 dyrektywy. Operacje transportu, o których mowa w art. 4 ust. 4, nie wpływają w znaczący sposób na konkurencję międzynarodową, o ile używanie transgraniczne ogranicza się do dwóch państw członkowskich lub jeżeli istniejąca infrastruktura i wymogi w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego na to pozwalają. W ten sposób osiąga się równowagę pomiędzy, z jednej strony,**

Poprawka

(7) Dłuższe **albo cięższe** pojazdy mogą być używane w transporcie transgranicznym, o ile oba zainteresowane państwa członkowskie zezwalają na to na swoim terytorium.

prawem państw członkowskich, zgodnie z zasadą pomocniczości, do przyjmowania rozwiązań w zakresie transportu odpowiednich do ich konkretnych uwarunkowań, a z drugiej – potrzebą, aby taka polityka nie zakłócała rynku wewnętrznego. Przepisy art. 4 ust. 4 zostały w ten sposób doprecyzowane.

Or. nl

Poprawka 90
Phil Bennion

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 7 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(7a) Przewiduje się, że dłuższe i cięższe pojazdy ciężarowe będą powodowały konieczność inwestycji w dostosowanie i utrzymanie infrastruktury drogowej, jak również w umocnienie środków ograniczenia hałasu, zanieczyszczenia powietrza, wypadków i zatorów drogowych. W związku z tym państwa członkowskie mogą w każdym razie zakazać stosowania takich pojazdów na swoim terytorium.

Or. en

Poprawka 91
Georges Bach

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 7 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(7a) Używanie dłuższych pojazdów w transporcie międzynarodowym będzie miało wpływ na bezpieczeństwo na drodze,

na środowisko oraz infrastrukturę drogową. Przed zniesieniem obecnego zakazu używania dłuższych i cięższych pojazdów w transporcie międzynarodowym, Komisja powinna przeprowadzić ocenę potencjalnych skutków takiej zmiany przepisów.

Or. en

Poprawka 92
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 7 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(7a) Wszelka zmiana wymiarów pojazdów ciężarowych, czy to ich długości, wysokości, szerokości czy też masy stanowiłaby dla państw członkowskich istotne obciążenie finansowe w związku z dostosowaniem infrastruktury, czy to zjazdów z autostrady, mostów, tuneli, rond czy też nachylenia stromych ulic.

Or. en

Poprawka 93
Gesine Meissner

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 7 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(7a) Komisja powinna opracować zharmonizowane podejście w zakresie procedur zatwierdzenia specjalnych zezwoleń dla pojazdów i zestawów pojazdów, które przekraczają maksymalne wymiary zgodnie z art. 4 ust. 3. Należy ujednoczyć procedury stosowane przez

właściwe organy w różnych państwach członkowskich lub regionach, dopuszczające do ruchu ładunki niepodzielne.

Or. en

Uzasadnienie

Duże zróżnicowanie procedur stosowanych w państwach członkowskich powoduje praktyczne problemy w razie ubiegania się o specjalne zezwolenie, na przykład na transport transgraniczny elementów turbiny wiatrowej.

Poprawka 94

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

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 7 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(7a) Aby ocenić wpływ pojazdów przekraczających wymiary określone w niniejszej dyrektywie na bezpieczeństwo drogowe, państwa członkowskie powinny gromadzić dane dotyczące wypadków z udziałem pojazdów ciężarowych dłuższych niż 18,75 m. Komisja powinna rozważyć propozycję uwzględnienia tych danych w obowiązkowych sprawozdaniach rocznych państw członkowskich sporządzanych w ramach decyzji Rady 93/704/WE w sprawie stworzenia bazy danych Wspólnoty o wypadkach drogowych.

Or. en

Uzasadnienie

The figure of 18.75 m is the longest vehicle limit allowed by Directive 96/53 for heavy goods vehicles. Taking into account the possibilities for longer dimensions of heavy goods vehicles of up to 2m under the new provisions for aerodynamic improvements, but also the derogations for national and cross border transport by even longer vehicles, it is appropriate to assess the impact of vehicles longer than 18.75m on road safety. The collection of such statistics by Member States should take place in the framework of Council Decisions

93/704/EC, which already provide for a yearly reporting obligation of road accidents, on the basis of an amendment proposed by the Commission.

Poprawka 95
Hubert Pirker

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 8

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

(8) Wykorzystanie alternatywnych napędów, które nie zużywają wyłącznie paliw kopalnych, a więc niezanieczyszczających lub mniej zanieczyszczających, takich jak napęd elektryczny lub hybrydowy, w pojazdach ciężarowych lub autobusach (głównie w środowisku miejskim lub okołomiejskim) powoduje przeciążenia, których nie należy wliczać do ładowności pojazdu, co byłoby niekorzystne z gospodarczego punktu widzenia dla sektora transportu drogowego. ***Aby umożliwić nieograniczone badania i rozwój w tym obszarze, niniejsza dyrektywa powinna przestrzegać zasady neutralności pod względem technologicznym.***

Or. de

Uzasadnienie

Poleganie na wyłącznie dwóch rodzajach układu napędowego nie ma sensu. W ten sposób hamowane są potencjalne innowacje w tym obszarze. Niniejsza dyrektywa nie powinna blokować rozwiązań technologicznych, lecz być neutralną pod względem technologicznym.

Poprawka 96
Phil Bennion

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 8

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

(8) Wykorzystanie **technologii niskoemisyjnych, w tym** alternatywnych napędów, które nie zużywają wyłącznie paliw kopalnych, a więc niezanieczyszczających lub mniej zanieczyszczających, takich jak napęd elektryczny lub hybrydowy, w pojazdach ciężarowych lub autobusach (głównie w środowisku miejskim lub około miejskim) powoduje przeciążenia, których nie należy wliczać do ładowności pojazdu, co byłoby niekorzystne z gospodarczego punktu widzenia dla sektora transportu drogowego.

Or. en

Poprawka 97
Jörg Leichtfried

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 8

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

(8) Wykorzystanie alternatywnych napędów, które nie zużywają wyłącznie paliw kopalnych, a więc niezanieczyszczających lub mniej zanieczyszczających, takich jak napęd elektryczny lub hybrydowy, w pojazdach ciężarowych lub autobusach (głównie w środowisku miejskim lub około miejskim) powoduje przeciążenia, których nie należy wliczać do ładowności pojazdu, co byłoby niekorzystne z gospodarczego punktu widzenia dla sektora transportu drogowego. **Masa pojazdów wykorzystujących alternatywne układy napędowe może przekraczać maksymalną dopuszczalną wartość do wysokości 1 tony. Nadwyżka wagowa nie powinna jednak zwiększać objętości ładunkowej**

pojazdu. Należy przestrzegać zasady neutralności pod względem technologicznym

Or. de

Uzasadnienie

Uzupełnienie poprawki, o której mowa w projekcie sprawozdania, które w sposób wyraźny stwierdza, że dozwolona jest wyłącznie taka nadwyżka wagowa, dla której rzeczywiście jest wymagany alternatywny układ napędowy. Należy zapobiec możliwości zwiększania objętości ładunkowej pojazdów.

**Poprawka 98
Oldřich Vlasák**

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 8**

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

(8) Wykorzystanie alternatywnych napędów, które nie zużywają wyłącznie paliw kopalnych, a więc niezanieczyszczających lub mniej zanieczyszczających, takich jak napęd elektryczny lub hybrydowy, w pojazdach ciężarowych lub autobusach (głównie w środowisku miejskim lub okołomiejskim), **przyczynia się do osiągnięcia niezależności energetycznej Unii, jak również do wypełnienia celów określonych w białej księdze pt. „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”.**

Or. cs

**Poprawka 99
Christine De Veyrac, Dominique Vlasto**

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 8

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

(8) **Zgodnie z zasadą neutralności technologicznej oraz w celu zachęcenia przewoźników drogowych do wykorzystania** alternatywnych napędów, które nie zużywają wyłącznie paliw kopalnych, a więc niezanieczyszczających lub mniej zanieczyszczających, **istotne jest, aby ładowność** pojazdu **nie była obniżana o przeciążenia powodowane wykorzystaniem tych alternatywnych napędów**, co byłoby niekorzystne z gospodarczego punktu widzenia dla sektora transportu drogowego.

Or. fr

Poprawka 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

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 8

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

(8) Wykorzystanie alternatywnych napędów, które nie zużywają wyłącznie paliw kopalnych, a więc niezanieczyszczających lub mniej zanieczyszczających, takich jak napęd elektryczny lub hybrydowy, w pojazdach ciężarowych lub autobusach (głównie w środowisku miejskim lub około miejskim) powoduje przeciążenia, których nie należy wliczać do ładowności pojazdu, co byłoby niekorzystne z gospodarczego punktu widzenia dla sektora transportu drogowego. **Takie rozwiązania powinny być również zgodne z zasadą neutralności technologicznej.**

Poprawka 101
Hubert Pirker

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 9

Tekst proponowany przez Komisję

(9) Biała księga w sprawie transportu podkreśla również konieczność podążania za zmieniającą się sytuacją transportu intermodalnego, w szczególności w zakresie konteneryzacji, w którym coraz częściej używane są kontenery o długości 45 stóp. Są one przewożone kolejną lub drogą wodną. Jednak etapy transportu drogowego w przewozach intermodalnych mogą obecnie odbywać się wyłącznie zgodnie z procedurami administracyjnymi obciążającymi zarówno państwa członkowskie, jak i przewoźników, lub jeżeli kontenery te mają ścięte na zasadzie patentu naroża, którego wysoki koszt jest zniechęcający. Wydłużenie o 15 cm pojazdów przewożących te kontenery mogłoby zwolnić przewoźników z formalności administracyjnych i ułatwić transport intermodalny bez ryzyka bądź szkody dla innych użytkowników drogi lub infrastruktury. Nieznaczne zwiększenie długości, jakie stanowi owe 15 cm w stosunku do długości przegubowego pojazdu ciężarowego (16,50 m), nie przedstawia dodatkowego zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zgodnie z kierunkiem polityki przedstawionym w białej księdze w sprawie transportu takie zwiększenie długości jest jednak dozwolone wyłącznie dla transportu intermodalnego, w którym część trasy odbywająca się w transporcie drogowym **nie przekracza 300 km** w odniesieniu do operacji, w których skład wchodzi transport kolejowy, rzeczny lub morski.

Poprawka

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

Taka odległość wydaje się wystarczająca, aby połączyć obiekt przemysłowy lub handlowy z dworcem towarowym lub portem rzeczny. Aby połączyć taki obiekt z portem morskim i wspierać rozwój autostrad morskich możliwe jest, że odległość ta będzie musiała być dłuższa, by przeprowadzić operację wewnątrz europejskiego transportu morskiego bliskiego zasięgu.

poszczególne państwa członkowskie w odniesieniu do operacji, w których skład wchodzi transport kolejowy, rzeczny lub morski, aby połączyć obiekt przemysłowy lub handlowy z dworcem towarowym lub portem rzeczny. Aby połączyć taki obiekt z portem morskim i wspierać rozwój autostrad morskich możliwe jest, że odległość ta będzie musiała być dłuższa, by przeprowadzić operację wewnątrz europejskiego transportu morskiego bliskiego zasięgu.

Or. de

Uzasadnienie

Sztywne, uzależnione od liczby kilometrów wytyczne dotyczące transportu intermodalnego, w którym część trasy odbywa się w transporcie drogowym nie mają sensu, jeśli chodzi o zastosowanie w praktyce i w żaden sposób nie uwzględniają kwestii efektywności, oszczędności, ochrony środowiska naturalnego, ani warunków infrastrukturalnych i geograficznych występujących w poszczególnych państwach członkowskich.

Poprawka 102 **Jörg Leichtfried**

Wniosek dotyczący dyrektywy **Motyw 9**

Tekst proponowany przez Komisję

(9) Biała księga w sprawie transportu podkreśla również konieczność podążania za zmieniającą się sytuacją transportu intermodalnego, w szczególności w zakresie konteneryzacji, w którym coraz częściej używane są kontenery o długości 45 stóp. Są one przewożone koleją lub drogą wodną. Jednak etapy transportu drogowego w przewozach intermodalnych mogą obecnie odbywać się wyłącznie zgodnie z procedurami administracyjnymi obciążającymi zarówno państwa członkowskie, jak i przewoźników, lub jeżeli kontenery te mają ścięte na zasadzie patentu naroża, którego wysoki koszt jest

Poprawka

(9) Biała księga w sprawie transportu podkreśla również konieczność podążania za zmieniającą się sytuacją transportu intermodalnego, w szczególności w zakresie konteneryzacji, w którym coraz częściej używane są kontenery o długości 45 stóp. Są one przewożone koleją lub drogą wodną. Jednak etapy transportu drogowego w przewozach intermodalnych mogą obecnie odbywać się wyłącznie zgodnie z procedurami administracyjnymi obciążającymi zarówno państwa członkowskie, jak i przewoźników, lub jeżeli kontenery te mają ścięte na zasadzie patentu naroża, którego wysoki koszt jest

zniechęcający. Wydłużenie o 15 cm pojazdów przewożących te kontenery mogłoby zwolnić przewoźników z formalności administracyjnych i ułatwić transport *intermodalny* bez ryzyka bądź szkody dla innych użytkowników drogi lub infrastruktury. Nieznaczne zwiększenie długości, jakie stanowi owe 15 cm w stosunku do długości przegubowego pojazdu ciężarowego (16,50 m), nie przedstawia dodatkowego zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. **Zgodnie z kierunkiem polityki przedstawionym w białej księdze w sprawie transportu takie** zwiększenie długości jest jednak dozwolone wyłącznie dla transportu *intermodalnego*, w którym część trasy odbywająca się w transporcie drogowym nie przekracza 300 km w odniesieniu do operacji, w których skład wchodzi transport kolejowy, rzeczny lub morski. Taka odległość wydaje się wystarczająca, aby połączyć obiekt przemysłowy lub handlowy z dworcem towarowym lub portem rzeczny. Aby połączyć taki obiekt z portem morskim i wspierać rozwój autostrad morskich możliwe jest, że odległość ta będzie musiała być dłuższa, by przeprowadzić operacje wewnątrz europejskiego transportu morskiego bliskiego zasięgu.

zniechęcający. Wydłużenie o 15 cm pojazdów przewożących te kontenery mogłoby zwolnić przewoźników z formalności administracyjnych i ułatwić transport *kombinowany* bez ryzyka bądź szkody dla innych użytkowników drogi lub infrastruktury. Nieznaczne zwiększenie długości, jakie stanowi owe 15 cm w stosunku do długości przegubowego pojazdu ciężarowego (16,50 m), nie przedstawia dodatkowego zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. **Takie** zwiększenie długości jest jednak dozwolone wyłącznie dla transportu *kombinowanego*, w którym część trasy odbywająca się w transporcie drogowym nie przekracza 150 km w odległości od kolejnego dworca przeładunkowego (w przypadku transportu kolejowego) lub w promieniu portów morskich lub portów żeglugi śródlądowej.

Or. de

Uzasadnienie

Korekta poprawki, o której mowa w projekcie sprawozdania.

Poprawka 103
Corien Wortmann-Kool

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 9

(9) Biała księga w sprawie transportu podkreśla również konieczność podążania za zmieniającą się sytuacją transportu intermodalnego, w szczególności w zakresie konteneryzacji, w którym coraz częściej używane są kontenery o długości 45 stóp. Są one przewożone koleją lub drogą wodną. Jednak etapy transportu drogowego w przewozach intermodalnych mogą obecnie odbywać się wyłącznie zgodnie z procedurami administracyjnymi obciążającymi zarówno państwa członkowskie, jak i przewoźników, lub jeżeli kontenery te mają ścięte na zasadzie patentu naroża, którego wysoki koszt jest zniechęcający. Wydłużenie o **15** cm pojazdów przewożących te kontenery mogłoby zwolnić przewoźników z formalności administracyjnych i ułatwić transport intermodalny bez ryzyka bądź szkody dla innych użytkowników drogi lub infrastruktury. Nieznaczne zwiększenie długości, jakie stanowi owe **15** cm w stosunku do długości przegubowego pojazdu ciężarowego (16,50 m), nie przedstawia dodatkowego zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zgodnie z kierunkiem polityki przedstawionym w białej księdze w sprawie transportu takie zwiększenie długości jest jednak dozwolone wyłącznie dla transportu intermodalnego, w którym część trasy odbywająca się w transporcie drogowym nie przekracza 300 km w odniesieniu do operacji, w których skład wchodzi transport kolejowy, rzeczny lub morski. Taka odległość wydaje się wystarczająca, aby połączyć obiekt przemysłowy lub handlowy z dworcem towarowym lub portem rzeczny. Aby połączyć taki obiekt z portem morskim i wspierać rozwój autostrad morskich możliwe jest, że odległość ta będzie musiała być dłuższa, by przeprowadzić operację wewnątrz europejskiego transportu

(9) Biała księga w sprawie transportu podkreśla również konieczność podążania za zmieniającą się sytuacją transportu intermodalnego, w szczególności w zakresie konteneryzacji, w którym coraz częściej używane są kontenery o długości 45 stóp. Są one przewożone koleją lub drogą wodną. Jednak etapy transportu drogowego w przewozach intermodalnych mogą obecnie odbywać się wyłącznie zgodnie z procedurami administracyjnymi obciążającymi zarówno państwa członkowskie, jak i przewoźników, lub jeżeli kontenery te mają ścięte na zasadzie patentu naroża, którego wysoki koszt jest zniechęcający. Wydłużenie o **80** cm pojazdów przewożących te kontenery mogłoby zwolnić przewoźników z formalności administracyjnych i ułatwić transport intermodalny bez ryzyka bądź szkody dla innych użytkowników drogi lub infrastruktury. Nieznaczne zwiększenie długości, jakie stanowi owe **80** cm w stosunku do długości przegubowego pojazdu ciężarowego (16,50 m), nie przedstawia dodatkowego zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zgodnie z kierunkiem polityki przedstawionym w białej księdze w sprawie transportu takie zwiększenie długości jest jednak dozwolone wyłącznie dla transportu intermodalnego, w którym część trasy odbywająca się w transporcie drogowym nie przekracza 300 km w odniesieniu do operacji, w których skład wchodzi transport kolejowy, rzeczny lub morski. Taka odległość wydaje się wystarczająca, aby połączyć obiekt przemysłowy lub handlowy z dworcem towarowym lub portem rzeczny. Aby połączyć taki obiekt z portem morskim i wspierać rozwój autostrad morskich możliwe jest, że odległość ta będzie musiała być dłuższa, by przeprowadzić operację wewnątrz europejskiego transportu

morskiego bliskiego zasięgu.

morskiego bliskiego zasięgu.

Or. en

Uzasadnienie

Zwiększenie długości o 15 cm w celu ułatwienia transportu drogowego kontenerów o długości 45 stóp nie ma sensu. Byłoby skuteczne jedynie w razie opracowania całkowicie nowej ramy do przewożenia kontenerów o długości 45 stóp. Kilka lat temu Komisja zezwoliła państwom członkowskim na przyjęcie specjalnych warunków transportu kontenerów o długości 45 stóp. Na tej podstawie Holandia i Belgia zezwoliły na zwiększenie długości o dodatkowe 80 cm. Takie zwiększenie długości pozwala na przewożenie kontenerów o długości 45 stóp na standardowej ramie.

Poprawka 104 Dieter-Lebrecht Koch

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 9

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

pojazdu ciężarowego (16,50 m), nie przedstawia dodatkowego zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zgodnie z kierunkiem polityki przedstawionym w białej księdze w sprawie transportu takie zwiększenie długości jest jednak dozwolone wyłącznie dla transportu intermodalnego, w którym część trasy odbywająca się w transporcie drogowym nie przekracza 300 km w odniesieniu do operacji, w których skład wchodzi transport kolejowy, rzeczny lub morski. Taka odległość wydaje się wystarczająca, aby połączyć obiekt przemysłowy lub handlowy z dworcem towarowym lub portem rzeczny. Aby połączyć taki obiekt z portem morskim i wspierać rozwój autostrad morskich możliwe jest, że odległość ta będzie musiała być dłuższa, by przeprowadzić operację wewnątrz europejskiego transportu morskiego bliskiego zasięgu.

pojazdu ciężarowego (16,50 m), nie przedstawia dodatkowego zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zgodnie z kierunkiem polityki przedstawionym w białej księdze w sprawie transportu takie zwiększenie długości jest jednak dozwolone wyłącznie dla transportu intermodalnego, w którym część trasy odbywająca się w transporcie drogowym nie przekracza 500 km w odniesieniu do operacji, w których skład wchodzi transport kolejowy, rzeczny lub morski. Taka odległość wydaje się wystarczająca, aby połączyć obiekt przemysłowy lub handlowy z dworcem towarowym lub portem rzeczny. Aby połączyć taki obiekt z portem morskim i wspierać rozwój autostrad morskich możliwe jest, że odległość ta będzie musiała być dłuższa, by przeprowadzić operację wewnątrz europejskiego transportu morskiego bliskiego zasięgu.

Or. de

Poprawka 105 **Petri Sarvamaa**

Wniosek dotyczący dyrektywy **Motyw 9**

Tekst proponowany przez Komisję

(9) Biała księga w sprawie transportu podkreśla również konieczność podążania za zmieniającą się sytuacją transportu intermodalnego, w szczególności w zakresie konteneryzacji, w którym coraz częściej używane są kontenery o długości 45 stóp. Są one przewożone koleją lub drogą wodną. Jednak etapy transportu drogowego w przewozach intermodalnych mogą obecnie odbywać się wyłącznie zgodnie z procedurami administracyjnymi obciążającymi zarówno państwa członkowskie, jak i przewoźników, lub

Poprawka

(9) Biała księga w sprawie transportu podkreśla również konieczność podążania za zmieniającą się sytuacją transportu intermodalnego, w szczególności w zakresie konteneryzacji, w którym coraz częściej używane są kontenery o długości 45 stóp. Są one przewożone koleją lub drogą wodną. Jednak etapy transportu drogowego w przewozach intermodalnych mogą obecnie odbywać się wyłącznie zgodnie z procedurami administracyjnymi obciążającymi zarówno państwa członkowskie, jak i przewoźników, lub

jeżeli kontenery te mają ścięte na zasadzie patentu naroża, którego wysoki koszt jest zniechęcający. Wydłużenie o 15 cm pojazdów przewożących te kontenery mogłoby zwolnić przewoźników z formalności administracyjnych i ułatwić transport intermodalny bez ryzyka bądź szkody dla innych użytkowników drogi lub infrastruktury. Nieznaczne zwiększenie długości, jakie stanowi owe 15 cm w stosunku do długości przegubowego pojazdu ciężarowego (16,50 m), nie przedstawia dodatkowego zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zgodnie z kierunkiem polityki przedstawionym w białej księdze w sprawie transportu takie zwiększenie długości jest jednak dozwolone wyłącznie dla transportu intermodalnego, w którym część trasy odbywająca się w transporcie drogowym nie przekracza 300 km w odniesieniu do operacji, w których skład wchodzi transport kolejowy, rzeczny lub morski. Taka odległość wydaje się wystarczająca, aby połączyć obiekt przemysłowy lub handlowy z dworcem towarowym lub portem rzeczny. Aby połączyć taki obiekt z portem morskim i wspierać rozwój autostrad morskich możliwe jest, że odległość ta będzie musiała być dłuższa, by przeprowadzić operację wewnątrz europejskiego transportu morskiego bliskiego zasięgu.

jeżeli kontenery te mają ścięte na zasadzie patentu naroża, którego wysoki koszt jest zniechęcający. Wydłużenie o 15 cm pojazdów przewożących te kontenery mogłoby zwolnić przewoźników z formalności administracyjnych i ułatwić transport intermodalny bez ryzyka bądź szkody dla innych użytkowników drogi lub infrastruktury. Nieznaczne zwiększenie długości, jakie stanowi owe 15 cm w stosunku do długości przegubowego pojazdu ciężarowego (16,50 m), nie przedstawia dodatkowego zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zgodnie z kierunkiem polityki przedstawionym w białej księdze w sprawie transportu takie zwiększenie długości jest jednak dozwolone wyłącznie dla transportu intermodalnego, w którym część trasy odbywająca się w transporcie drogowym nie przekracza 300 km **lub 50 %** w odniesieniu do operacji, w których skład wchodzi transport kolejowy, rzeczny lub morski. Taka odległość wydaje się wystarczająca, aby połączyć obiekt przemysłowy lub handlowy z dworcem towarowym lub portem rzeczny. Aby połączyć taki obiekt z portem morskim i wspierać rozwój autostrad morskich możliwe jest, że odległość ta będzie musiała być dłuższa, by przeprowadzić operację wewnątrz europejskiego transportu morskiego bliskiego zasięgu.

Or. en

Poprawka 106
Phil Bennion

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 9

Tekst proponowany przez Komisję

(9) Biała księga w sprawie transportu podkreśla również konieczność podążania

Poprawka

(9) Biała księga w sprawie transportu podkreśla również konieczność podążania

za zmieniającą się sytuacją transportu intermodalnego, w szczególności w zakresie konteneryzacji, w którym coraz częściej używane są kontenery o długości 45 stóp. Są one przewożone koleją lub drogą wodną. Jednak etapy transportu drogowego w przewozach intermodalnych mogą obecnie odbywać się wyłącznie zgodnie z procedurami administracyjnymi obciążającymi zarówno państwa członkowskie, jak i przewoźników, lub jeżeli kontenery te mają ścięte na zasadzie patentu naroża, którego wysoki koszt jest zniechęcający. Wydłużenie o 15 cm pojazdów przewożących te kontenery mogłoby zwolnić przewoźników z formalności administracyjnych i ułatwić transport intermodalny bez ryzyka bądź szkody dla innych użytkowników drogi lub infrastruktury. Nieznaczne zwiększenie długości, jakie stanowi owe 15 cm w stosunku do długości przegubowego pojazdu ciężarowego (16,50 m), nie przedstawia dodatkowego zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zgodnie z kierunkiem polityki przedstawionym w białej księdze w sprawie transportu takie zwiększenie długości jest jednak dozwolone wyłącznie dla transportu intermodalnego, w którym część trasy odbywająca się w transporcie drogowym nie przekracza 300 km w odniesieniu do operacji, w których skład wchodzi transport kolejowy, rzeczny lub morski. Taka odległość wydaje się wystarczająca, aby połączyć obiekt przemysłowy lub handlowy z dworcem towarowym lub portem rzeczny. Aby połączyć taki obiekt z portem morskim i wspierać rozwój autostrad morskich możliwe jest, że odległość ta będzie musiała być dłuższa, by przeprowadzić operację wewnątrz europejskiego transportu morskiego bliskiego zasięgu.

za zmieniającą się sytuacją transportu intermodalnego, w szczególności w zakresie konteneryzacji, w którym coraz częściej używane są kontenery o długości 45 stóp. Są one przewożone koleją lub drogą wodną. Jednak etapy transportu drogowego w przewozach intermodalnych mogą obecnie odbywać się wyłącznie zgodnie z procedurami administracyjnymi obciążającymi zarówno państwa członkowskie, jak i przewoźników, lub jeżeli kontenery te mają ścięte na zasadzie patentu naroża, którego wysoki koszt jest zniechęcający. Wydłużenie o 15 cm pojazdów przewożących te kontenery mogłoby zwolnić przewoźników z formalności administracyjnych i ułatwić transport intermodalny bez ryzyka bądź szkody dla innych użytkowników drogi lub infrastruktury. Nieznaczne zwiększenie długości, jakie stanowi owe 15 cm w stosunku do długości przegubowego pojazdu ciężarowego (16,50 m), nie przedstawia dodatkowego zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zgodnie z kierunkiem polityki przedstawionym w białej księdze w sprawie transportu takie zwiększenie długości jest jednak dozwolone wyłącznie dla transportu intermodalnego, w którym część trasy odbywająca się w transporcie drogowym nie przekracza 300 km w odniesieniu do operacji, w których skład wchodzi transport kolejowy, rzeczny lub morski. Taka odległość wydaje się wystarczająca, aby połączyć obiekt przemysłowy lub handlowy z dworcem towarowym lub portem rzeczny. ***Biorąc pod uwagę szczególne położenie wyspiarskich państw członkowskich***, aby połączyć taki obiekt z portem morskim i wspierać rozwój autostrad morskich możliwe jest, że odległość ta będzie musiała być dłuższa, by przeprowadzić operację wewnątrz europejskiego transportu morskiego bliskiego zasięgu.

Or. en

Poprawka 107
Philippe De Backer

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 9

Tekst proponowany przez Komisję

(9) Biała księga w sprawie transportu podkreśla również konieczność podążania za zmieniającą się sytuacją transportu intermodalnego, w szczególności w zakresie konteneryzacji, w którym coraz częściej używane są kontenery o długości 45 stóp. Są one przewożone koleją lub drogą wodną. Jednak etapy transportu drogowego w przewozach intermodalnych mogą obecnie odbywać się wyłącznie zgodnie z procedurami administracyjnymi obciążającymi zarówno państwa członkowskie, jak i przewoźników, lub jeżeli kontenery te mają ścięte na zasadzie patentu naroża, którego wysoki koszt jest zniechęcający. Wydłużenie o **15** cm pojazdów przewożących te kontenery mogłoby zwolnić przewoźników z formalności administracyjnych i ułatwić transport intermodalny bez ryzyka bądź szkody dla innych użytkowników drogi lub infrastruktury. Nieznaczne zwiększenie długości, jakie stanowi owe **15** cm w stosunku do długości przegubowego pojazdu ciężarowego (16,50 m), nie przedstawia dodatkowego zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zgodnie z kierunkiem polityki przedstawionym w białej księdze w sprawie transportu takie zwiększenie długości jest jednak dozwolone wyłącznie dla transportu intermodalnego, **w którym część trasy odbywająca się w transporcie drogowym nie przekracza 300 km w odniesieniu do operacji, w których skład wchodzi transport kolejowy, rzeczny lub morski. Taka odległość wydaje się wystarczająca, aby połączyć obiekt przemysłowy lub**

Poprawka

(9) Biała księga w sprawie transportu podkreśla również konieczność podążania za zmieniającą się sytuacją transportu intermodalnego, w szczególności w zakresie konteneryzacji, w którym coraz częściej używane są kontenery o długości 45 stóp. Są one przewożone koleją lub drogą wodną. Jednak etapy transportu drogowego w przewozach intermodalnych mogą obecnie odbywać się wyłącznie zgodnie z procedurami administracyjnymi obciążającymi zarówno państwa członkowskie, jak i przewoźników, lub jeżeli kontenery te mają ścięte na zasadzie patentu naroża, którego wysoki koszt jest zniechęcający. Wydłużenie o **80** cm pojazdów przewożących te kontenery mogłoby zwolnić przewoźników z formalności administracyjnych i ułatwić transport intermodalny bez ryzyka bądź szkody dla innych użytkowników drogi lub infrastruktury. Nieznaczne zwiększenie długości, jakie stanowi owe **80** cm w stosunku do długości przegubowego pojazdu ciężarowego (16,50 m), nie przedstawia dodatkowego zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zgodnie z kierunkiem polityki przedstawionym w białej księdze w sprawie transportu takie zwiększenie długości jest jednak dozwolone wyłącznie dla transportu intermodalnego.

handlowy z dworcem towarowym lub portem rzeczny. Aby połączyć taki obiekt z portem morskim i wspierać rozwój autostrad morskich możliwe jest, że odległość ta będzie musiała być dłuższa, by przeprowadzić operację wewnątrz europejskiego transportu morskiego bliskiego zasięgu.

Or. en

Uzasadnienie

Zwiększenie długości o 15 cm nie zawsze mogłoby być wystarczające dla pojazdów do przewozu kontenerów o długości 45 stóp. Na przykład Belgia zezwala na przedłużenie o 77 cm przy przewożeniu kontenera o długości 45 stóp z i do terminala intermodalnego na terytorium kraju. Niezbędna jest zatem poprawka przewidująca dodatkowe zwiększenie długości.

Poprawka 108 Markus Ferber

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 10

Tekst proponowany przez Komisję

(10) W celu dalszego promowania transportu intermodalnego oraz aby uwzględnić ***masę własną kontenerów o długości 45 stóp***, konieczne wydaje się rozszerzenie zakresu przepisu, który dopuszcza masę 44 ton w przypadku pojazdów połączonych o 5 lub 6 osiach przewożących w transporcie intermodalnym kontenery o długości 40 stóp, również na pojazdy przewożące kontenery o długości 45 stóp.

Poprawka

(10) W celu dalszego promowania transportu intermodalnego oraz aby uwzględnić ***wszelkie znajdujące zastosowanie w transporcie intermodalne jednostki ładunkowe i odpowiednio uwzględnić ich masę własną***, konieczne wydaje się rozszerzenie zakresu przepisu, który dopuszcza masę ***łącznie*** 44 ton w przypadku pojazdów połączonych o 5 lub 6 osiach przewożących w transporcie intermodalnym kontenery o długości 40 stóp ***na intermodalne jednostki transportowe zgodnie z art. 2 niniejszej dyrektywy (np. pojazdy o wymiennym nadwoziu, pojazdy przewożące kontenery o długości do 45 stóp)***.

Or. de

Poprawka 109
Patricia van der Kammen

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 11

Tekst proponowany przez Komisję

(11) Od czasu przyjęcia dyrektywy **96/53/WE** średnia masa pasażerów autokarów i ich bagaży znacznie się zwiększyła, co stopniowo doprowadziło do zmniejszenia liczby przewożonych pasażerów, biorąc pod uwagę ograniczenia masy nałożone przez dyrektywę. Powodowana troską o lepszą efektywność energetyczną konieczność preferowania transportu zbiorowego od transportu indywidualnego wymaga powrotu do dawnej liczby pasażerów w autokarze, przy uwzględnieniu wspomnianego wcześniej wzrostu ich masy oraz masy ich bagaży. Można tego dokonać zwiększając dopuszczalną masę autokarów dwuosioowych, uwzględniając jednak limity gwarantujące, że elementy infrastruktury pozostaną nieuszkodzone przez szybsze zużycie.

Poprawka

(11) Od czasu przyjęcia dyrektywy **2002/7/WE** średnia masa pasażerów autokarów i ich bagaży znacznie się zwiększyła, co stopniowo doprowadziło do zmniejszenia liczby przewożonych pasażerów, biorąc pod uwagę ograniczenia masy nałożone przez dyrektywę. Powodowana troską o lepszą efektywność energetyczną konieczność preferowania transportu zbiorowego od transportu indywidualnego wymaga powrotu do dawnej liczby pasażerów w autokarze, przy uwzględnieniu wspomnianego wcześniej wzrostu ich masy oraz masy ich bagaży. Można tego dokonać zwiększając dopuszczalną masę autokarów dwuosioowych, uwzględniając jednak limity gwarantujące, że elementy infrastruktury pozostaną nieuszkodzone przez szybsze zużycie.

Or. nl

Poprawka 110
Phil Bennion

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 12

Tekst proponowany przez Komisję

(12) Organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów dotyczących transportu drogowego stwierdziły znaczną liczbę wykroczeń, czasem poważnych, szczególnie jeśli chodzi o masę pojazdów

Poprawka

(12) Organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów dotyczących transportu drogowego stwierdziły znaczną liczbę wykroczeń, czasem poważnych, szczególnie jeśli chodzi o masę pojazdów

transportowych. Sytuacja ta spowodowana jest niedostateczną liczbą kontroli dokonywanych na mocy dyrektywy 96/53/WE lub też ich niską skutecznością. Procedury i zasady kontroli są ponadto różne w państwach członkowskich, co prowadzi do poczucia niepewności prawnej wśród kierowców pojazdów przemieszczających się w kilku państwach członkowskich. Co więcej przewoźnicy, którzy nie przestrzegają przepisów w tej dziedzinie, posiadają znaczną przewagę konkurencyjną nad swoimi konkurentami działającymi zgodnie z przepisami oraz nad innymi rodzajami transportu. Taka sytuacja stanowi przeszkodę w prawidłowym funkcjonowaniu rynku wewnętrznego. Państwa członkowskie powinny zatem zwiększyć częstotliwość prowadzonych kontroli, zarówno kontroli bezpośrednich, jak i wstępnego wybierania pojazdów przeznaczonych do kontroli.

transportowych. Sytuacja ta spowodowana jest niedostateczną liczbą kontroli dokonywanych na mocy dyrektywy 96/53/WE lub też ich niską skutecznością. Procedury i zasady kontroli są ponadto różne w państwach członkowskich, co prowadzi do poczucia niepewności prawnej wśród kierowców pojazdów przemieszczających się w kilku państwach członkowskich. Co więcej przewoźnicy, którzy nie przestrzegają przepisów w tej dziedzinie, posiadają znaczną przewagę konkurencyjną nad swoimi konkurentami działającymi zgodnie z przepisami oraz nad innymi rodzajami transportu. Taka sytuacja stanowi przeszkodę w prawidłowym funkcjonowaniu rynku wewnętrznego **i zagrożenie dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym**. Państwa członkowskie powinny zatem zwiększyć częstotliwość **i skuteczność** prowadzonych kontroli, zarówno kontroli bezpośrednich, jak i wstępnego wybierania pojazdów przeznaczonych do kontroli **na podstawie systemu oceny ryzyka**.

Or. en

Uzasadnienie

W celu zapewnienia skuteczności kontroli, każdemu przedsiębiorstwu zidentyfikowanemu podczas kontroli drogowej przyporządkowany zostanie profil ryzyka.

Poprawka 111
Patricia van der Kammen

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 12

Tekst proponowany przez Komisję

(12) Organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów dotyczących transportu drogowego stwierdziły znaczną liczbę wykroczeń, czasem poważnych, szczególnie jeśli chodzi o masę pojazdów

Poprawka

(12) Organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów dotyczących transportu drogowego stwierdziły znaczną liczbę wykroczeń, czasem poważnych, szczególnie jeśli chodzi o masę pojazdów

transportowych. *Sytuacja ta spowodowana jest niedostateczną liczbą kontroli dokonywanych* na mocy dyrektywy 96/53/WE lub też ich *niską skutecznością*. Procedury i zasady kontroli są ponadto różne w państwach członkowskich, *co prowadzi do poczucia niepewności prawnej wśród kierowców pojazdów przemieszczających się w kilku państwach członkowskich*. *Co więcej* przewoźnicy, którzy nie przestrzegają przepisów w tej dziedzinie, posiadają znaczną przewagę konkurencyjną nad swoimi konkurentami działającymi zgodnie z przepisami oraz nad innymi rodzajami transportu. Taka sytuacja stanowi przeszkodę w prawidłowym funkcjonowaniu rynku wewnętrznego. *Państwa członkowskie powinny* zatem *zwiększyć* częstotliwość prowadzonych kontroli, zarówno kontroli bezpośrednich, jak i wstępnego wybierania pojazdów przeznaczonych do kontroli.

transportowych. *Czynnikami, które w tej sytuacji odgrywają pewną rolę są na przykład kontrole dokonywane* na mocy dyrektywy 96/53/WE lub też ich *niska skuteczność*. Procedury i zasady kontroli są ponadto różne w państwach członkowskich *i* przewoźnicy, którzy nie przestrzegają przepisów w tej dziedzinie, posiadają znaczną przewagę konkurencyjną nad swoimi konkurentami działającymi zgodnie z przepisami oraz nad innymi rodzajami transportu. Taka sytuacja stanowi przeszkodę w prawidłowym funkcjonowaniu rynku wewnętrznego. *Od państw członkowskich zależy* zatem *zwiększenie, w razie potrzeby,* częstotliwości prowadzonych kontroli, zarówno kontroli bezpośrednich, jak i wstępnego wybierania pojazdów przeznaczonych do kontroli.

Or. nl

Poprawka 112 **Anne E. Jensen**

Wniosek dotyczący dyrektywy **Motyw 13**

Tekst proponowany przez Komisję

(13) Dostępne są obecnie proste rozwiązania technologiczne w postaci urządzeń stałych lub ruchomych, które pozwalają wybierać wstępnie i bez ich zatrzymywania pojazdy podejrzane o wykroczenie, co jest mniej uciążliwe z punktu widzenia płynności ruchu, mniej kosztowne i gwarantuje optymalne warunki bezpieczeństwa. Niektóre z tych urządzeń mogą być umieszczane w pojazdach ciężarowych i umożliwić kierowcy samokontrolę przestrzegania przepisów. Takie urządzenia pokładowe są

Poprawka

(13) Dostępne są obecnie proste rozwiązania technologiczne w postaci urządzeń stałych lub ruchomych, które pozwalają wybierać wstępnie i bez ich zatrzymywania pojazdy podejrzane o wykroczenie, co jest mniej uciążliwe z punktu widzenia płynności ruchu, mniej kosztowne i gwarantuje optymalne warunki bezpieczeństwa. Niektóre z tych urządzeń mogą być umieszczane w pojazdach ciężarowych i umożliwić kierowcy samokontrolę przestrzegania przepisów. Takie urządzenia pokładowe są

również w stanie przesyłać dane bez zatrzymywania pojazdu do kontrolerów lub automatycznych systemów kontroli znajdujących się na poboczu, wykorzystując do tego interfejs łączności mikrofalowej. **Jeśli chodzi o** wybór wstępny **właściwe wydaje się ustanowienie minimalnego progu jednego ważenia na 2000 pojazdokilometrów**, aby zapewnić skuteczność kontroli na terytorium Unii, **gdyż pozwala to na skontrolowanie każdego pojazdu średnio statystycznie co trzy dni.**

również w stanie przesyłać dane bez zatrzymywania pojazdu do kontrolerów lub automatycznych systemów kontroli znajdujących się na poboczu, wykorzystując do tego interfejs łączności mikrofalowej. Wybór wstępny **powinien być proporcjonalny do całkowitej liczby takich pojazdów zarejestrowanych lub poruszających się na ich terytorium**, aby zapewnić skuteczność kontroli na terytorium Unii. **Rozwiązania technologiczne powinny być wykorzystywane przez państwa członkowskie jedynie, jeżeli udowodniono ich dokładność i niezawodność technologiczną oraz pod warunkiem podobnego stosowania przez wszystkie państwa członkowskie.**

Or. en

Uzasadnienie

Państwa członkowskie powinny stosować jedynie wypróbowane rozwiązania, a procedury wykonawcze należy zharmonizować w państwach członkowskich UE. Państwa członkowskie powinny podejmować decyzję dotyczącą liczby pojazdów wybranych wstępnie do kontroli, z uwzględnieniem liczby pojazdów zarejestrowanych lub poruszających się na ich terytorium.

Poprawka 113 **Markus Ferber**

Wniosek dotyczący dyrektywy **Motyw 13**

Tekst proponowany przez Komisję

(13) Dostępne są obecnie proste rozwiązania technologiczne w postaci urządzeń stałych lub ruchomych, które pozwalają wybierać wstępnie i bez ich zatrzymywania pojazdy podejrzane o wykroczenie, co jest mniej uciążliwe z punktu widzenia płynności ruchu, mniej kosztowne i gwarantuje optymalne warunki bezpieczeństwa. Niektóre z tych urządzeń mogą być umieszczane w

Poprawka

(13) Dostępne są obecnie proste rozwiązania technologiczne w postaci urządzeń stałych lub ruchomych, które pozwalają wybierać wstępnie i bez ich zatrzymywania pojazdy podejrzane o wykroczenie, co jest mniej uciążliwe z punktu widzenia płynności ruchu, mniej kosztowne i gwarantuje optymalne warunki bezpieczeństwa. Niektóre z tych urządzeń mogą być umieszczane w

pojazdach ciężarowych i umożliwić kierowcy samokontrolę przestrzegania przepisów. Takie urządzenia pokładowe są również w stanie przysyłać dane bez zatrzymywania pojazdu do kontrolerów lub automatycznych systemów kontroli znajdujących się na poboczu, wykorzystując do tego interfejs łączności mikrofalowej. Jeśli chodzi o wybór wstępny właściwe wydaje się **ustanowienie minimalnego progu jednego ważenia na 2000 pojazdokilometrów**, aby zapewnić skuteczność kontroli na terytorium Unii, **gdyż pozwala to na skontrolowanie każdego pojazdu średnio statystycznie co trzy dni**.

pojazdach ciężarowych i umożliwić kierowcy samokontrolę przestrzegania przepisów. Takie urządzenia pokładowe są również w stanie przysyłać dane bez zatrzymywania pojazdu do kontrolerów lub automatycznych systemów kontroli znajdujących się na poboczu, wykorzystując do tego interfejs łączności mikrofalowej. **Wszelkie systemy kontroli i wszelkie wymagania techniczne muszą zostać ujednolicone w skali całej Europy. W przypadku systemów wbudowywanych w pojazdach użytkowych muszą zostać obowiązkowo przyjęte odpowiednie regulacje w zakresie procedur homologacji typu dla wszystkich pojazdów użytkowych.** Jeśli chodzi o wybór wstępny, właściwe wydaje się **ustanowienie minimalnego progu []% pojazdów włączonych do użytku na terenie danego kraju**, aby zapewnić skuteczność kontroli na terytorium Unii. **Pojazdy zarejestrowane poza granicami danego państwa należy uwzględnić odpowiednio do wielkości ich udziału w ruchu.**

Or. de

Uzasadnienie

Państwa członkowskie stosują różne standardy techniczne w zakresie systemów kontroli. Aby sprawić, żeby te wartości pomiarowe były porównywalne w skali Europy, należy wprowadzić odpowiednie wymagania. Wybór wstępny pomiarów musi zostać dopasowany do propozycji zmian w zakresie intensywności kontroli w przypadku kontroli drogowych stanu technicznego.

Poprawka 114
Silvia-Adriana Țicău

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 13

Tekst proponowany przez Komisję

(13) Dostępne są obecnie proste rozwiązania technologiczne w postaci urządzeń stałych lub ruchomych, które

Poprawka

(13) Dostępne są obecnie proste rozwiązania technologiczne w postaci urządzeń stałych lub ruchomych, które

pozwalają wybierać wstępnie i bez ich zatrzymywania pojazdy podejrzane o wykroczenie, co jest mniej uciążliwe z punktu widzenia płynności ruchu, mniej kosztowne i gwarantuje optymalne warunki bezpieczeństwa. Niektóre z tych urządzeń mogą być umieszczane w pojazdach ciężarowych i umożliwić kierowcy samokontrolę przestrzegania przepisów. Takie urządzenia pokładowe **są** również **w stanie** przysyłać dane bez zatrzymywania pojazdu do kontrolerów lub automatycznych systemów kontroli znajdujących się na poboczu, wykorzystując do tego interfejs łączności mikrofalowej. Jeśli chodzi o wybór wstępny właściwe wydaje się ustanowienie minimalnego progu jednego ważenia na 2000 pojazdokilometrów, aby zapewnić skuteczność kontroli na terytorium Unii, gdyż pozwala to na skontrolowanie każdego pojazdu średnio statystycznie co trzy dni.

pozwalają wybierać wstępnie i bez ich zatrzymywania pojazdy podejrzane o wykroczenie, co jest mniej uciążliwe z punktu widzenia płynności ruchu, mniej kosztowne i gwarantuje optymalne warunki bezpieczeństwa. Niektóre z tych urządzeń mogą być umieszczane w pojazdach ciężarowych i umożliwić kierowcy samokontrolę przestrzegania przepisów. Takie urządzenia pokładowe **mogą** również przysyłać dane bez zatrzymywania pojazdu do kontrolerów lub automatycznych systemów kontroli znajdujących się na poboczu, wykorzystując do tego interfejs łączności mikrofalowej. Jeśli chodzi o wybór wstępny, właściwe wydaje się ustanowienie minimalnego progu jednego ważenia na 2000 pojazdokilometrów, aby zapewnić skuteczność kontroli na terytorium Unii, gdyż pozwala to na skontrolowanie każdego pojazdu średnio statystycznie co trzy dni.

Or. ro

Poprawka 115 **Phil Bennion**

Wniosek dotyczący dyrektywy **Motyw 13**

Tekst proponowany przez Komisję

(13) Dostępne są obecnie proste rozwiązania technologiczne w postaci urządzeń stałych lub ruchomych, które pozwalają wybierać wstępnie i bez ich zatrzymywania pojazdy podejrzane o wykroczenie, co jest mniej uciążliwe z punktu widzenia płynności ruchu, mniej kosztowne i gwarantuje optymalne warunki bezpieczeństwa. **Niektóre z tych urządzeń mogą być umieszczane** w pojazdach ciężarowych **i umożliwić** kierowcy samokontrolę przestrzegania

Poprawka

(13) Dostępne są obecnie proste rozwiązania technologiczne w postaci urządzeń stałych lub ruchomych, które pozwalają wybierać wstępnie i bez ich zatrzymywania pojazdy podejrzane o wykroczenie, co jest mniej uciążliwe z punktu widzenia płynności ruchu, mniej kosztowne i gwarantuje optymalne warunki bezpieczeństwa. **Ponadto w** pojazdach ciężarowych, **w stosownych przypadkach, należy umieścić urządzenia umożliwiające** kierowcy samokontrolę

przepisów. Takie urządzenia pokładowe są również w stanie przesyłać dane bez zatrzymywania pojazdu do kontrolerów lub automatycznych systemów kontroli znajdujących się na poboczu, wykorzystując do tego interfejs łączności mikrofalowej. Jeśli chodzi o wybór wstępny właściwe wydaje się ustanowienie minimalnego progu jednego ważenia na 2000 pojazdokilometrów, aby zapewnić skuteczność kontroli na terytorium Unii, gdyż pozwala to na skontrolowanie każdego pojazdu średnio statystycznie co trzy dni.

przestrzegania przepisów. Takie urządzenia pokładowe są również w stanie przesyłać dane bez zatrzymywania pojazdu do kontrolerów lub automatycznych systemów kontroli znajdujących się na poboczu, wykorzystując do tego interfejs łączności mikrofalowej. Jeśli chodzi o wybór wstępny, **to powinien się on opierać na systemie oceny ryzyka, aby zapewnić skuteczność kontroli, a także** właściwe wydaje się ustanowienie minimalnego progu jednego ważenia na 2000 pojazdokilometrów, aby zapewnić skuteczność kontroli na terytorium Unii, gdyż pozwala to na skontrolowanie każdego pojazdu średnio statystycznie co trzy dni.

Or. en

Uzasadnienie

Przedsiębiorstwa będące właścicielami pojazdów użytkowych powinny zainstalować w zarejestrowanych pojazdach pokładowe urządzenia ważące, aby umożliwić kierowcy sprawdzenie, czy ładunek pojazdu jest zgodny z prawem.

Poprawka 116 Phil Bennion

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 14

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

administracyjnych nakładanych za nieprzestrzeganie przepisów dyrektywy 96/53/WE. Te kary administracyjne powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające.

administracyjnych nakładanych za nieprzestrzeganie przepisów dyrektywy 96/53/WE. Te kary administracyjne powinny być skuteczne, proporcjonalne, odstrasżające *i niedyskryminujące*.

Or. en

Poprawka 117
Patricia van der Kammen

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 14

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

(14) Znaczna stwierdzona liczba naruszeń przepisów dyrektywy **2002/7/WE** bierze się w dużym stopniu ze zbyt łagodnych kar przewidzianych w ustawodawstwach państw członkowskich w odniesieniu do naruszenia tych przepisów, a nawet braku takich kar. To niedociągnięcie pogłębia znaczne zróżnicowanie poziomu kar administracyjnych stosowanych w różnych państwach członkowskich. Aby temu zapobiec, należy na szczeblu Unii dokonać zbliżenia poziomu i kategorii kar administracyjnych nakładanych za nieprzestrzeganie przepisów dyrektywy **2002/7/WE**. Te kary administracyjne powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające.

Or. nl

Poprawka 118
Patricia van der Kammen

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 15

Tekst proponowany przez Komisję

(15) Organy kontroli państw członkowskich powinny wymieniać się informacjami, aby w skali międzynarodowej kontrole masy pojazdów lub zespołów pojazdów stały się skuteczniejsze oraz by ułatwić ich prawidłowy przebieg, w szczególności identyfikację sprawców wykroczeń, opis wykroczeń i zastosowanych kar oraz dobrej reputacji danego przedsiębiorstwa.
Punkt kontaktowy wyznaczony zgodnie z art. 18 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylającego dyrektywę Rady 96/26/WE⁹ mógłby służyć jako punkt wymiany wspomnianych informacji.

⁹ Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 51.

Poprawka

(15) Organy kontroli państw członkowskich powinny wymieniać się informacjami, aby w skali międzynarodowej kontrole masy pojazdów lub zespołów pojazdów stały się skuteczniejsze oraz by ułatwić ich prawidłowy przebieg, w szczególności identyfikację sprawców wykroczeń, opis wykroczeń i zastosowanych kar oraz dobrej reputacji danego przedsiębiorstwa.

Or. nl

Poprawka 119
Patricia van der Kammen

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 16

Tekst proponowany przez Komisję

(16) Ważne jest, aby Parlament Europejski i Rada były regularnie informowane o kontrolach w zakresie transportu drogowego prowadzonych przez państwa członkowskie. Te informacje przekazywane przez państwa członkowskie pozwolą Komisji zagwarantować poszanowanie niniejszej dyrektywy przez przewoźników oraz

Poprawka

skreślony

określić, czy należy opracować dodatkowe środki przymusu.

Or. nl

Poprawka 120
Phil Bennion

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 16

Tekst proponowany przez Komisję

(16) Ważne jest, aby Parlament Europejski i Rada były regularnie informowane o kontrolach w zakresie transportu drogowego prowadzonych przez państwa członkowskie. Te informacje przekazywane przez państwa członkowskie pozwolą Komisji zagwarantować poszanowanie niniejszej dyrektywy przez przewoźników oraz określić, czy należy opracować dodatkowe środki przymusu.

Poprawka

(16) Ważne jest, aby Parlament Europejski i Rada były regularnie informowane o kontrolach w zakresie transportu drogowego prowadzonych przez państwa członkowskie. Te informacje przekazywane przez państwa członkowskie **za pośrednictwem punktu kontaktowego** pozwolą Komisji zagwarantować poszanowanie niniejszej dyrektywy przez przewoźników oraz określić, czy należy opracować dodatkowe środki przymusu.

Or. en

Poprawka 121
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 16

Tekst proponowany przez Komisję

(16) Ważne jest, aby Parlament Europejski i Rada były **regularnie** informowane o kontrolach w zakresie transportu drogowego prowadzonych przez państwa członkowskie. Te informacje przekazywane przez państwa członkowskie pozwolą Komisji zagwarantować poszanowanie niniejszej dyrektywy przez przewoźników oraz określić, czy należy

Poprawka

(16) Ważne jest, aby Parlament Europejski i Rada były informowane o **regularnie przeprowadzanych** kontrolach w zakresie transportu drogowego prowadzonych przez państwa członkowskie. Te informacje przekazywane przez państwa członkowskie pozwolą Komisji zagwarantować poszanowanie niniejszej dyrektywy przez przewoźników oraz określić, czy należy

opracować dodatkowe środki przymusu.

opracować dodatkowe środki przymusu.

Or. en

Poprawka 122

Patricia van der Kammen

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 17

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(17) Komisja powinna być uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, aby zdefiniować wymogi związane z nowymi urządzeniami aerodynamicznymi montowanymi w tylnej części pojazdu lub projektami nowych pojazdów silnikowych, oraz specyfikacje techniczne zapewniające pełną interoperacyjność pokładowych urządzeń ważących oraz wytyczne i procedury kontrolowania masy pojazdów na drogach. Szczególnie istotne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym z ekspertami. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja zapewnia jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

skreślony

Or. nl

Poprawka 123

Dieter-Lebrecht Koch

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 17

Tekst proponowany przez Komisję

(17) Komisja powinna być uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, aby zdefiniować wymogi związane z nowymi urządzeniami aerodynamicznymi montowanymi w tylnej części pojazdu lub projektami nowych pojazdów silnikowych, oraz specyfikacje techniczne zapewniające pełną interoperacyjność pokładowych urządzeń ważących oraz wytyczne i procedury kontrolowania masy pojazdów na drogach. Szczególnie istotne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym z ekspertami. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja zapewnia jednocześnie, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

Poprawka

(17) Komisja powinna być uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, aby zdefiniować wymogi związane z nowymi urządzeniami aerodynamicznymi **i zabezpieczeniami tylnymi** montowanymi z **boku i** w tylnej części pojazdu lub projektami nowych pojazdów silnikowych, oraz specyfikacje techniczne zapewniające pełną interoperacyjność pokładowych urządzeń ważących oraz wytyczne i procedury kontrolowania masy pojazdów na drogach. Szczególnie istotne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym z ekspertami. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja zapewnia jednocześnie, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

Or. de

Poprawka 124
Phil Bennion

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 17

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

procedury kontrolowania masy pojazdów na drogach. Szczególnie istotne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym z ekspertami. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja zapewnia jednocześnie, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

w ramach Regulaminów EKG ONZ, oraz specyfikacje techniczne zapewniające pełną interoperacyjność pokładowych urządzeń ważących oraz wytyczne i procedury kontrolowania masy pojazdów na drogach. Szczególnie istotne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym z ekspertami. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja zapewnia jednocześnie, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

Or. en

Poprawka 125 Philippe De Backer

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 17

Tekst proponowany przez Komisję

(17) Komisja powinna być uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, aby zdefiniować wymogi związane z nowymi urządzeniami aerodynamicznymi montowanymi w tylnej części pojazdu lub projektami nowych pojazdów silnikowych, oraz specyfikacje techniczne zapewniające pełną interoperacyjność pokładowych urządzeń ważących oraz wytyczne i procedury kontrolowania masy pojazdów na drogach. Szczególnie istotne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym z ekspertami. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja zapewnia jednocześnie, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

Poprawka

(17) Komisja powinna być uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, aby zdefiniować wymogi związane z nowymi urządzeniami aerodynamicznymi montowanymi w tylnej części pojazdu lub projektami nowych pojazdów silnikowych, oraz specyfikacje techniczne zapewniające pełną interoperacyjność pokładowych urządzeń ważących oraz wytyczne i procedury kontrolowania masy pojazdów na drogach. Szczególnie istotne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym z ekspertami. ***W takich konsultacjach powinny uczestniczyć najważniejsze zainteresowane strony, takie jak producenci ciężarówek oraz konstruktorzy nadwozi i przyczep.*** Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja zapewnia jednocześnie, terminowe i

odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. **Zainteresowanym stronom należy pozostawić wystarczająco dużo czasu na osiągnięcie zgodności z tymi wymogami.**

Or. en

Poprawka 126
Patricia van der Kammen

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 18

Tekst proponowany przez Komisję

(18) Ponieważ cele niniejszej dyrektywy nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie i w związku z tym mogą, ze względu na rozmiary i skutki niniejszej dyrektywy, zostać lepiej osiągnięte na poziomie Unii, Unia może przyjąć konieczne środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym samym artykule, niniejsza dyrektywa nie wykracza poza zakres konieczny do osiągnięcia tego celu.

Poprawka

skreślony

Or. nl

Poprawka 127
Inés Ayala Sender

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 18 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

(18a) W wypadku zmian obciążeń i wymiarów ujętych w rozporządzeniu, należy przeprowadzić je w sposób

Poprawka

harmonijny, zawsze rezerwując pewien okres czasu przed wprowadzeniem w życie zmian w taki sposób, aby przedsiębiorstwa mogły odnowić swój park samochodowy, nie wywołując tym samym zakłóceń konkurencji na rynku.

Or. es

Poprawka 128
Patricia van der Kammen

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 19

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

(19) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę **2002/7/WE**,

Or. nl

Poprawka 129
Patricia van der Kammen

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

W dyrektywie **2002/7/WE** wprowadza się następujące zmiany:

Or. nl

Poprawka 130
Corien Wortmann-Kool

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 1 – tiret pierwsze
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 2 – akapit pierwszy

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

– „paliwa alternatywne”: paliwa, które w zaopatrzeniu transportu w energię zastępują kopalne źródła energii pochodzące z ropy naftowej i które potencjalnie mogą się przyczynić do obniżenia emisyjności transportu. Obejmują one:

- energię elektryczną,
- wodór,
- biopaliwa zgodne z definicją zawartą w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/28/WE,
- paliwa syntetyczne,
- gaz ziemny, w tym biometan, w postaci gazowej (sprężony gaz ziemny – CNG) i w postaci ciekłej (skroplony gaz ziemny – LNG),
- gaz płynny (LPG), oraz – ciepło odpadowe.

¹⁰ Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.

Or. en

Poprawka 131
Phil Bennion

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 1 – tiret drugie a (nowe)
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 2 – akapit pierwszy – tiret pierwsze (nowe)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

– „*technologia niskoemisyjna*”:
innovacyjna technologia, w której można wykazać oszczędność CO₂;

Or. en

Uzasadnienie

Dodatkową długość dozwoloną w ramach niniejszej dyrektywy należy wykorzystać na stymulowanie rozwoju innowacyjnych technologii ograniczania emisji CO₂ przez pojazdy ciężarowe.

Poprawka 132

Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 1 – tiret trzecie

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 2 – akapit pierwszy – tiret trzecie

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

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

Or. pl

Uzasadnienie

Zaproponowana definicja ogranicza swój zakres do kontenerów, nadwozi oraz naczep, nie uwzględniając np. samochodów ciężarowych przewożonych na platformach kolejowych. Istnieje ryzyko, że definicja ta może być w przyszłości przenoszona na inne obszary, co uniemożliwi traktowanie przewozu ciężarówek pociągami jako transportu intermodalnego, o ile nie będą to ciężarówki z naczepami bądź nadwoziami wymiennymi.

Poprawka 133

Corien Wortmann-Kool

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 1 – tiret trzecie

Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 2 – akapit pierwszy – tiret trzecie

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Or. en

Uzasadnienie

W sektorze częściej mówi się o intermodalnej jednostce ładunkowej.

Poprawka 134
Jörg Leichtfried

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 1 - tiret trzecie a (nowe)

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 2 – akapit pierwszy – tiret dwunaste a (nowe)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

– „**paliwa alternatywne**”: oznaczają
**paliwa, które w zaopatrzeniu transportu w
energię zastępują źródła energii
pochodzące z ropy naftowej i które mają
potencjał przyczynienia się do obniżenia
emisyjności transportu. Obejmują one:**

- **energię elektryczną,**
- **wodór,**
- **paliwa syntetyczne,**
- **gaz ziemny, w tym biometan, w postaci
gazowej (sprężony gaz ziemny – CNG) i w
postaci ciekłej (skroplony gaz ziemny –
LNG),**
- **gaz płynny (LPG), oraz**
- **ciepło odpadowe;**

Or. de

Uzasadnienie

Aby zdefiniować „pojazd napędzany paliwami alternatywnymi” w sposób neutralny pod względem technologicznym, należy najpierw zdefiniować „paliwa alternatywne”.

Poprawka 135 Jörg Leichtfried

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 1 – tiret trzecie b (nowe)

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 2 – akapit pierwszy – tiret dwunaste b (nowe)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

– „transport kombinowany”: transport towarów między państwami członkowskimi, podczas którego samochód ciężarowy, przyczepa, naczepa z ciągnikiem siodłowym lub bez, nadwozie wymienne lub kontener o długości 20 stóp lub większej korzysta z drogi na początkowym lub końcowym odcinku przewozu, a na innym odcinku z usług kolei, żeglugi śródlądowej lub transportu morskiego, przy czym odcinek ten przekracza 100 km, a na początkowym lub końcowym odcinku przewóz odbywa się transportem drogowym:

– na początkowym odcinku między punktem załadunku towarów a najbliższą dogodną stacją kolejową załadunku oraz na końcowym odcinku między najbliższą dogodną stacją kolejową wyladunku a punktem wyladunku towarów; lub

– w promieniu nieprzekraczającym 150 km od portu śródlądowego lub portu morskiego załadunku lub wyladunku.

Or. en

Uzasadnienie

Korekta poprawki zawartej w projekcie sprawozdania (uzupełnienie brakujących słów w definicji). W całym tekście zamiast wprowadzać nowy termin „transport intermodalny”

należy zastosować istniejącą definicję „transportu kombinowanego” wyrażoną w dyrektywie 1992/106.

Poprawka 136

Corien Wortmann-Kool

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 1 – tiret trzecie b (nowe)

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 2 – akapit pierwszy – tiret dwunaste b (nowe)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

– „transport kombinowany”: transport towarów, podczas którego samochód ciężarowy, przyczepa, naczepa z ciągnikiem siodłowym lub bez, nadwozie wymienne lub kontener korzysta z drogi w początkowym i końcowym odcinku przewozu, a na innym odcinku z usług kolei, żeglugi śródlądowej lub transportu morskiego, przy czym odcinek ten przekracza 100 km, a w początkowym i końcowym odcinku przewóz odbywa się transportem drogowym:

– na początkowym odcinku między punktem załadunku towarów a najbliższą dogodną stacją kolejową załadunku oraz na końcowym odcinku między najbliższą dogodną stacją kolejową wyladunku a punktem wyladunku towarów; lub

– w promieniu nieprzekraczającym 150 km od portu śródlądowego lub portu morskiego załadunku lub wyladunku.

Or. en

Uzasadnienie

Transport kombinowany obejmuje zawsze dwa odcinki: transport drogowy na odcinku początkowym (przewóz drogowy z miejsca załadunku do terminala) oraz transport drogowy na odcinku końcowym (przewóz z terminala do miejsca przeznaczenia). Ograniczenie transportu drogowego wyłącznie do jednego odcinka oznaczałoby, że przedsiębiorcy i załadownicy musieliby dysponować bezpośrednim połączeniem z portem lub stacją kolejową, aby skorzystać z dyrektywy w sprawie transportu kombinowanego, co stanowi rzadkość w UE.

Poprawka 137
Michel Dantin, Dominique Riquet

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2) w art. 4 wprowadza się następujące zmiany:

skreślony

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

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

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

Or. fr

Poprawka 138
Ismail Ertug

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 2 – wprowadzenie
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 4 – ustęp 4 – akapit drugi a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2) w art. 4 wprowadza się następujące zmiany:

2) w art. 4 ust. 4 po akapicie drugim dodaje się akapit w brzmieniu:

„Bez uszczerbku dla praw

przysługujących państwom członkowskim, które są zapisane w aktach prawnych dotyczących przystąpienia do Unii Europejskiej, niedozwolone są działania związane z transportem transgranicznym, w których wykorzystywane są pojazdy lub zestawy pojazdów, a których wymiary różnią się od wymiarów określonych w Załączniku I. Państwa członkowskie, w których wcześniej dopuszczono inną wysokość pojazdów, mogą nadal dopuszczać takie pojazdy w ruchu wewnątrz krajowym.”;

Or. de

Uzasadnienie

Należy doprecyzować, że obowiązujące przepisy nie dopuszczają zezwolenia na stosowanie w transporcie transgranicznym zbyt długich lub zbyt ciężkich pojazdów. Ich stosowanie zagrażałoby celom uzgodnionym w białej księdze. Dlatego wymagana jest przede wszystkim wyczerpująca ocena skutków, w tym m.in. oddziaływania na wydłużenie ruchu, bezpieczeństwo, infrastrukturę, uwarunkowania społeczne i warunki pracy, MŚP, logistykę, zanieczyszczenie powietrza i poziom hałasu.

Poprawka 139 **Hubert Pirker**

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 2 – wprowadzenie
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 4 – ustęp 4 – akapit drugi a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

2) w art. 4 *wprowadza się następujące zmiany:*

Poprawka

2) w art. 4 *ust. 4 po akapicie drugim dodaje się akapit w brzmieniu:*

„Bez uszczerbku dla praw przysługujących państwom członkowskim, które są zapisane w aktach prawnych dotyczących przystąpienia do Unii Europejskiej, pojazdy użytkowe, których wymiary i masa przekraczają wartości określone w niniejszej dyrektywie, są

dopuszczalne wyłącznie na określonych drogach i na wniosek na terytorium danego państwa członkowskiego w celu zagwarantowania wewnętrznego rynku europejskiego.”;

Or. de

Uzasadnienie

To wyjaśnienie jest niezbędne, aby po raz kolejny uwydatnić cel niniejszej dyrektywy: najwyższe dopuszczalne masy i wymiary pojazdów zostaną ujednoczone w skali całej Europy w rozumieniu funkcjonującego rynku wewnętrznego. Postępowanie naruszające te zasady zakłóca konkurencję i, tym samym, szkodzi rynkowi wewnętrznemu.

Poprawka 140 **Artur Zasada**

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 2 – wprowadzenie

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 4 – ustęp 4 – akapit drugi a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

2) w art. 4 **wprowadza się następujące zmiany:**

Poprawka

2) w art. 4 **ust. 4 po akapicie drugim dodaje się akapit w brzmieniu:**

„Transgraniczne stosowanie zestawów pojazdów o wymiarach odbiegających od wymiarów przewidzianych w załączniku I pkt 1.1, 1.2 do 1.8, 4.2 i 4.4 jest zakazane. Komisję Europejską wzywa się do przeprowadzenia szczegółowej analizy potencjalnych skutków transgranicznego ruchu dłuższych i cięższych pojazdów dla europejskiego systemu transportowego, a w szczególności dla konkurencji międzynarodowej.”;

Or. en

Poprawka 141
Franco Frigo, David-Maria Sassoli

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 2 – wprowadzenie
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 4 – ustęp 4 – akapit drugi a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

2) w art. 4 **wprowadza się następujące zmiany:**

Poprawka

2) w art. 4 **ust. 4 po akapicie drugim dodaje się akapit w brzmieniu:**

„Zabrania się transgranicznego wykorzystywania pojazdów, których wymiary odbiegają od tych określonych w załączniku I pkt 1.1, 1.2, 1.4 do 1.8, 4.2 i 4.4, zgodnie z celem ust. 1.”;

Or. it

Uzasadnienie

Celem poprawki jest wyjaśnienie, że dyrektywa 96/53/WE nigdy nie miała umożliwiać transgranicznego wykorzystywania tak zwanych pojazdów opartych na koncepcji modułowej. Transgraniczne wykorzystywanie wyżej wymienionych pojazdów jest w rzeczy samej sprzeczne z głównymi celami politycznymi Unii, w tym z celami wymienionymi w białej księdze, dotyczącymi przesunięć modalnych, bezpieczeństwa, MŚP, zanieczyszczeń itp.

Poprawka 142
Markus Ferber

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 2 – wprowadzenie
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 4

Tekst proponowany przez Komisję

2) w art. 4 wprowadza się następujące zmiany:

Poprawka

2) w art. 4 wprowadza się następujące zmiany:

„Państwa członkowskie mogą jednak dopuścić na swoim terytorium ruch pojazdów lub zestawów pojazdów służących krajowemu transportowi towarów, które nie odpowiadają

parametrom wymienionym w załączniku I pkt 1.3, 2, 3, 4.1 i 4.3. Państwa członkowskie, które nie dopuszczają na swoim terytorium ruchu takich pojazdów lub zestawów pojazdów, których parametry różnią się od tych wymienionych w załączniku I pkt 1.3, 2, 3 i 4.3, powinny zakazać również ruchu pojazdów użytkowych zarejestrowanych w innym państwie.

Or. de

Poprawka 143
Nathalie Griesbeck, Robert Rochefort

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 2 – wprowadzenie
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 4 – ustęp 4 – akapit drugi a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

2) w art. 4 *wprowadza się następujące zmiany:*

Poprawka

2) w art. 4 *ust. 4 po akapicie drugim dodaje się akapit w brzmieniu:*

„Bez uszczerbku dla praw państw członkowskich określonych w aktach o przystąpieniu do Unii operacje transportu międzynarodowego prowadzone przez pojazdy lub zestawy pojazdów o wymiarach przekraczających wymiary określone w załączniku I są zabronione.”;

Or. fr

Poprawka 144
Ismail Ertug

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 2 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

skreślona

Or. de

Poprawka 145
Michel Dantin, Dominique Riquet

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 2 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

skreślona

Or. fr

Poprawka 146
Brian Simpson

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 2 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

skreślona

Or. en

Poprawka 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

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 2 – litera a

Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 4 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

a) w ust. 2 lit. a) i b) skreśla się słowo „krajowemu”;

Or. en

Uzasadnienie

Wyraźne zezwolenie na transgraniczny transport towarów przy pomocy dłuższych pojazdów, przy jednoczesnym utrzymaniu zakazu transportu transgranicznego przy pomocy cięższych lub wyższych pojazdów jest zbyt restrykcyjne. Ograniczenie przeznaczenia cięższych lub wyższych pojazdów do użytku krajowego po obydwu stronach granicy byłoby niekonsekwentne, przy jednoczesnym dozwoleniu stosowania dłuższych pojazdów w transporcie transgranicznym.

Poprawka 148
Silvia-Adriana Țicău

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 2 – litera a
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 4 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

a) w ust. 1 lit. a) skreśla się **słowa** „krajowemu” **i „wewnętrznemu”**;

Or. ro

Poprawka 149
Peter van Dalen

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 2 – litera a a (nowa)
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 4 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

aa) dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Państwa członkowskie dopuszczają do przewozu transgranicznego pojazdy (kombinacje) między graniczącymi państwami członkowskimi, które nie spełniają wymagań określonych w pkt 1.3, 2, 3, 4.1 albo 4.3 załącznika I, o ile przy zastosowaniu tego ustępu podjęły środki.”;

Or. nl

Poprawka 150

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

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 2 – litera a a (nowa)

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 4 – ustęp 4 – akapit pierwszy

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

aa) w art. 4 ust. 4 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Państwa członkowskie mogą dopuścić w ruchu drogowym na swoim terytorium stosowanie do przewozu towarów w przypadku operacji transportu, które nie wywierają istotnego wpływu na konkurencję międzynarodową w sektorze transportu, pojazdów lub zestawów pojazdów o masie i wymiarach innych niż określone w załączniku I pkt 1, 2 i 4.”;

Or. en

Poprawka 151
Herbert Dorfmann, Richard Seeber

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 2 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

skreślona

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

Or. de

Poprawka 152
Ismail Ertug

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 2 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

skreślona

„Uznaje się, że operacje transportowe nie ograniczają w sposób znaczący międzynarodowej konkurencji w sektorze transportu, jeżeli są realizowane na terytorium jednego z państw członkowskich lub, w przypadku operacji transgranicznej, wyłącznie pomiędzy dwoma graniczącymi ze sobą państwami

członkowskimi, z których każde przyjęło środki w zastosowaniu niniejszego ustępu oraz jeżeli spełniony jest chociaż jeden z warunków wymienionych w lit. a) i b):”;

Or. de

Poprawka 153
Michel Dantin, Dominique Riquet

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 2 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

skreślona

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

Or. fr

Poprawka 154
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 2 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

skreślona

„Uznaje się, że operacje transportowe nie

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

Or. en

Poprawka 155
Sabine Wils

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 2 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

skreślona

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

Or. en

Uzasadnienie

Twierdzenie, że ograniczenie transportu transgranicznego do dwóch państw członkowskich nie miałoby istotnego wpływu na konkurencję międzynarodową nie jest uzasadnione, a wszelkie odstępstwa od standardowej masy i wymiarów powinny pozostać kwestią o charakterze wyłącznie krajowym.

Poprawka 156
Nathalie Griesbeck, Robert Rochefort

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 2 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

skreślona

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

Or. fr

Poprawka 157
Phil Bennion

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 2 – litera b – wprowadzenie
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 4 – ustęp 4 – akapit pierwszy

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

b) w art. 4 ust. 4 akapit pierwszy wprowadza się następujące zmiany:

Państwa członkowskie mogą wyłącznie dopuścić w ruchu drogowym na swoim terytorium stosowanie do przewozu towarów w przypadku krajowych operacji transportu, które nie wywierają istotnego wpływu na konkurencję międzynarodową

w sektorze transportu ani na cele Unii Europejskiej w zakresie ochrony środowiska i bezpieczeństwa, pojazdów lub zestawów pojazdów o wymiarach innych niż określone w załączniku I, pkt 1.1, 1.2, 1.4 do 1.8, 4.2 i 4.4:

Or. en

Uzasadnienie

Odstępstwo należy dopuścić jedynie, jeżeli nie ma ono wpływu na sprawne działanie jednolitego rynku oraz jeżeli nie jest sprzeczne z celami UE w zakresie ochrony środowiska i bezpieczeństwa określonymi w odnośnych przepisach, takimi jak na przykład cele przyjęte w ramach instrumentu „Łącząc Europę” oraz programu transeuropejskich sieci transportowych.

Poprawka 158 **Hubert Pirker**

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 2 – litera b
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 4 – ustęp 4 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

skreślony

Or. de

Uzasadnienie

Ten ustęp należy wykreślić, ponieważ opiera się on wyłącznie na założeniach Komisji, bez uprzedniej oceny i analizy dokonanej na podstawie odpowiednich danych liczbowych.

Poprawka 159
Brian Simpson

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 2 – litera b
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 4 – ustęp 4 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

skreślony

Or. en

Poprawka 160
Georges Bach, Bogusław Liberadzki

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 2 – litera b
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 4 – ustęp 4 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Uznaje się, że operacje transportowe nie ograniczają w sposób znaczący międzynarodowej konkurencji w sektorze transportu, jeżeli są realizowane na terytorium jednego z państw członkowskich lub, w przypadku operacji transgranicznej, wyłącznie pomiędzy dwoma graniczącymi ze sobą państwami członkowskimi, z których każde przyjęło

skreślony

**środki w zastosowaniu niniejszego ustępu
oraz jeżeli spełniony jest chociaż jeden z
warunków wymienionych w lit. a) i b):**

Or. en

Uzasadnienie

Jest to założenie Komisji, które należy potwierdzić na podstawie oceny skutków obejmującej wszelkie potencjalne skutki i konsekwencje generalnego stosowania dłuższych i wyższych pojazdów w międzynarodowym transporcie drogowym.

**Poprawka 161
Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz**

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 2 – litera b
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 4 – ustęp 4 – akapit drugi**

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

Uznaje się, że operacje transportowe nie ograniczają w sposób znaczący międzynarodowej konkurencji w sektorze transportu, jeżeli spełniony jest chociaż jeden z warunków wymienionych w lit. a) i b):

Or. pl

Uzasadnienie

Umożliwienie transgranicznego ruchu pojazdów nienormatywnych stoi w sprzeczności z głównym celem dyrektywy, jakim jest określenie dla niektórych pojazdów drogowych maksymalnych dopuszczalnych wymiarów w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalnych dopuszczalnych obciążeń w ruchu międzynarodowym.

Poprawka 162
Oldřich Vlasák

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 2 – litera b
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 4 – ustęp 4 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

Uznaje się, że operacje transportowe nie ograniczają w sposób znaczący międzynarodowej konkurencji w sektorze transportu, jeżeli są realizowane na terytorium jednego z państw członkowskich lub, w przypadku operacji transgranicznej, wyłącznie pomiędzy dwoma graniczącymi ze sobą państwami członkowskimi, z których każde przyjęło środki w zastosowaniu niniejszego ustępu oraz jeżeli spełniony jest chociaż jeden z warunków wymienionych w lit. a) i b). ***W przypadku operacji transportowych na terytorium jednego z państw członkowskich, tak samo jak i w przypadku wymienionych operacji transgranicznych, zainteresowane państwa członkowskie mogą te operacje ograniczyć, w sposób niedyskryminujący, do wybranej infrastruktury. W takich przypadkach państwa członkowskie mają obowiązek informować przewoźników o istniejących ograniczeniach w wystarczającym zakresie oraz z maksymalnym możliwym wyprzedzeniem.***

Or. cs

Uzasadnienie

Ze względów bezpieczeństwa transportu oraz dla zachowania stanu infrastruktury państwa członkowskie muszą mieć możliwość ograniczenia ruchu transportu ponadgabarytowego wyłącznie do infrastruktury o parametrach odpowiednich dla takiego transportu.

Poprawka 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

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 2 – litera b

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 4 – ustęp 4 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

Uznaje się, że operacje transportowe nie ograniczają w sposób znaczący międzynarodowej konkurencji w sektorze transportu, jeżeli są realizowane na terytorium jednego z państw członkowskich lub, w przypadku operacji transgranicznej, pomiędzy graniczącymi ze sobą państwami członkowskimi, **które przyjęły** środki w ramach niniejszego ustępu oraz jeżeli, **w odniesieniu do wymiarów**, spełniony jest chociaż jeden z warunków wymienionych w lit. a) i b):

Or. en

Poprawka 164

Marita Ulvskog, Ole Christensen, Liisa Jaakonsaari

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 2 – litera b

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 4 – ustęp 4 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

Uznaje się, że operacje transportowe nie ograniczają w sposób znaczący międzynarodowej konkurencji w sektorze transportu, jeżeli są realizowane na terytorium jednego z państw członkowskich lub, w przypadku operacji transgranicznej, **wyłącznie** pomiędzy **dwoma graniczącymi ze sobą państwami członkowskimi**, **z których każde przyjęło** środki w zastosowaniu niniejszego ustępu oraz jeżeli spełniony jest chociaż jeden z

Poprawka

Uznaje się, że operacje transportowe nie ograniczają w sposób znaczący międzynarodowej konkurencji w sektorze transportu, jeżeli są realizowane na terytorium jednego z państw członkowskich lub, w przypadku operacji transgranicznej, **wyłącznie** pomiędzy **państwami członkowskimi, które przyjęły** środki w zastosowaniu niniejszego ustępu oraz jeżeli spełniony jest chociaż jeden z warunków wymienionych w lit. a) i b):

warunków wymienionych w lit. a) i b):

Or. sv

Poprawka 165
Peter van Dalen

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 2 – litera b
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 4 – ustęp 4 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Or. nl

Poprawka 166
Silvia-Adriana Țicău

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 2 – litera b
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 4 – ustęp 4 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

Uznaje się, że operacje transportowe nie ograniczają w sposób znaczący międzynarodowej konkurencji w sektorze transportu, jeżeli są realizowane na terytorium jednego z państw

Poprawka

Uznaje się, że operacje transportowe nie ograniczają w sposób znaczący międzynarodowej konkurencji w sektorze transportu, jeżeli są realizowane na terytorium jednego z państw

członkowskich lub, w przypadku operacji transgranicznej, wyłącznie pomiędzy dwoma graniczącymi ze sobą państwami członkowskimi, z których każde przyjęło środki w zastosowaniu niniejszego ustępu oraz jeżeli spełniony jest chociaż jeden z warunków wymienionych w lit. a) i b):

członkowskich lub, w przypadku operacji transgranicznej, wyłącznie pomiędzy dwoma graniczącymi ze sobą państwami członkowskimi, z których każde przyjęło środki w zastosowaniu niniejszego ustępu oraz jeżeli spełniony jest chociaż jeden z warunków wymienionych w lit. a) i b).

Dopuszczając takie pojazdy lub zestawy pojazdów do ruchu transgranicznego, każde państwo członkowskie określa sieć drogową, na której dozwolone jest ich stosowanie. Taka sieć drogową powinna wchodzić w zakres sieci TEN-T w rozumieniu rozporządzenia 2013/...UE (rozporządzenie w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej).

Or. en

Poprawka 167

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

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 2 – litera b

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 4 – ustęp 4 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

Zgodnie z zasadą pomocniczości uznaje się, że operacje transportowe z ***zastosowaniem pojazdów lub zestawów pojazdów o wymiarach i masie innej niż przewidziana w załączniku I pkt 1, 2, 3 i 4*** nie ograniczają w sposób znaczący międzynarodowej konkurencji w sektorze transportu, jeżeli są realizowane na terytorium ***właściwego organu*** jednego z państw członkowskich lub, w przypadku operacji transgranicznej, ***są dozwolone*** pomiędzy dwoma ***lub kilkoma właściwymi organami graniczącymi*** ze sobą ***państwami członkowskimi***, z których każde przyjęło środki w zastosowaniu niniejszego ustępu

oraz jeżeli spełniony jest chociaż jeden z warunków wymienionych w lit. a) i b).
Właściwe organy państw członkowskich określają szczegółowe wymagania dotyczące pojazdu, infrastruktury i kierowcy, aby zapewnić odpowiedni poziom bezpieczeństwa. Transgraniczne używanie takich pojazdów powinno odbywać się na podstawie dwustronnych lub wielostronnych porozumień między właściwymi państwami członkowskimi, określających trasy i inne warunki, które należy spełnić.

Or. en

Poprawka 168
Phil Bennion

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 2 – litera b
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 4 – ustęp 4 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

Uznaje się, że operacje transportowe nie ograniczają w sposób znaczący międzynarodowej konkurencji w sektorze transportu ***ani celów Unii Europejskiej w zakresie ochrony środowiska i bezpieczeństwa***, jeżeli są realizowane na terytorium jednego z państw członkowskich lub, w przypadku operacji transgranicznej, wyłącznie pomiędzy dwoma graniczącymi ze sobą państwami członkowskimi, ***jeżeli spełnione są warunki wymienione w lit. a) lub jeżeli każde z nich przyjęło środki, o których mowa w art. 4a (nowy) oraz spełnione są warunki wymienione w lit. b):***

Or. en

Uzasadnienie

Aby zapobiec zaburzeniu jednolitego rynku na obszarze objętym swobodnym przepływem, należy przewidzieć wspólne wymogi dotyczące transgranicznego stosowania dłuższych pojazdów. Nie ma to jednak zastosowania w sektorze leśnictwa i pozyskiwania drewna w państwach członkowskich, których to dotyczy.

Poprawka 169 **Phil Bennion**

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 2 – litera b a (nowa)

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 4 – ustęp 7 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ba) w art. 4 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„7a. Nie później niż [trzy lata od dnia opublikowania niniejszej dyrektywy] Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie w sprawie stosowania art. 4 i 4a (nowy). Sprawozdanie będzie obejmowało ocenę, czy przepisy przewidziane w art. 4 są sprzeczne z celami Unii w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska oraz czy art. 4a (nowy) powinien zostać dostosowany do nowych osiągnięć technologicznych. W stosownych przypadkach do sprawozdania zostanie załączony odpowiedni wniosek ustawodawczy.”;

Or. en

Poprawka 170 **Phil Bennion**

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 2 – litera b b (nowa)

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 4 – ustęp 7 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

*bb) w art. 4 dodaje się ustęp w brzmieniu:
„7b. Dwa graniczące ze sobą państwa członkowskie mogą zezwolić na stosowanie w ruchu na swoim terytorium w ramach operacji transgranicznej pojazdów lub zestawów pojazdów do transportu towarów o wymiarach przekraczających wymiary określone w załączniku I pkt 1.3, o ile Komisja Europejska została powiadomiona o ich stosowaniu przed przyjęciem niniejszej dyrektywy.”;*

Or. en

Poprawka 171
Ismail Ertug, Brian Simpson

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 2 – litera b a (nowa)
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 4 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

*ba) art. 4 ust. 5 otrzymuje brzmienie:
„5. Państwa członkowskie mogą zezwolić na dopuszczenie pojazdów lub zespołów pojazdów, które zostały zbudowane w oparciu o nowe technologie lub koncepcje, lecz nie spełniają jednego lub więcej wymagań niniejszej dyrektywy, jeżeli są spełnione następujące warunki:
- operacje transportowe muszą być ograniczone do lokalnego zakresu i odbywać się w ściśle określonym obszarze należącym do terytorium państwa członkowskiego;
- okres próbny jest ograniczony do dwudziestu czterech miesięcy;*

- próba musi mieć wymiar naukowy.

Należy przy tym zbadać sposób oddziaływania pojazdów próbnych w następujących obszarach: infrastruktura, bezpieczeństwo ruchu drogowego, wydłużenie ruchu, kompatybilność z istniejącymi ofertami ruchu kombinowanego, środowisko naturalne, warunki pracy kierowcy i akceptacja publiczna.

Należy co roku przedstawiać Komisji Europejskiej oficjalne sprawozdanie dotyczące przebiegu próby i wyników asysty naukowej.

Komisja Europejska publikuje sprawozdania.

Państwa członkowskie informują Komisję Europejską z góry o planowanych próbach. Komisja weryfikuje dopuszczalność prób na podstawie wymienionych wyżej warunków. Próby, które nie są zgodne z postanowieniami niniejszej dyrektywy lub naruszają konkurencję międzynarodową są odrzucane przez Komisję. Komisja każdorazowo powiadamia Parlament Europejski o podjętej decyzji.”;

Or. de

Uzasadnienie

Państwa członkowskie mogą w dalszym ciągu zezwalać na próby z pojazdami, których wymiary i masy odbiegają od dopuszczalnych standardów. Próby muszą zostać przeprowadzone w taki sposób, aby nie zagrażały międzynarodowej konkurencji i nie wywoływały negatywnych skutków dla rynku wewnętrznego. Warunki ramowe gwarantują, że w okresie próbnym rzeczywiście zostaną uzyskane nowe informacje. Wyniki prób powinny zostać udostępnione Unii Europejskiej, państwom członkowskim i opinii publicznej.

Poprawka 172

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

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 2 – litera b a (nowa)

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 4 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ba) w art. 4 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„3a. Komisja przedstawia propozycję zharmonizowanego podejścia do procedur wydawania specjalnych zezwoleń przez właściwe organy różnych państw członkowskich lub regiony, które dopuszczają do ruchu ładunki niepodzielne.”;

Or. en

Poprawka 173

Peter van Dalen

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 2 a (nowy)

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 4 – ustęp 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a) w art. 4 zostaje dodany ust. 5a w brzmieniu:

„5a. Państwa członkowskie mogą dopuścić do przewozu transgranicznego pojazdy (kombinacje), które nie spełniają wymagań 1, 2, 3 i 4 załącznika, pod warunkiem, że państwa członkowskie nie dokonują rozróżnienia między państwami członkowskimi, w których pojazdy te są zarejestrowane. Państwa członkowskie określają części sieci drogowej, na której te pojazdy (kombinacje) zostają dopuszczone. Informacja ta jest dostępna publicznie.”;

Or. nl

Poprawka 174
Brian Simpson, Georges Bach

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 2 a (nowy)
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 4 – ustęp 4 – akapit drugi a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

**2a) w art. 4 ust. 4 po akapicie drugim
dodaje się akapit w brzmieniu:**

**„Z zastrzeżeniem praw państw
członkowskich przewidzianych w aktach
dotyczących przystąpienia do Unii,
międzynarodowe operacje transportu
przeprowadzane przez pojazdy lub zestawy
pojazdów o wymiarach odbiegających od
wymiarów przewidzianych w załączniku I,
pkt 1.1, 1.2, 1.4 do 1.8, 4.2 i 4.4 są
zakazane.”;**

Or. en

Uzasadnienie

Celem poprawki jest dostosowanie do struktury i celu art. 4 ust. 1.

Poprawka 175
Dieter-Lebrecht Koch

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 2 a (nowy)
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 4 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a) art. 4 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

**„5. Należy zachęcać państwa
członkowskie do tego, aby dopuszczały
takie pojazdy lub zestawy pojazdów, które
stworzono w oparciu o nowe technologie
lub koncepcje, a które nie spełniają**

jednego lub więcej wymagań niniejszej dyrektywy, lecz były wykorzystywane dla określonych celów lokalnych operacji transportowych w okresie próbnym. Państwa członkowskie powiadamiają o tym Komisję.”;

Or. xm

Poprawka 176
Michel Dantin, Dominique Riquet

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 2 a (nowy)
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 4 – ustęp 4 – akapit drugi a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a) w art. 4 ust. 4 po akapicie drugim dodaje się akapit w brzmieniu:

„Bez uszczerbku dla praw państw członkowskich określonych w aktach o przystąpieniu do Unii, transport międzynarodowy prowadzony przez pojazdy lub zestawy pojazdów, których długość oraz masa przekraczająca 44 tony nie są zgodne z wartościami określonymi w załączniku I do niniejszej dyrektywy, jest zabroniony.”;

Or. fr

Poprawka 177
Marita Ulvskog, Ole Christensen, Liisa Jaakonsaari

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 2 a (nowy)
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 4 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

**2a) w art. 4 ust. 2 dyrektywy 96/53/WE
dodaje się nowe zdanie drugie:**

„Transgraniczny transport z wykorzystaniem pojazdów lub zestawów pojazdów przeznaczonych do transportu ciężarowego, które nie spełniają wymagań określonych w załączniku I pkt 2 jest dozwolony pomiędzy państwami członkowskimi, które przyjęły środki w celu dopuszczania takich odstępstw.”;

Or. sv

Poprawka 178

Marita Ulvskog, Ole Christensen, Liisa Jaakonsaari

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 2 b (nowy)

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 4 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

**2b) w art. 4 ust. 4 zdanie pierwsze
dyrektywy 96/53/WE wprowadza się
następujące zmiany:**

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

Or. sv

Poprawka 179
Philip Bradbourn

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 3

Tekst proponowany przez Komisję

3) skreśla się art. 4 ust. 6, art. 5 lit. b) i art. 8a;

Poprawka

3) w art. 4 ust. 6 **wprowadza się następujące zmiany:**

„Właściwe organy graniczących państw członkowskich mogą zezwolić na działalność transgraniczną z zastosowaniem pojazdów lub zestawów pojazdów o wymiarach i masie innych niż przewidziane w załączniku I pkt 1, 2, 3 i 4, o ile nie jest to dyskryminujące ze względu na państwo członkowskie rejestracji ciągnika siodłowego, przyczepy lub naczepy. Właściwe organy określą lub mogą określić drogi, na których dozwolony jest ruch pojazdów lub zestawów pojazdów o wymiarach i masie innych niż przewidziane w załączniku I pkt 1, 2, 3 i 4. Państwa członkowskie informują o tym Komisję i podają tę informację do wiadomości publicznej.”;

skreśla się art. 5 lit. b) i art. 8a;

Or. en

Poprawka 180
Jim Higgins, Phil Prendergast, Jacqueline Foster

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 3

Tekst proponowany przez Komisję

3) skreśla się art. 4 ust. 6, art. 5 lit. b) i art. 8a;

Poprawka

3) w art. 4 ust. 6 **wprowadza się następujące zmiany:**

„Właściwe organy graniczących państw członkowskich mogą zezwolić na

transgraniczne operacje transportu z zastosowaniem pojazdów lub zespołów pojazdów o wymiarach i masie innych niż przewidziane w załączniku I pkt 1, 2, 3 i 4, o ile nie jest to dyskryminujące ze względu na państwo członkowskie rejestracji ciągnika siodłowego, przyczepy lub naczepy. Właściwe organy mogą określić drogi, na których dozwolony jest ruch pojazdów lub zespołów pojazdów o wymiarach i masie innych niż przewidziane w załączniku I pkt 1, 2, 3 i 4. Na państwa członkowskie można nałożyć obowiązek informowania o tym Komisji.”;
skreśla się art. 5 lit. b) i art. 8a;

Or. en

Uzasadnienie

Państwa członkowskie, których infrastruktura umożliwia ruch pojazdów o wysokości powyżej 4 m powinny mieć możliwość prowadzenia transgranicznej wymiany handlowej. Nie może ona w żadnym wypadku być dyskryminująca ze względu na państwo, w którym samochód jest zarejestrowany ani nie może nakładać na państwa członkowskie, które pragną ograniczyć wysokość pojazdów do 4 m, obowiązku przyjmowania pojazdów przekraczających tę wysokość.

Poprawka 181 Dieter-Lebrecht Koch

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 3 a (nowy)
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 4 – ustęp 6 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a) do art. 4 dodaje się ust. 6a w brzmieniu:

„6a. Na podstawie danych określonych w art. 4 ust. 5 Komisji Europejskiej powierza się uprawnienia do ustalenia specyfikacji dotyczących podstawowego dopuszczenia tych pojazdów, które gwarantują wartość dodaną w zakresie bezpieczeństwa ruchu

drogowego i ochrony środowiska.”;

Or. xm

Poprawka 182

Georges Bach, Bogusław Liberadzki

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 4 a (nowy)

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 4 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4a) art. 4 ust. 5 dyrektywy otrzymuje brzmienie:

„W celu określenia takiego okresu próbnego, należy spełnić następujące warunki:

- okres próbny nie przekracza pięciu lat,

- operacje transportu odbywają się na wyraźnie zdefiniowanym obszarze lokalnym na terytorium danego państwa członkowskiego,

- próba jest oficjalnie monitorowana z uwzględnieniem wpływu na infrastrukturę, bezpieczeństwo drogowe, podział modalny i środowisko,

- oficjalne sprawozdanie z monitorowania wyników próby należy przesłać Komisji i podać do wiadomości publicznej.”;

Or. en

Uzasadnienie

W celu osiągnięcia odpowiednich skutków na szczeblu UE, okresy próbne określone przez państwa członkowskie muszą spełniać pewne kryteria i muszą być monitorowane.

Poprawka 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

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 5 a (nowy)

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 4 – ustęp 7 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5a) w art. 4 dodaje się ust. 7a w brzmieniu:

„7a. Graniczące ze sobą państwa członkowskie, które na stałe dopuściły do ruchu drogowego od momentu wejścia w życie dyrektywy 96/53/WE pojazdy lub zestawy pojazdów do przewozu towarów o masie lub wymiarach innych niż przewidziane w załączniku I, zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. a) i art. 4 ust. 2 lit. a) oraz, jeśli chodzi o wymiary, zgodnie z art. 4 ust. 4 oraz dodatkowo, jeśli chodzi o operacje transgraniczne, inne niż przewidziane w załączniku I pkt 1.3, mogą dopuścić do wzajemnego ruchu takie pojazdy i zestawy pojazdów. Takie państwa członkowskie i graniczące ze sobą państwa członkowskie mogą, jeżeli dłuższe, cięższe lub wyższe pojazdy są tymczasowo dopuszczone, dozwolnić na podstawie wzajemnego porozumienia na operacje transgraniczne. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tej procedurze.”;

Or. en

Uzasadnienie

Zgodnie z zasadą pomocniczości państwa członkowskie muszą być uprawnione do podejmowania decyzji w zakresie rozwiązań transportowych dostosowanych do ich specyfiki, o ile takie rozwiązania nie są dyskryminujące dla pojazdów innych niż krajowe. Dyrektywa 96/53/WE nadaje już państwom członkowskim znaczną swobodę decyzyjną w tym zakresie.

Poprawka 184
Petri Sarvamaa

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 5 b (nowy)
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 4 – ustęp 7 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5b) w art. 4 dodaje się ust. 7b w brzmieniu:

„7b. Taka procedura stosowana przez państwa członkowskie w celu dozwolenia operacji transgranicznych cięższych, dłuższych lub wyższych pojazdów na podstawie wzajemnego porozumienia oraz procedura powiadomienia Komisji podlega ponownej ocenie pięć lat po wejściu w życie niniejszej dyrektywy.”;

Or. en

Poprawka 185
Phil Bennion

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 2 – litera a (nowa)
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

a) dodaje się art. 4a w brzmieniu:

„Artykuł 4a

Dopuszczające państwo członkowskie zapewnia wdrożenie na swoim terytorium następujących środków w odniesieniu do pojazdów lub zestawów pojazdów o wymiarach innych niż przewidziane w załączniku I pkt 1.1, 1.2, 1.4 do 1.8, 4.2 i 4.4:

a) pojazdy lub zestawy pojazdów nie przekraczają maksymalnej dopuszczalnej masy pojazdu przewidzianej w pkt 2.2.2 c) i są wyposażone odpowiednio do wymogów bezpieczeństwa zgodnie z art.

10 i 12 rozporządzenia (WE) nr 661/2009;

b) pojazdy lub zestawy pojazdów odpowiadają wartościom granicznym emisji określonym w załączniku I rozporządzenia (WE) nr 595/2009;

c) dopuszczające państwo członkowskie przyjęło mechanizm internalizacji kosztów zewnętrznych stosowania tych pojazdów, a także porozumienia w sprawie zmiany środka transportu z przewozu drogowego na kolejowy;

d) dopuszczające państwo członkowskie przyjęło szczegółowe wymogi w odniesieniu do szkolenia i certyfikacji zgodnie z dyrektywą 2003/59/WE przewidziane przez właściwe organy, w tym minimum pięcioletnie doświadczenie kierowcy;

e) pojazdy lub zestawy pojazdów są dozwolone wyłącznie na wyznaczonych trasach; trasa może zostać wyznaczona jedynie, jeżeli została wraz z całą powiązaną infrastrukturą zaprojektowana i zbudowana w sposób odpowiedni do stosowania tych pojazdów.

Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o środkach przyjętych w zastosowaniu niniejszego artykułu. Decyzje dotyczące dopuszczenia pojazdów o wymiarach innych niż przewidziane w załączniku I pkt 1.1, 1.2, 1.4 do 1.8, 4.2 i 4.4 mogą nie wejść w życie, jeżeli Komisja wyrazi wobec nich swój sprzeciw wraz z odpowiednim uzasadnieniem.”;

Or. en

Uzasadnienie

Aby zapobiec zaburzeniu jednolitego rynku na obszarze objętym swobodnym przepływem oraz niezgodności z celami Unii Europejskiej w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska, należy przyjąć wspólne wymogi.

Poprawka 186
Ismail Ertug

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 6
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 8 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

1. W celu poprawy charakterystyki aerodynamicznej pojazdów lub zespołów pojazdów maksymalne długości przewidziane w załączniku I pkt 1.1 mogą zostać przekroczone w odniesieniu do pojazdów lub zespołów pojazdów wyposażonych w urządzenia **i** spełniają wymogi określone poniżej – **pod warunkiem, że uczestnictwo pojazdów lub części pojazdów (np. naczep, ramp wymiennych) w transporcie kombinowanym nie zostanie zakłócone.** Takie przekroczenie długości ma na celu wyłącznie możliwość dodania w tylnej części pojazdów lub zespołów pojazdów urządzeń poprawiających ich charakterystykę aerodynamiczną.

Or. de

Uzasadnienie

W przypadku zmiany charakterystyki aerodynamicznej pojazdów ciężarowych należy zagwarantować, że pojazdy również w przyszłości będą mogły uczestniczyć w sposób nieograniczony w transporcie kombinowanym.

Poprawka 187
Markus Ferber

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 6
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 8 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Or. de

Uzasadnienie

W przypadku poprawy efektywności energetycznej i bezpieczeństwa ruchu drogowego powinno obowiązywać kompleksowe podejście.

Poprawka 188
Inés Ayala Sender

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 6
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 8 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

1. W celu poprawy ***bezpieczeństwa drogowego i*** charakterystyki aerodynamicznej pojazdów lub zespołów pojazdów maksymalne długości przewidziane w załączniku I pkt 1.1 mogą zostać przekroczone w odniesieniu do pojazdów lub zespołów pojazdów wyposażonych w urządzenia, które spełniają wymogi określone poniżej. Takie przekroczenie długości ma na celu

części pojazdów lub zespołów pojazdów urządzeń poprawiających ich charakterystykę aerodynamiczną.

wyłącznie możliwość dodania w tylnej części pojazdów lub zespołów pojazdów urządzeń poprawiających ich charakterystykę aerodynamiczną.

Or. es

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka odwołuje się do art. 9 i podkreśla, że istnieje potrzeba zmian nadwozi, co powinno przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa drogowego.

Poprawka 189 Dieter-Lebrecht Koch

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 6
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 8 – ustęp 1 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1a. W celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego z boku i w tylnej części pojazdów i ich przyczep powinny znajdować się zamontowane urządzenia aerodynamiczne i tylne zabezpieczenia z materiałów pochłaniających siłę uderzenia, które w sposób znaczący minimalizują skutki wypadku w przypadku pozostałych uczestników ruchu drogowego.

Or. de

Poprawka 190 Eva Lichtenberger, Michael Cramer

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 6
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 8 – ustęp 1**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

skreślony

Or. en

Poprawka 191

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 6

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 8 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a. Komisja opracowuje i proponuje zharmonizowany system testowania w celu maksymalizacji skutków nowych przodków, boków i tyłów ciężarówek dla bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów.

Or. en

Poprawka 192

Corien Wortmann-Kool

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 6

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 8 – ustęp 2 – akapit pierwszy – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

Wymogi w zakresie osiągnięć i bezpieczeństwa, **które muszą spełniać urzędnicy**, o których mowa w ust. 1, są następujące:

Poprawka

Wymogi w zakresie osiągnięć i bezpieczeństwa, **uwzględniane w celu certyfikacji urzędników**, o których mowa w ust. 1, są następujące:

Or. en

Poprawka 193
Gesine Meissner

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 6
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 8 – ustęp 2 – akapit pierwszy – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

Wymogi w zakresie osiągnięć i bezpieczeństwa, **które muszą spełniać urzędnicy**, o których mowa w ust. 1, są następujące:

Poprawka

Wymogi w zakresie osiągnięć i bezpieczeństwa, **uwzględniane w celu certyfikacji urzędników**, o których mowa w ust. 1, są następujące:

Or. en

Poprawka 194
Corien Wortmann-Kool

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 6
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 8 – ustęp 2 – tiret drugie

Tekst proponowany przez Komisję

jeśli chodzi o bezpieczeństwo ruchu drogowego **oraz bezpieczeństwo transportu intermodalnego, są to w szczególności:**

Poprawka

jeśli chodzi o bezpieczeństwo ruchu drogowego:

Or. en

Poprawka 195
Gesine Meissner

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 6
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 8 – ustęp 2 – tiret drugie

Tekst proponowany przez Komisję

jeśli chodzi o bezpieczeństwo ruchu drogowego **oraz bezpieczeństwo transportu intermodalnego, są to w szczególności:**

Poprawka

jeśli chodzi o bezpieczeństwo ruchu drogowego:

Or. en

Uzasadnienie

Transport intermodalny stanowi jedynie niewielką część transportu drogowego. Z tego względu dostosowanie każdego urządzenia aerodynamicznego do transportu intermodalnego nie jest potrzebne. Ogranicza ono bieżący rozwój rynku, jak również innowacje technologiczne. Ma również skutki przeciwne do zamierzonych dla ogólnego założenia w zakresie zmniejszenia emisji i zużycia paliwa w transporcie drogowym.

Poprawka 196
Inés Ayala Sender

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 6
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 8 – ustęp 2 – tiret drugie – podpunkt i

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Or. es

Poprawka 197
Markus Ferber

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 6
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 8 – ustęp 2 – tiret drugie – podpunkt ii

Tekst proponowany przez Komisję

(ii) sygnalizacja **w ciągu dnia i nocy**, efektywna w złych warunkach meteorologicznych, pozwalająca na postrzeganie wymiarów zewnętrznych pojazdu przez innych użytkowników drogi,

Poprawka

(ii) sygnalizacja **dzienna i nocna, zgodnie z warunkami homologacji typu w zakresie budowy urządzeń oświetlających i świetlnych**, efektywna w złych warunkach meteorologicznych, pozwalająca na postrzeganie wymiarów zewnętrznych pojazdu przez innych użytkowników drogi,

Or. de

Uzasadnienie

Aby zwiększyć bezpieczeństwo ruchu drogowego powinny obowiązywać jednolite homologacje typu zgodnie z EKG-R48.

Poprawka 198
Inés Ayala Sender

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 6
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 8 – ustęp 2 – tiret drugie – podpunkt ii

Tekst proponowany przez Komisję

(ii) sygnalizacja w ciągu dnia i nocy, efektywna w złych warunkach meteorologicznych, pozwalająca na postrzeganie wymiarów zewnętrznych pojazdu przez innych użytkowników drogi,

Poprawka

(ii) sygnalizacja w ciągu dnia i nocy, efektywna w złych warunkach meteorologicznych, pozwalająca na postrzeganie wymiarów zewnętrznych **i obwodu nadwozia** pojazdu przez innych użytkowników drogi,

Or. es

Poprawka 199
Inés Ayala Sender

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 6
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 8 – ustęp 2 – tiret drugie – podpunkt ii a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(iia) projekt, który nie ograniczałby widoczności tylnej części pojazdu jego prowadzącemu; w celu zwiększenia widoczności można byłoby wprowadzić wymóg instalowania dodatkowych systemów rekompensujących brak widoczności, takich jak kamery, czujniki, lusterka itd.,

Or. es

Poprawka 200
Inés Ayala Sender

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 6
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 8 – ustęp 2 – tiret drugie – podpunkt iii

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(iii) zaprojektowanie w sposób ograniczający ryzyko ponoszone przez inne pojazdy i ich pasażerów w przypadku zderzenia,

(iii) zaprojektowanie w sposób ograniczający ryzyko ponoszone przez *innych użytkowników drogi, zwłaszcza użytkowników szczególnie narażonych na obrażenia (rowerzystów, pieszych, dwukołowe pojazdy silnikowe), a także* inne pojazdy i ich pasażerów w przypadku zderzenia,

Or. es

Poprawka 201
Ismail Ertug

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 6
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 8 – ustęp 2 – tiret drugie – podpunkt iv a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(iva) długość urządzenia ogranicza się do maksymalnej wartości w wysokości 500 mm zgodnie z pkt 1.1 załącznika I;

Or. de

Uzasadnienie

W przypadku tworzenia aerodynamicznych części obowiązuje rozporządzenie (UE) nr 1230/2012. Zgodnie z nim części aerodynamiczne należy tak kształtować, aby bez powiększenia o powierzchnię ładunkową wystawały maksymalnie 50 cm.

za tylną część pojazdu, a pojazd mógł bez zakłóceń uczestniczyć w transporcie kombinowanym.

Poprawka 202
Gesine Meissner

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 6
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 8 – ustęp 2 – tiret trzecie – podpunkt ii

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(ii) w odniesieniu do odnośnych przyczep i nacze – integracja z jednostkami kolejowymi, morskimi i rzecznyymi podczas operacji transportu intermodalnego, ***skreślony***

Or. en

Uzasadnienie

Transport intermodalny stanowi jedynie niewielką część transportu drogowego. Z tego względu dostosowanie każdego urządzenia aerodynamicznego do transportu intermodalnego nie jest potrzebne. Ogranicza to bieżący rozwój rynku, jak również innowacje technologiczne.

Ma również skutki przeciwne do zamierzonych dla ogólnego założenia w zakresie zmniejszenia emisji i zużycia paliwa w transporcie drogowym.

Poprawka 203

Saïd El Khadraoui, Brian Simpson

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 6

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 8 – ustęp 2 – tiret trzecie – podpunkt iii

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

(iii) urządzenia te dają się złożyć *i rozłożyć*
automatycznie.

Or. en

Uzasadnienie

W obecnym wniosku Komisji przewidziano możliwość zwiększenia rozmiarów tylnych klap do 2 m i wprowadzono możliwość obsługi ręcznej. Może to spowodować problemy dla kierowców w postaci straty czasu oraz może stanowić zagrożenie dla zdrowia kierowców.

Poprawka 204

Mathieu Grosch

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 6

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 8 – ustęp 2 – tiret trzecie – podpunkt iii

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

(iii) urządzenia te *są składane i rozkładane*
automatycznie.

Or. en

Uzasadnienie

Takie urządzenia powinny się składać i rozkładać automatycznie, aby nie stanowić zagrożenia dla zdrowia kierowcy oraz w celu zapewnienia lepszej obsługi.

Poprawka 205
Markus Ferber

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 6
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 8 – ustęp 2 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

Przekroczenie maksymalnej długości *nie* powoduje **zwiększenia** ładowności pojazdów lub zespołów pojazdów.

Poprawka

Przekroczenie maksymalnej długości powoduje **zwiększenie** ładowności pojazdów **bez dodatkowego zwiększenia łącznej masy pojazdów** lub zespołów pojazdów.

Or. de

Uzasadnienie

W celu zwiększania w sposób konsekwentny wydajności energetycznej dopuszczalne długości w przypadku charakterystyki aerodynamicznej powinny być wykorzystywane jako dodatkowa objętość ładunkowa.

Poprawka 206
Markus Ferber

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 6
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 8 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

3. Przed wprowadzeniem ich do obrotu dodatkowe urządzenia aerodynamiczne i ich zamontowanie w pojazdach są dopuszczane przez państwa członkowskie. **W przypadku dopuszczenia pojazdów w całej Europie muszą obowiązywać identyczne i ukierunkowane na praktykę regulacje. Państwa członkowskie** wydają w tym celu świadectwo. Świadectwo to potwierdza, że wymogi, o których mowa w ust. 2 powyżej, są spełnione oraz wskazuje, że urządzenie przyczynia się w znaczący

przez inne państwa członkowskie.

sposób do poprawy charakterystyki aerodynamicznej. Świadczenia o dopuszczeniu wydane przez jedno państwo członkowskie są uznawane przez inne państwa członkowskie.

Or. de

Poprawka 207
Jacqueline Foster

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 6
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 8 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

3. Przed wprowadzeniem ich do obrotu dodatkowe urządzenia aerodynamiczne i ich zamontowanie w pojazdach są dopuszczane przez państwa członkowskie, które wydają w tym celu świadectwo. Świadectwo to potwierdza, że wymogi, o których mowa w ust. 2 powyżej, są spełnione oraz wskazuje, że urządzenie przyczynia się w znaczący sposób do poprawy charakterystyki aerodynamicznej. Świadczenia o dopuszczeniu wydane przez jedno państwo członkowskie są uznawane przez inne państwa członkowskie, z **zastrzeżeniem ograniczeń przewidzianych w ust. 5.**

Or. en

Uzasadnienie

Niniejsza dyrektywa powinna przewidywać dostosowanie do obowiązujących przepisów w zakresie homologacji typu. Państwa członkowskie nie powinny być ponadto zmuszone do przyjmowania pojazdów wyposażonych w urządzenia dopuszczane przez inne państwa członkowskie, które mogą mieć negatywny wpływ na bezpieczeństwo drogowe.

Poprawka 208
Carlo Fidanza

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 6
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 8 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a. W nowych pojazdach N2 i N3 stosuje się kabiny ciągników siodłowych zgodne z wymogami bezpieczeństwa, o których mowa w art. 9 ust. 2, po dziesięciu latach od wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

Or. en

Poprawka 209
Patricia van der Kammen

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 6
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 8 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

skreślony

Or. nl

Poprawka 210
Jacqueline Foster

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 6
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 8 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 16, aby uzupełnić wymogi, o których mowa w ust. 2. Wymogi te **są wdrażane zgodnie z dyrektywą 2007/46 ustanawiającą ramy dla homologacji i** mają formę charakterystyki technicznej, minimalnych poziomów osiągnięć, wymogów w zakresie projektowania oraz procedur, których celem jest wystawienie świadectwa badań, o którym mowa w ust. 3.

Or. en

Uzasadnienie

Niniejsza dyrektywa powinna przewidywać dostosowanie do obowiązujących przepisów w zakresie homologacji typu. Państwa członkowskie nie powinny być ponadto zmuszone do przyjmowania pojazdów wyposażonych w urządzenia dopuszczane przez inne państwa członkowskie, które mogą mieć negatywny wpływ na bezpieczeństwo drogowe.

Poprawka 211
Dieter-Lebrecht Koch

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 6
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 8 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

procedur, których celem jest wystawienie świadectwa badań, o którym mowa w ust. 3.

procedur, których celem jest wystawienie świadectwa badań, o którym mowa w ust. 3. ***Ponieważ nieuniknione jest, że będzie dochodzić do wzajemnego oddziaływania między tylnymi zabezpieczeniami a systemami aerodynamicznymi, Komisji Europejskiej jednocześnie powierza się uprawnienia do dopasowywania charakterystyki technicznej, minimalnych poziomów osiągnięć itd. tylnych zabezpieczeń do nowej sytuacji.***

Or. de

Poprawka 212
Inés Ayala Sender

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 6
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 8 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 16, aby uzupełnić wymogi, o których mowa w ust. 2. Wymogi te mają formę charakterystyki technicznej, minimalnych poziomów osiągnięć, wymogów w zakresie projektowania oraz procedur, których celem jest wystawienie świadectwa badań, o którym mowa w ust. 3. ***W odniesieniu do urządzeń znakujących wymiary, opisanych w ust. 2, Komisja opracowuje wspólne i jednolite przepisy dotyczące widoczności pojazdów, ich rodzajów i jasności, które umożliwiłyby identyfikację dodatkowych urządzeń.***

Or. es

Uzasadnienie

Komisja powinna ujedynolicić przepisy dotyczące oznakowania spojlerów, skrajni i obwodów

w celu poprawy widoczności i zwiększenia bezpieczeństwa na drodze.

Poprawka 213
Patricia van der Kammen

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 6
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 8 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

skreślony

Or. nl

Poprawka 214
Oldřich Vlasák

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 6
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 8 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5. W oczekiwaniu na przyjęcie aktów delegowanych pojazdy lub zespoły pojazdów wyposażone w urządzenia aerodynamiczne zamontowane w tylnej części pojazdów, spełniające wymogi, o których mowa w ust. 2, i zbadane zgodnie z ust. 3, mogą uczestniczyć w ruchu, jeżeli

5. W ciągu roku od dnia wejścia w życie niniejszej dyrektywy Komisja Europejska przyjmie akty delegowane wymienione w art. 8 ust. 4.

ich długość przekracza maksymalnie o dwa metry długość ustaloną w załączniku I pkt 1.1. Ten środek przejściowy stosuje się z dniem wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

Or. cs

Uzasadnienie

Ze względów bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz z uwagi na prace rozwojowe nad konstrukcją proponowanych urządzeń prowadzone przez producentów, priorytetowym jest, aby Komisja Europejska w jak najkrótszym czasie dokładniej zdefiniowała proponowane urządzenia.

Poprawka 215 **Corien Wortmann-Kool**

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 6
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 8 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Or. en

Uzasadnienie

Maksymalna dodatkowa długość wynosząca 500 mm została już przewidziana w rozporządzeniu 1230/2012. To 500 mm ogranicza elastyczność dalszych innowacji w odniesieniu do długości urządzeń aerodynamicznych. Proponowana przez Komisję długość 2

m umożliwia taką elastyczność. W związku z tym należy zmodyfikować przepisy, aby zapewnić zgodność z nowymi zasadami dotyczącymi masy i wymiarów. Istotne jest również rozważenie zgodności pojazdów z transportem intermodalnym, jednak takie zobowiązanie nie powinno się odnosić do wszystkich.

Poprawka 216
Markus Ferber

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 6
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 8 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

5. W oczekiwaniu na przyjęcie aktów delegowanych pojazdy lub zespoły pojazdów wyposażone w urządzenia aerodynamiczne zamontowane w tylnej części pojazdów, spełniające wymogi, o których mowa w ust. 2, i zbadane zgodnie z ust. 3, mogą uczestniczyć w ruchu, jeżeli ich długość przekracza maksymalnie o dwa metry długość ustaloną w załączniku I pkt 1.1. ***Powstała w ten sposób powierzchnia ładunkowa może być wykorzystywana jako zwiększona objętość ładunkowa, nie zwiększając przy tym dopuszczalnej masy łącznej pojazdu użytkowego.*** Ten środek przejściowy stosuje się z dniem wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

Or. de

Poprawka 217
Jacqueline Foster

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 6
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 8 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

5. W oczekiwaniu na przyjęcie aktów delegowanych pojazdy lub zespoły pojazdów wyposażone w urządzenia aerodynamiczne zamontowane w tylnej części pojazdów, spełniające wymogi, o których mowa w ust. 2, i zbadane zgodnie z ust. 3, mogą uczestniczyć w ruchu, jeżeli ich długość przekracza maksymalnie o dwa metry długość ustaloną w załączniku I pkt 1.1. ***Państwa członkowskie akceptują stosowanie pojazdów wyposażonych w takie urządzenia na swoim terytorium, chyba że mają uzasadnione powody, aby uważać, że przepisy techniczne, na podstawie których urządzenie zostało dopuszczone, nie są równoważne z ich własnymi przepisami.*** Ten środek przejściowy stosuje się z dniem wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

Or. en

Uzasadnienie

Niniejsza dyrektywa powinna przewidywać dostosowanie do obowiązujących przepisów w zakresie homologacji typu. Państwa członkowskie nie powinny być ponadto zmuszone do przyjmowania pojazdów wyposażonych w urządzenia dopuszczane przez inne państwa członkowskie, które mogą mieć negatywny wpływ na bezpieczeństwo drogowe.

Poprawka 218

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

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 6

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 8 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. W oczekiwaniu na przyjęcie aktów delegowanych pojazdy lub zespoły pojazdów wyposażone w urządzenia aerodynamiczne zamontowane w tylnej

Poprawka

5. W oczekiwaniu na przyjęcie aktów delegowanych pojazdy lub zespoły pojazdów wyposażone w urządzenia aerodynamiczne zamontowane w tylnej

części pojazdów, spełniające wymogi, o których mowa w ust. 2, i zbadane zgodnie z ust. 3, mogą uczestniczyć w ruchu, jeżeli ich długość przekracza maksymalnie o dwa metry długość ustaloną w załączniku I pkt 1.1. Ten środek przejściowy stosuje się z dniem wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

części pojazdów, spełniające wymogi, o których mowa w ust. 2, i zbadane zgodnie z ust. 3, mogą uczestniczyć w ruchu, jeżeli ich długość przekracza maksymalnie o dwa metry długość ustaloną w załączniku I pkt 1.1. Ten środek przejściowy stosuje się z dniem wejścia w życie niniejszej dyrektywy. ***W pojazdach specjalnych, takich jak pojazdy do przewozu pojazdów, w których ze względu na właściwą sobie, otwartą budowę nie można skorzystać z urządzeń aerodynamicznych zamontowanych w tylnej części pojazdu, te dodatkowe dwa metry można przeznaczyć na zoptymalizowanie ich efektywności przy pomocy innych środków, takich jak optymalny załadunek z wykorzystaniem zwisu przedniego i tylnego.***

Or. en

Uzasadnienie

Ze względu na otwartą budowę pojazdy do przewozu pojazdów są zupełnie nieaerodynamiczne. Ze względu na ich wykorzystanie wyłącznie w ograniczonym sektorze logistyki pojazdów, nie będą one mogły skorzystać z lepszej aerodynamiki dzięki urządzeniom montowanym w tylnej części. Takie pojazdy mogłyby niezwykle zwiększyć swoją efektywność (paliwową) dzięki przeznaczeniu dodatkowych dwóch metrów zaproponowanych w niniejszym artykule na załadunek dodatkowych trzech samochodów (zwiększenie z 6 do 9) na jeden pojazd.

Poprawka 219 **Inés Ayala Sender**

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 6
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 8 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. W oczekiwaniu na przyjęcie aktów delegowanych pojazdy lub zespoły pojazdów wyposażone w urządzenia aerodynamiczne zamontowane w tylnej części pojazdów, spełniające wymogi, o

Poprawka

5. W oczekiwaniu na przyjęcie aktów delegowanych pojazdy lub zespoły pojazdów wyposażone w urządzenia aerodynamiczne zamontowane w tylnej części pojazdów, spełniające wymogi, o

których mowa w ust. 2, i zbadane zgodnie z ust. 3, mogą uczestniczyć w ruchu, jeżeli ich długość przekracza maksymalnie o dwa metry długość ustaloną w załączniku I pkt 1.1. Ten środek przejściowy stosuje się z dniem wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

których mowa w ust. 2, i zbadane zgodnie z ust. 3, mogą uczestniczyć w ruchu, jeżeli ich długość przekracza maksymalnie o dwa metry długość ustaloną w załączniku I pkt 1.1. Ten środek przejściowy stosuje się z dniem wejścia w życie niniejszej dyrektywy. ***W pojazdach specjalnych, takich jak pojazdy do przewozu pojazdów, w których ze względu na właściwą sobie, otwartą budowę nie można skorzystać z urządzeń aerodynamicznych zamontowanych w przedniej ani tylnej części pojazdu, te dodatkowe dwa metry można przeznaczyć na zoptymalizowanie ich efektywności przy pomocy innych środków, takich jak optymalny załadunek z wykorzystaniem zwisu przedniego i tylnego. Kabiny ciągników siodłowych pozostają w każdym razie zgodne z wymogami określonymi w art. 9.***

Or. en

Uzasadnienie

Pojazdy do przewozu pojazdów, ze względu na ich wykorzystanie wyłącznie w ograniczonym sektorze logistyki pojazdów, nie będą mogły skorzystać z lepszej aerodynamiki dzięki urządzeniom montowanym w tylnej części. Takie pojazdy mogłyby niezwykle zwiększyć swoją efektywność (paliwową) dzięki przeznaczeniu dodatkowych dwóch metrów zaproponowanych w niniejszym artykule na załadunek dodatkowych trzech samochodów (zwiększenie z 6 do 9) na jeden pojazd.

Poprawka 220 **Bogusław Liberadzki**

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 7
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 9 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

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

przewidziane w załączniku I pkt 1.1 mogą zostać przekroczone **maksymalnie o 800 mm** w odniesieniu do pojazdów lub zespołów pojazdów, które spełniają wymogi określone w ust. 2 poniżej. Takie przekroczenie długości ma głównie na celu **dozwole nie zaprojektowania bezpie czniejszych** kabin ciągników w taki sposób, by poprawić charakterystykę aerodynamiczną pojazdów lub zespołów pojazdów **i umożliwić dalszą poprawę efektywności paliwowej**.

Or. en

Poprawka 221
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 7
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 9 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

1. W celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego **i charakterystyki aerodynamicznej** pojazdów lub zespołów pojazdów maksymalne długości przewidziane w załączniku I pkt 1.1 **nie** mogą zostać przekroczone w odniesieniu do pojazdów lub zespołów pojazdów, które spełniają wymogi określone w ust. 2 poniżej: **Konstrukcja** kabin ciągników **powinna umożliwiać poprawę bezpieczeństwa** pojazdów lub zespołów pojazdów, **a także ich charakterystyki aerodynamicznej**.

Or. en

Poprawka 222
Jörg Leichtfried

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 7
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 9 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

1. W celu poprawy charakterystyki aerodynamicznej i bezpieczeństwa ruchu drogowego pojazdów lub zespołów pojazdów maksymalne długości przewidziane w załączniku I pkt 1.1 mogą zostać przekroczone w odniesieniu do pojazdów lub zespołów pojazdów, które spełniają wymogi określone w ust. 2 poniżej. Takie przekroczenie długości ma głównie na celu umożliwienie **zaprojektowania bezpieczniejszych** kabin ciągników **i poprawę charakterystyki aerodynamicznej** pojazdów lub zespołów pojazdów.

Or. en

Uzasadnienie

Dalsze uszczegółowienie poprawki zawartej w projekcie sprawozdania. Należy usunąć wyraz „ciągnik”, gdyż ma on odniesienie wyłącznie do pojazdów przegubowych. Niniejsza dyrektywa powinna tymczasem zmierzać do poprawy bezpieczeństwa drogowego wszystkich kabin pojazdów ciężarowych.

Poprawka 223
Christine De Veyrac, Dominique Vlasto, Georges Bach

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 7
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 9 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. W celu poprawy charakterystyki

Poprawka

1. W celu poprawy charakterystyki **w**

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

zakresie efektywności energetycznej i bezpieczeństwa ruchu drogowego pojazdów lub zespołów pojazdów maksymalne długości przewidziane w załączniku I pkt 1.1 mogą zostać przekroczone w odniesieniu do pojazdów lub zespołów pojazdów, które spełniają wymogi określone w ust. 2 poniżej. Takie przekroczenie długości ma głównie na celu umożliwienie *poprawy charakterystyki energetycznej* pojazdów lub zespołów pojazdów oraz *wzmocnienie bezpieczeństwa* ruchu drogowego. *Należy zatem zmienić rozporządzenie (WE) nr 661/2009.*

Or. fr

Uzasadnienie

Zakładając cel polegający na promowaniu zrównoważonego transportu, należy wyraźnie odwołać się do pojęcia poprawy efektywności energetycznej. Aerodynamika sama w sobie nie stanowi celu niniejszej dyrektywy, jest jedynie narzędziem do osiągnięcia celu. Aby uniknąć jakiegokolwiek błędnej interpretacji ze strony podmiotów, należy doprecyzować, że niniejsze przepisy zmieniają środki określone w rozporządzeniu (WE) nr 661/2009 dotyczącym bezpieczeństwa ogólnego pojazdów silnikowych.

Poprawka 224 Dieter-Lebrecht Koch

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 7
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 9 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. W celu poprawy charakterystyki aerodynamicznej i bezpieczeństwa ruchu drogowego pojazdów lub zespołów pojazdów maksymalne długości przewidziane w załączniku I pkt 1.1 mogą zostać przekroczone w odniesieniu do pojazdów lub zespołów pojazdów, które spełniają wymogi określone w ust. 2 poniżej: Takie przekroczenie długości ma

Poprawka

1. W celu poprawy charakterystyki aerodynamicznej i bezpieczeństwa ruchu drogowego pojazdów lub zespołów pojazdów maksymalne długości przewidziane w załączniku I pkt 1.1 mogą zostać przekroczone w odniesieniu do pojazdów lub zespołów pojazdów, które spełniają wymogi określone w ust. 2 poniżej. Takie przekroczenie długości ma

głównie na celu umożliwienie **zaprojektowanie** kabin ciągników w taki sposób, by poprawić charakterystykę aerodynamiczną pojazdów lub zespołów pojazdów, oraz by poprawić bezpieczeństwo ruchu drogowego.

głównie na celu umożliwienie **zaprojektowania** kabin ciągników w taki sposób, by poprawić charakterystykę aerodynamiczną pojazdów lub zespołów pojazdów, oraz by poprawić bezpieczeństwo ruchu drogowego. **zarówno w przypadku słabszych uczestników ruchu drogowego, jak też pojazdów biorących udział w zderzeniach na drodze.**

Or. de

Poprawka 225
Brian Simpson

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 7
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 9 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

1. W celu poprawy charakterystyki aerodynamicznej i bezpieczeństwa ruchu drogowego pojazdów lub zespołów pojazdów maksymalne długości przewidziane w załączniku I pkt 1.1 mogą zostać przekroczone w odniesieniu do pojazdów lub zespołów pojazdów, które spełniają wymogi określone w ust. 2 poniżej: Takie przekroczenie długości ma głównie na celu umożliwienie **zaprojektowania bezpieczniejszych kabin, przy jednoczesnej poprawie charakterystyki aerodynamicznej** pojazdów lub zespołów pojazdów, oraz by poprawić bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Or. en

Uzasadnienie

Priorytet powinna tutaj stanowić poprawa bezpieczeństwa drogowego. Należy ponadto usunąć odniesienie do kabin ciągników, gdyż celem niniejszej dyrektywy powinna być

poprawa bezpieczeństwa wszystkich pojazdów ciężarowych, nie tylko ciężarowych pojazdów przegubowych.

Poprawka 226
Ismail Ertug

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 7
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 9 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

1. W celu poprawy charakterystyki aerodynamicznej i bezpieczeństwa ruchu drogowego pojazdów lub zespołów pojazdów maksymalne długości przewidziane w załączniku I pkt 1.1 mogą zostać przekroczone **o maksymalnie 400 mm** w odniesieniu do pojazdów lub zespołów pojazdów, które spełniają wymogi określone w ust. 2 poniżej, **pod warunkiem, że uczestnictwo pojazdu lub części pojazdu (np. kabiny) w transporcie kombinowanym nie jest zakłócone**. Takie przekroczenie długości ma głównie na celu umożliwienie **zaprojektowania** kabin ciągników w taki sposób, by poprawić charakterystykę aerodynamiczną pojazdów lub zespołów pojazdów, oraz by poprawić bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Or. de

Uzasadnienie

Wydłużenie kabiny kierowcy w pojazdach przegubowych zwiększa bezpieczeństwo ruchu drogowego i efektywność energetyczną. Jednak w przypadku zmian należy zapewnić, że pojazdy będą mogły w dalszym ciągu uczestniczyć w transporcie kombinowanym. Jednocześnie należy zagwarantować, że pojazdy stosowane w transporcie kolejowym, które odgrywają ogromną rolę przede wszystkim w ruchu na terenach alpejskich, są kompatybilne. Zapewnia to wydłużenie kabiny kierowcy takich pojazdów o 400 mm.

Poprawka 227
Silvia-Adriana Țicău

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 7
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 9 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

1. W celu poprawy charakterystyki aerodynamicznej i bezpieczeństwa ruchu drogowego pojazdów lub zespołów pojazdów maksymalne długości przewidziane w załączniku I pkt 1.1 mogą zostać przekroczone w odniesieniu do pojazdów lub zespołów pojazdów, które spełniają wymogi określone w ust. 2 poniżej. Takie przekroczenie długości ma **wyłącznie** na celu umożliwienie **zaprojektowania** kabin ciągników w taki sposób, by poprawić charakterystykę aerodynamiczną pojazdów lub zespołów pojazdów, oraz by poprawić bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Or. ro

Poprawka 228
Anna Ibrisagic

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 7
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 9 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. W celu poprawy **charakterystyki aerodynamicznej i bezpieczeństwa ruchu drogowego** pojazdów lub zespołów pojazdów maksymalne długości przewidziane w załączniku I pkt 1.1 mogą zostać przekroczone w odniesieniu do pojazdów lub zespołów pojazdów, które spełniają wymogi określone w ust. 2

Poprawka

1. W celu poprawy **efektywności paliwowej** pojazdów lub zespołów pojazdów maksymalne długości przewidziane w załączniku I pkt 1.1 mogą zostać przekroczone w odniesieniu do pojazdów lub zespołów pojazdów, które spełniają wymogi określone w ust. 2 poniżej, **mogą zostać zwiększone w zakresie określonym**

poniżej: Takie przekroczenie długości ma głównie na celu umożliwienie **zaprojektowanie kabin ciągników w taki sposób, by poprawić charakterystykę aerodynamiczną** pojazdów lub zespołów pojazdów, **oraz by poprawić bezpieczeństwo** ruchu drogowego.

w europejskich przepisach dotyczących homologacji typu (dyrektywa 2007/46) oraz wymogach określonych w niniejszej dyrektywie, które należy dalej rozwijać, zgodnie z procedurami przewidzianymi w art. 16 ust. 3. Takie przekroczenie długości ma głównie na celu umożliwienie **poprawy projektu** pojazdów lub zespołów pojazdów **w celu zwiększenia bezpieczeństwa** ruchu drogowego. **Do rozporządzenia (WE) nr 661/2009 należy również wprowadzić odpowiednie zmiany.**

Or. en

Poprawka 229

Christine De Veyrac, Dominique Vlasto, Georges Bach

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 7

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 9 – ustęp 2 – tiret pierwsze

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

– poprawa charakterystyki **aerodynamicznej** pojazdów,

– poprawa charakterystyki **energetycznej** pojazdów,

Or. fr

Uzasadnienie

Zakładając cel polegający na promowaniu zrównoważonego transportu, należy wyraźnie odwołać się do pojęcia poprawy efektywności energetycznej. Aerodynamika sama w sobie nie stanowi celu niniejszej dyrektywy, jest jedynie narzędziem do osiągnięcia celu.

Poprawka 230

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 7

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 9 – ustęp 2 – tiret drugie – podpunkt i

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

(i) w odniesieniu do kierowcy – poprawia jego widoczność niechronionych użytkowników drogi, dzięki **usprawnieniu technologii, rozmiaru i rozmieszczenia lusterek, a w rezultacie** zmniejszeniu **m.in.** martwego pola widzenia znajdującego się poniżej poziomu szyby przedniej,

Or. en

Poprawka 231 Brian Simpson

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 7
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 9 – ustęp 2 – tiret drugie – podpunkt i

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

(i) poprawia **bezpośrednią** widoczność, **aby kierowca lepiej widział** niechronionych użytkowników drogi, w szczególności dzięki zmniejszeniu **martwych pól** widzenia **znajdujących** się poniżej poziomu szyby przedniej **i z boku pojazdu**,

Or. en

Uzasadnienie

Poprawić należy nie tylko bezpośrednią widoczność poniżej poziomu szyby przedniej, ale należy także uwzględnić obszar z boku pojazdu.

Poprawka 232 Dieter-Lebrecht Koch

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 7
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 9 – ustęp 2 – tiret drugie – podpunkt i

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

(i) w odniesieniu do kierowcy – poprawia jego widoczność niechronionych użytkowników drogi, w szczególności dzięki zmniejszeniu martwego pola widzenia znajdującego się poniżej poziomu szyby przedniej, ***a także poprzez powiększenie szyb bocznych specjalnie w obszarze stóp poprzez zamontowanie dodatkowych lusterek samochodowych. W przypadkach, w których większa widoczność służy słabszemu uczestnikowi ruchu drogowego, oraz w miejscach, które nie są widoczne w szybie lub lusterku samochodowym, zwłaszcza w tylnej części, konieczne jest zamontowanie systemu kamer.***

Or. de

Poprawka 233
Brian Simpson

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 7
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 9 – ustęp 2 – tiret drugie – podpunkt ii

Tekst proponowany przez Komisję

(ii) ogranicza szkody w razie zderzenia,

Poprawka

(ii) ogranicza szkody w razie zderzenia z ***innymi pojazdami dzięki lepszym wskaźnikom absorbowania energii przez kabiny,***

Or. en

Poprawka 234
Inés Ayala Sender

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 7

Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 9 – ustęp 2 – tiret drugie – podpunkt ii

Tekst proponowany przez Komisję

(ii) ogranicza szkody w razie zderzenia,

Poprawka

(ii) ogranicza szkody w razie zderzenia, **a w szczególności sprzyja oddaleniu użytkowników narażonych na obrażenia w kierunku skrajów jezdni, chroniąc ich w ten sposób przed zderzeniem z kabiną ciągnika,**

Or. es

Uzasadnienie

Należy zadbać o to, by nowo projektowane kabiny były konstruowane w sposób pozwalający uniknąć zderzenia z rowerzystami, pieszymi czy motocyklistami, ponieważ w razie zderzenia czołowego, nawet jeśli złagodzone by krawędzie głowicy ciągnika, jego efekt może być śmiertelny. Zaprojektowanie kabiny, która odpychałaby pieszego/rowerzystę na skraj jezdni, po pierwsze zapobiegnie śmiertelnym wypadkom, a po drugie znacznie zredukuje szkody wyrządzone ofierze i zwiększy jej szanse na przeżycie.

Poprawka 235
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 7
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 9 – ustęp 2 – tiret drugie – podpunkt ii

Tekst proponowany przez Komisję

(ii) ogranicza szkody w razie zderzenia,

Poprawka

(ii) ogranicza szkody w razie zderzenia **dzięki lepszym wskaźnikom absorbowania energii przez kabiny,**

Or. en

Poprawka 236
Brian Simpson

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 7

Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 9 – ustęp 2 – tiret drugie – podpunkt ii a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(ii) poprawia ochronę pieszych poprzez dostosowanie projektu przedniej części pojazdu w taki sposób, aby zminimalizować ryzyko przejechania w przypadku kolizji z niechronionymi użytkownikami drogi,

Or. en

Uzasadnienie

Należy również uwzględnić kwestię przejechania.

Poprawka 237
Dieter-Lebrecht Koch

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 7
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 9 – ustęp 2 – tiret drugie

Tekst proponowany przez Komisję

– komfort i bezpieczeństwo kierowców.

Poprawka

– komfort ***w odniesieniu do poprawy jakości miejsca pracy*** i bezpieczeństwo kierowców.

Or. de

Poprawka 238
Bogusław Liberadzki

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 7
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 9 – ustęp 2 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

Przekroczenie maksymalnej długości **kabiny ciągnika o 800 mm** nie powoduje zwiększenia ładowności pojazdów lub zespołów pojazdów.

Or. en

Poprawka 239

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 7

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 9 – ustęp 2 – tiret drugie

Tekst proponowany przez Komisję

– komfort i bezpieczeństwo kierowców.

Poprawka

– komfort, **zdrowie** i bezpieczeństwo kierowców.

Or. en

Uzasadnienie

Dyrektywa ramowa 89/391/EWG w sprawie bezpieczeństwa i zdrowia pracowników w miejscu pracy, w tym hierarchia środków zapobiegawczych, stanowią podstawę wyeliminowania źródeł wibracji całego ciała i źródeł zaburzeń układu mięśniowo-szkieletowego wraz z problemami dotyczącymi kręgosłupa. Zob. również: "Implications of the Stresses and Strains of Traffic Behaviour of HGV Drivers (BAST)" [„Konsekwencje stresu i obciążenia kierowców ciężarówek”], 2010.

Poprawka 240

Bogusław Liberadzki

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 7

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 9 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

3. Przed wprowadzeniem ich do obrotu charakterystyka aerodynamiczna nowo zaprojektowanych pojazdów silnikowych jest badana **i certyfikowana** przez państwa członkowskie. Świadectwa badania **wydane w jednym państwie członkowskim są uznawane przez inne państwa członkowskie. Wyniki badania i charakterystyki aerodynamicznej oraz inne wskaźniki badanych ciężarówek są podawane do wiadomości publicznej.**

Or. en

Poprawka 241
Phil Bennion

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 7
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 9 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Przed wprowadzeniem ich do obrotu charakterystyka aerodynamiczna nowo zaprojektowanych pojazdów silnikowych jest badana przez państwa członkowskie, które wystawiają w tym celu świadectwo. Potwierdza ono spełnienie wymogów zawartych w ust. 2 powyżej. Świadectwa badania wydane w jednym państwie członkowskim są uznawane przez inne państwa członkowskie.

Poprawka

3. Przed wprowadzeniem ich do obrotu charakterystyka aerodynamiczna nowo zaprojektowanych pojazdów silnikowych jest badana przez państwa członkowskie, które wystawiają w tym celu świadectwo. **Badanie charakterystyki aerodynamicznej tych pojazdów jest zgodne z właściwymi zasadami pomiaru charakterystyki aerodynamicznej opracowanymi przez Komisję Europejską.** Potwierdza ono **zgodność i** spełnienie wymogów zawartych w ust. 2 powyżej. Świadectwa badania wydane w jednym państwie członkowskim są uznawane przez inne państwa członkowskie.

Or. en

Poprawka 242
Jörg Leichtfried

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 7
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 9 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a. W odniesieniu do kwestii dopuszczenia pojazdów, których długość przekracza maksymalne dopuszczalne wartości w wyniku dopasowania aerodynamicznego, zgodnie z art. 8 i 9, należy następnie w kontekście ogólnym postrzegać pojazd lub zespół pojazdów w sposób, który gwarantuje, że łączna nadwyżka długości nie wpłynie w sposób istotny i negatywny na bezpieczeństwo ruchu drogowego i przepływ ruchu, w szczególności w oparciu o określone parametry infrastruktury.

Or. de

Poprawka 243
Brian Simpson, Saïd El Khadraoui

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 7
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 9 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a. Wymogi bezpieczeństwa, o których mowa w art. 9 ust. 2 oraz wymogi dotyczące projektu kabiny, o których mowa w art. 9a (nowy) są obowiązkowe dla wszystkich nowych pojazdów N2 i N3 od dnia 1 stycznia 2020 r.

Or. en

Uzasadnienie

W interesie poprawy bezpieczeństwa drogowego, upoważnienie do poprawy bezpieczeństwa wszystkich ciężarówek, w tym ciężarówek miejskich, ma zasadnicze znaczenie.

Poprawka 244

Christine De Veyrac, Dominique Vlasto, Dominique Riquet

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 7

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 9 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a. Od dnia [dziesięć lat od wejścia w życie niniejszej dyrektywy] w nowych pojazdach muszą być stosowane kabiny ciągników zgodne z wymogami bezpieczeństwa, o których mowa w art. 9 ust. 2.

Or. fr

Uzasadnienie

Z uwagi na cykl życia kabiny należy zagwarantować tutaj rozsądny termin, aby umożliwić przedsiębiorstwom sektora przystosowanie się do zmian regulacyjnych, oraz aby zagwarantować wolną i niezakłóconą konkurencję.

Poprawka 245

Patricia van der Kammen

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 7

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 9 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 16 w celu uzupełnienia wymogów, które muszą spełniać nowe kabiny ciągników i które są wymienione w

skreślony

ust. 2. Wymogi te mają formę charakterystyki technicznej, minimalnych poziomów osiągnięć, wymogów w zakresie projektowania oraz procedur, których celem jest wystawienie świadectwa badań, o którym mowa w ust. 3.

Or. nl

Poprawka 246
Oldřich Vlasák

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 7
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 9 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 16 w celu uzupełnienia wymogów, które muszą spełniać nowe kabiny ciągników i które są wymienione w ust. 2 Wymogi te mają formę charakterystyki technicznej, minimalnych poziomów osiągnięć, wymogów w zakresie projektowania oraz procedur, których celem jest wystawienie świadectwa badania, o którym mowa w ust. 3.

4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 16 w celu uzupełnienia wymogów, które muszą spełniać nowe kabiny ciągników i które są wymienione w ust. 2 Wymogi te mają formę charakterystyki technicznej, minimalnych poziomów osiągnięć, wymogów w zakresie projektowania oraz procedur, których celem jest wystawienie świadectwa badania, o którym mowa w ust. 3.

Wymienione akty delegowane Komisja Europejska przyjmie w ciągu roku od dnia wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

Or. cs

Uzasadnienie

Ze względów bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz z uwagi na prace rozwojowe nad konstrukcją proponowanych urządzeń prowadzone przez producentów, priorytetowym jest, aby Komisja Europejska w jak najkrótszym czasie dokładniej zdefiniowała proponowane urządzenia.

Poprawka 247
Jörg Leichtfried

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 7
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 9 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 16 w celu uzupełnienia wymogów, które muszą spełniać nowe kabiny **ciągników i które są wymienione w ust. 2** Wymogi te mają formę charakterystyki technicznej, minimalnych poziomów osiągnięć, wymogów w zakresie projektowania oraz procedur, których celem jest wystawienie świadectwa badania, o którym mowa w ust. 3.

Poprawka

4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 16 w celu uzupełnienia wymogów, które muszą spełniać nowe kabiny. Wymogi te mają formę charakterystyki technicznej, minimalnych poziomów osiągnięć, wymogów w zakresie projektowania oraz procedur, których celem jest wystawienie świadectwa badania, o którym mowa w ust. 3.

Or. en

Uzasadnienie

Należy usunąć wyraz „ciągnik”, gdyż ma on odniesienie wyłącznie do pojazdów przegubowych. Niniejsza dyrektywa powinna tymczasem zmierzać do poprawy bezpieczeństwa drogowego wszystkich kabin pojazdów ciężarowych.

Poprawka 248
Brian Simpson

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 7
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 9 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 16 w celu uzupełnienia wymogów, które muszą spełniać nowe kabiny **ciągników i które są wymienione w ust. 2** Wymogi te mają formę

Poprawka

4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 16 w celu uzupełnienia wymogów, które muszą spełniać nowe kabiny. Wymogi te mają formę charakterystyki technicznej, minimalnych

charakterystyki technicznej, minimalnych poziomów osiągnięć, wymogów w zakresie projektowania oraz procedur, których celem jest wystawienie świadectwa badania, o którym mowa w ust. 3.

poziomów osiągnięć, wymogów w zakresie projektowania oraz procedur, których celem jest wystawienie świadectwa badania, o którym mowa w ust. 3, **oraz zostaną przyjęte nie później niż dwa lata po opublikowaniu niniejszej dyrektywy.**

Or. en

Uzasadnienie

W interesie bezpieczeństwa drogowego oraz zmniejszenia liczby niepotrzebnych wypadków śmiertelnych na naszych drogach najważniejsze jest, aby nowe przepisy zostały jak najszybciej przyjęte.

Poprawka 249

Phil Bennion

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 7

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 9 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Komisja **jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych** zgodnie z art. 16 w celu uzupełnienia wymogów, które muszą spełniać nowe kabiny ciągników **i które są wymienione w ust. 2** Wymogi te mają formę charakterystyki technicznej, minimalnych poziomów osiągnięć, wymogów w zakresie projektowania oraz procedur, których celem jest wystawienie świadectwa badania, o którym mowa w ust. 3.

Poprawka

4. **Nie później niż rok po opublikowaniu niniejszej dyrektywy Komisja przyjmie akty delegowane** zgodnie z art. 16 w celu uzupełnienia wymogów, które muszą spełniać nowe kabiny ciągników **w ramach Regulaminów EKG ONZ**. Wymogi te mają formę charakterystyki technicznej, minimalnych poziomów osiągnięć **aerodynamicznych i w zakresie bezpieczeństwa**, wymogów w zakresie projektowania oraz procedur, których celem jest wystawienie świadectwa badania, o którym mowa w ust. 3.

Or. en

Poprawka 250

Inés Ayala Sender

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 7
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 9 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 16 w celu uzupełnienia wymogów, które muszą spełniać nowe kabiny ciągników i które są wymienione w ust. 2. Wymogi te mają formę charakterystyki technicznej, minimalnych poziomów osiągnięć, wymogów w zakresie projektowania oraz procedur, których celem jest wystawienie świadectwa badania, o którym mowa w ust. 3.

Poprawka

4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 16 w celu uzupełnienia wymogów, które muszą spełniać nowe kabiny ciągników i które są wymienione w ust. 2. Wymogi te mają formę charakterystyki technicznej, minimalnych poziomów osiągnięć, wymogów w zakresie projektowania oraz procedur, których celem jest wystawienie świadectwa badania, o którym mowa w ust. 3. ***Zanim Komisja przyjmie akt delegowany konsultuje go z zainteresowanymi stronami (budowniczymi, kierowcami, stowarzyszenia promujące bezpieczeństwo na drodze, władze nadzorujące ruch drogowy, ośrodki szkoleniowe itd.) i publikuje sprawozdanie przedstawiające wyniki tych konsultacji.***

Or. es

Uzasadnienie

Należy koniecznie zobowiązać Komisję do przeprowadzania odpowiednich konsultacji z zainteresowanymi stronami, na przykład z kierowcami, ponieważ będą oni bezpośrednimi adresatami nowych wymogów i ich wkład może okazać się interesujący.

Poprawka 251
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 7
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 9 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Komisja jest uprawniona do

Poprawka

4. Komisja jest uprawniona do

przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 16 w celu uzupełnienia wymogów, które muszą spełniać nowe kabiny ciągników i które są wymienione w ust. 2. Wymogi te mają formę charakterystyki technicznej, **minimalnych poziomów osiągnięć, wymogów w zakresie projektowania** oraz procedur, których celem jest wystawienie świadectwa badania, o którym mowa w ust. 3.

przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 16 w celu uzupełnienia wymogów, które muszą spełniać nowe kabiny ciągników i które są wymienione w ust. 2. Wymogi te mają formę charakterystyki technicznej oraz procedur, których celem jest wystawienie świadectwa badania **poprawy charakterystyki aerodynamicznej**, o którym mowa w ust. 3 **i są przyjmowane nie później niż dwa lata po opublikowaniu niniejszej dyrektywy**.

Or. en

Poprawka 252

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 7 a (nowy)

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 9 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

7a) dodaje się art. 9a w brzmieniu:

„Artykuł 9a

Wymogi bezpieczeństwa, o których mowa w art. 9 ust. 2, są obowiązkowe dla wszystkich nowych pojazdów N2 i N3 od dnia 1 stycznia 2016 r.”;

Or. en

Poprawka 253

Brian Simpson, Saïd El Khadraoui

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 7 a (nowy)

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 9 a (nowy)

7a) dodaje się art. 9a w brzmieniu:

„Artykuł 9a

1. W celu poprawy bezpieczeństwa i komfortu kierowcy, a także zapewnienia poprawy bezpieczeństwa drogowego pojazdów wchodzących w zakres niniejszej dyrektywy, kabina kierowcy powinna być zgodna z następującymi wymogami w zakresie bezpieczeństwa i komfortu:

- zgodność z wymogami określonymi w dyrektywie ramowej 89/391/EWG w sprawie bezpieczeństwa i zdrowia pracowników w miejscu pracy, w tym z hierarchią środków zapobiegawczych zmierzających do wyeliminowania źródeł wibracji całego ciała i zaburzeń układu mięśniowo-szkieletowego,

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

- zwiększenie rozmiaru kabiny, aby zapewnić:

(i) zwiększenie przestrzeni między siedzeniem kierowcy a kuszetką,

(ii) zwiększenie wielkości kuszetki kierowcy,

(iii) odpowiednią przestrzeń dla dwóch kierowców, jeżeli pojazd jest przeznaczony dla załogi dwuosobowej,

(iv) odpowiednią przestrzeń na przechowywanie rzeczy osobistych kierowcy.

2. Przed wprowadzeniem do obrotu charakterystyka bezpieczeństwa i komfortu kierowcy nowo zaprojektowanych pojazdów silnikowych jest badana przez państwa członkowskie, które wystawiają w tym celu świadectwo. Potwierdza ono spełnienie wymogów zawartych w ust. 1 powyżej. Świadectwa

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

3. W dalszym rozwijaniu kryteriów określonych powyżej w ust. 1 Komisję wspiera komitet, w którego skład wchodzi państwa członkowskie, eksperci i partnerzy społeczni. Komitet ten sporządza charakterystykę techniczną, wyznacza minimalne poziomy osiągnięć oraz procedury, których celem jest wystawienie świadectwa badania określającego poprawę bezpieczeństwa i komfortu kierowców, o którym mowa w ust. 1.”;

Or. en

Uzasadnienie

Musimy wykorzystać tę okazję do poprawy rozmiarów, bezpieczeństwa i komfortu kabiny kierowcy. Takie proste zmiany w środowisku pracy kierowcy mogą potencjalnie wywrzeć pozytywny wpływ na zdolność kierowcy do bezpiecznej jazdy, a w rezultacie przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa drogowego.

Poprawka 254

Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 7 a (nowy)

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 9 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

7a) dodaje się art. 9a w brzmieniu:

„Artykuł 9a

W celu poprawy bezpieczeństwa i komfortu kierowcy, a także zapewnienia poprawy bezpieczeństwa drogowego pojazdów wchodzących w zakres niniejszej dyrektywy, kabina kierowcy powinna być zgodna z następującymi wymogami w zakresie bezpieczeństwa i komfortu:

- zgodność z wymogami określonymi w

dyrektywie ramowej 89/391/EWG w sprawie bezpieczeństwa i zdrowia pracowników w miejscu pracy, w tym z hierarchią środków zapobiegawczych zmierzających do wyeliminowania źródeł wibracji całego ciała i zaburzeń układu mięśniowo-szkieletowego,

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

- zwiększenie rozmiaru kabiny, aby dostosować wymogi w zakresie komfortu i bezpieczeństwa miejsc dla kierowcy i kuszetek, z uwzględnieniem sytuacji awaryjnych.”;

Or. en

Poprawka 255
Oldřich Vlasák

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 9
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 10a – akapit pierwszy

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

Maksymalna masa pojazdów z *napędami alternatywnymi, które nie zużywają wyłącznie paliw kopalnych, a więc niezanieczyszczających lub mniej zanieczyszczających*, wskazana jest w załączniku I, pkt. 2.3.1.

Or. cs

Uzasadnienie

W celu zachowania neutralności technologicznej proponowanego ustawodawstwa, należy również uwzględnić technologie przyszłości, takie jak np. wodorowe ogniwa paliwowe.

Poprawka 256
Philippe De Backer

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 9
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 10a – akapit pierwszy

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

Maksymalna masa pojazdów z napędem **na paliwa alternatywne** wskazana jest w załączniku I pkt 2.5.

Or. en

Uzasadnienie

Ważne jest, aby przepisy były neutralne pod względem technologicznym, dlatego należy dopuścić zwiększenie wagi wszystkich pojazdów, do których napędu stosowane są paliwa alternatywne.

Poprawka 257
Phil Bennion

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 9
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 10a – akapit pierwszy

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Or. en

Poprawka 258
Hubert Pirker

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 9

Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 10a – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Or. de

Uzasadnienie

Nowe sformułowanie odpowiada zasadzie neutralności pod względem technologicznym.

Poprawka 259
Phil Bennion

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 9
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 10a – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Or. en

Poprawka 260
Bogusław Liberadzki

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 9 a (nowy)
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 10a a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Wszystkie nowe pojazdy N2 i N3 są zgodne z wymogami bezpieczeństwa, o których mowa w art. 9 ust. 2, poczynając od dnia 1 stycznia 2020 r.

Or. en

Poprawka 261
Georges Bach, Bogusław Liberadzki

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 9 a (nowy)
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 10a b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Do końca 2018 r. Komisja dokona przeglądu dyrektywy, aby przeanalizować skutki transgranicznego stosowania pojazdów lub zespołów pojazdów, które przekraczają maksymalne wymiary przewidziane w załączniku I. W ocenie skutków Komisja podda analizie wpływ na bezpieczeństwo drogowe, na zmianę środka transportu, na infrastrukturę i środowisko naturalne. Na podstawie wyników tej oceny skutków Komisja, w stosownych przypadkach, przedstawi wniosek ustawodawczy w celu wprowadzenia poprawek do dyrektywy.

Or. en

Uzasadnienie

Przed zniesieniem ograniczeń niezbędna jest kompleksowa analiza konsekwencji stosowania dłuższych i wyższych pojazdów w międzynarodowym transporcie drogowym. Taka ocena skutków powinna uwzględniać wpływ na bezpieczeństwo drogowe, na zmianę środka transportu, na środowisko i emisje CO₂ oraz na infrastrukturę.

Poprawka 262
Anne E. Jensen

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 10
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 11 – akapit pierwszy

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

Maksymalne wymiary ustalone w załączniku I pkt 1.1 i 1.6 można przekroczyć o 15 cm w odniesieniu do pojazdów lub zespołów pojazdów przewożących kontenery lub nadwozia wymienne o długości 45 stóp.

Or. en

Uzasadnienie

Zwiększenie długości w przypadku przewożenia kontenerów o długości 45 stóp nie powinno ograniczać się do operacji transportu intermodalnego.

Poprawka 263
Markus Ferber

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 10
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 11 – akapit pierwszy

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

W celu wzmocnienia transportu intermodalnego/kombinowanego i zwiększenia efektywności energetycznej wymiary pojazdów/zespołów pojazdów są dopasowane do intermodalnych jednostek transportowych i odpowiednio maksymalnych wymiarów określonych w załączniku I.

*ramach operacji transportu
intermodalnego.*

Or. de

Poprawka 264
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 10
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 11 – akapit pierwszy

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

Maksymalne wymiary ustalone w załączniku I pkt 1.1 i 1.6 *mogą stanowić zagrożenie dla pozytywnych zmian w połączonych systemach transportu, takich jak horyzontalne lub intermodalne systemy dwóch rodzajów transportu.*

Or. en

Poprawka 265
Peter van Dalen

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 10
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 11 – akapit pierwszy

Tekst proponowany przez Komisję

Maksymalne wymiary ustalone w załączniku I pkt 1.1 i 1.6 można przekroczyć o **15** cm w odniesieniu do pojazdów lub zespołów pojazdów przewożących kontenery lub nadwozia wymienne o długości 45 stóp, w przypadku

Poprawka

Maksymalne wymiary ustalone w załączniku I pkt 1.1 i 1.6 można przekroczyć o **80** cm w odniesieniu do pojazdów lub zespołów pojazdów przewożących kontenery lub nadwozia wymienne o długości 45 stóp, w przypadku

gdy transport drogowy kontenera lub nadwozia wymiennego odbywa się w ramach operacji transportu intermodalnego.

gdy transport drogowy kontenera lub nadwozia wymiennego odbywa się w ramach operacji transportu intermodalnego.

Or. nl

Poprawka 266
Philippe De Backer

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 10
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 11 – akapit pierwszy

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

Maksymalne wymiary ustalone w załączniku I pkt 1.1 i 1.6 można przekroczyć o **80** cm w odniesieniu do pojazdów lub zespołów pojazdów przewożących kontenery lub nadwozia wymienne o długości 45 stóp, w przypadku gdy transport drogowy kontenera lub nadwozia wymiennego odbywa się w ramach operacji transportu intermodalnego.

Or. en

Uzasadnienie

Zwiększenie długości o 15 cm nie zawsze mogłoby być wystarczające dla pojazdów do przewozu kontenerów o długości 45 stóp. Na przykład Belgia zezwala na przedłużenie o 77 cm przy przewożeniu kontenera o długości 45 stóp z i do terminala intermodalnego na terytorium kraju. Niezbędna jest zatem poprawka przewidująca dodatkowe zwiększenie długości.

Poprawka 267
Georgios Koumoutsakos

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 10

Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 11 – akapit pierwszy

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

Maksymalne wymiary ustalone w załączniku I pkt 1.1 i 1.6 można przekroczyć o 15 cm, **a ustalone w pkt 1.2 lit. a) o 5 cm** w odniesieniu do pojazdów lub zespołów pojazdów przewożących kontenery **o długości 45 stóp, kontenery o długości 45 stóp i szerokości palety** lub nadwozia wymienne o długości 45 stóp, w przypadku gdy transport drogowy kontenera lub nadwozia wymiennego odbywa się w ramach operacji transportu intermodalnego.

Or. en

Poprawka 268
Anne E. Jensen

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 10
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 11 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

Na potrzeby niniejszego artykułu oraz pkt 2.2.2 lit. c) załącznika I operacja transportu intermodalnego obejmuje co najmniej kolej, transport rzeczny lub transport morski. Częścią takiej operacji jest również transport drogowy wykorzystywany do początkowego lub końcowego odcinka trasy. Każda taka część transportu drogowego obejmuje mniej niż 300 km na terytorium Unii Europejskiej, lub odległość do najbliższych terminali między którymi istnieje regularne połączenie. Operacja transportu jest również uznawana za transport intermodalny, jeżeli obejmuje wewnątrz europejski transport morski

Poprawka

skreślony

bliskiego zasięgu, niezależnie od długości początkowego i końcowego odcinka transportu drogowego. Początkowy lub końcowy odcinek transportu drogowego w ramach operacji wykorzystującej wewnątrz europejski transport morski bliskiego zasięgu rozpoczyna się w punkcie załadowania towarów we właściwym najbliższym porcie morskim w odniesieniu do początku trasy lub, w stosownych przypadkach, znajduje się pomiędzy właściwym najbliższym portem morskim a punktem wyładowania towarów w odniesieniu do końca trasy.

Or. en

Uzasadnienie

Zwiększenie długości w przypadku przewożenia kontenerów o długości 45 stóp nie powinno ograniczać się do operacji transportu intermodalnego.

Poprawka 269

Patricia van der Kammen

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 10

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 11 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Na potrzeby niniejszego artykułu oraz pkt 2.2.2 lit. c) załącznika I operacja transportu intermodalnego obejmuje co najmniej kolej, transport rzeczny lub transport morski. Częścią takiej operacji jest również transport drogowy wykorzystywany do początkowego lub końcowego odcinka trasy. Każda taka część transportu drogowego obejmuje mniej niż 300 km na terytorium Unii Europejskiej, lub odległość do najbliższych terminali między którymi istnieje regularne połączenie. Operacja transportu jest również uznawana za

skreślony

transport intermodalny, jeżeli obejmuje wewnątrz europejski transport morski bliskiego zasięgu, niezależnie od długości początkowego i końcowego odcinka transportu drogowego. Początkowy lub końcowy odcinek transportu drogowego w ramach operacji wykorzystującej wewnątrz europejski transport morski bliskiego zasięgu rozpoczyna się w punkcie załadowania towarów we właściwym najbliższym porcie morskim w odniesieniu do początku trasy lub, w stosownych przypadkach, znajduje się pomiędzy właściwym najbliższym portem morskim a punktem wyładowania towarów w odniesieniu do końca trasy.

Or. nl

Poprawka 270
Hubert Pirker

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 10
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 11 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

Na potrzeby niniejszego artykułu oraz pkt 2.2.2 lit. c) załącznika I operacja transportu intermodalnego obejmuje co najmniej kolej, transport rzeczny lub transport morski. Częścią takiej operacji jest również transport drogowy wykorzystywany do początkowego lub końcowego odcinka trasy. Każda taka część transportu drogowego obejmuje **mniej niż 300 km na terytorium Unii Europejskiej**, lub odległość do najbliższych terminali między którymi istnieje regularne połączenie. Operacja transportu jest również uznawana za transport intermodalny, jeżeli obejmuje wewnątrz europejski transport morski bliskiego zasięgu, niezależnie od długości początkowego i końcowego odcinka

Poprawka

Na potrzeby niniejszego artykułu oraz pkt 2.2.2 lit. c) załącznika I operacja transportu intermodalnego obejmuje co najmniej kolej, transport rzeczny lub transport morski. Częścią takiej operacji jest również transport drogowy wykorzystywany do początkowego lub końcowego odcinka trasy. Każda taka część transportu drogowego obejmuje **odległość ustaloną przez państwa członkowskie zgodnie z istniejącą infrastrukturą i uwarunkowaniami geograficznymi**, lub odległość do najbliższych terminali między którymi istnieje regularne połączenie. Operacja transportu jest również uznawana za transport intermodalny, jeżeli obejmuje wewnątrz europejski transport morski

transportu drogowego. Początkowy lub końcowy odcinek transportu drogowego w ramach operacji wykorzystującej wewnątrz europejski transport morski bliskiego zasięgu rozpoczyna się w punkcie załadowania towarów we właściwym najbliższym porcie morskim w odniesieniu do początku trasy lub, w stosownych przypadkach, znajduje się pomiędzy właściwym najbliższym portem morskim a punktem wyładowania towarów w odniesieniu do końca trasy.

bliskiego zasięgu, niezależnie od długości początkowego i końcowego odcinka transportu drogowego. Początkowy lub końcowy odcinek transportu drogowego w ramach operacji wykorzystującej wewnątrz europejski transport morski bliskiego zasięgu rozpoczyna się w punkcie załadowania towarów we właściwym najbliższym porcie morskim w odniesieniu do początku trasy lub, w stosownych przypadkach, znajduje się pomiędzy właściwym najbliższym portem morskim a punktem wyładowania towarów w odniesieniu do końca trasy.

Or. de

Uzasadnienie

Sztywne, uzależnione od liczby kilometrów wytyczne dotyczące transportu intermodalnego, w którym część trasy odbywa się w transporcie drogowym nie mają sensu, jeśli chodzi o zastosowanie w praktyce i w żaden sposób nie uwzględniają kwestii efektywności, oszczędności, ochrony środowiska naturalnego, ani warunków infrastrukturalnych i geograficznych występujących w poszczególnych państwach członkowskich.

Poprawka 271 **Petri Sarvamaa**

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 10
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 11 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

Na potrzeby niniejszego artykułu oraz pkt 2.2.2 lit. c) załącznika I operacja transportu intermodalnego obejmuje co najmniej kolej, transport rzeczny lub transport morski. Częścią takiej operacji jest również transport drogowy wykorzystywany do początkowego lub końcowego odcinka trasy. Każda taka część transportu drogowego obejmuje mniej niż 300 km na terytorium Unii Europejskiej, lub odległość do najbliższych terminali między którymi

Poprawka

Na potrzeby niniejszego artykułu oraz pkt 2.2.2 lit. c) załącznika I operacja transportu intermodalnego obejmuje co najmniej kolej, transport rzeczny lub transport morski. Częścią takiej operacji jest również transport drogowy wykorzystywany do początkowego lub końcowego odcinka trasy. Każda taka część transportu drogowego obejmuje mniej niż 300 km **lub 50 %** na terytorium Unii Europejskiej, lub odległość do najbliższych terminali między

istnieje regularne połączenie. Operacja transportu jest również uznawana za transport intermodalny, jeżeli obejmuje wewnątrz europejski transport morski bliskiego zasięgu, niezależnie od długości początkowego i końcowego odcinka transportu drogowego. Początkowy lub końcowy odcinek transportu drogowego w ramach operacji wykorzystującej wewnątrz europejski transport morski bliskiego zasięgu rozpoczyna się w punkcie załadowania towarów we właściwym najbliższym porcie morskim w odniesieniu do początku trasy lub, w stosownych przypadkach, znajduje się pomiędzy właściwym najbliższym portem morskim a punktem wyładowania towarów w odniesieniu do końca trasy.

którymi istnieje regularne połączenie. Operacja transportu jest również uznawana za transport intermodalny, jeżeli obejmuje wewnątrz europejski transport morski bliskiego zasięgu, niezależnie od długości początkowego i końcowego odcinka transportu drogowego. Początkowy lub końcowy odcinek transportu drogowego w ramach operacji wykorzystującej wewnątrz europejski transport morski bliskiego zasięgu rozpoczyna się w punkcie załadowania towarów we właściwym najbliższym porcie morskim w odniesieniu do początku trasy lub, w stosownych przypadkach, znajduje się pomiędzy właściwym najbliższym portem morskim a punktem wyładowania towarów w odniesieniu do końca trasy.

Or. en

Poprawka 272
Dieter-Lebrecht Koch

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 10
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 11 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

Na potrzeby niniejszego artykułu oraz pkt 2.2.2 lit. c) załącznika I operacja transportu intermodalnego obejmuje co najmniej kolej, transport rzeczny lub transport morski. Częścią takiej operacji jest również transport drogowy wykorzystywany do początkowego lub końcowego odcinka trasy. Każda taka część transportu drogowego obejmuje mniej niż **300** km na terytorium Unii Europejskiej, lub odległość do najbliższych terminali między którymi istnieje regularne połączenie. Operacja transportu jest również uznawana za transport intermodalny, jeżeli obejmuje wewnątrz europejski transport morski

Poprawka

Na potrzeby niniejszego artykułu oraz pkt 2.2.2 lit. c) załącznika I operacja transportu intermodalnego obejmuje co najmniej kolej, transport rzeczny lub transport morski. Częścią takiej operacji jest również transport drogowy wykorzystywany do początkowego lub końcowego odcinka trasy. Każda taka część transportu drogowego obejmuje mniej niż **500** km na terytorium Unii Europejskiej, lub odległość do najbliższych terminali między którymi istnieje regularne połączenie. Operacja transportu jest również uznawana za transport intermodalny, jeżeli obejmuje wewnątrz europejski transport morski

bliskiego zasięgu, niezależnie od długości początkowego i końcowego odcinka transportu drogowego. Początkowy lub końcowy odcinek transportu drogowego w ramach operacji wykorzystującej wewnątrz europejski transport morski bliskiego zasięgu rozpoczyna się w punkcie załadowania towarów we właściwym najbliższym porcie morskim w odniesieniu do początku trasy lub, w stosownych przypadkach, znajduje się pomiędzy właściwym najbliższym portem morskim a punktem wyładowania towarów w odniesieniu do końca trasy.

bliskiego zasięgu, niezależnie od długości początkowego i końcowego odcinka transportu drogowego. Początkowy lub końcowy odcinek transportu drogowego w ramach operacji wykorzystującej wewnątrz europejski transport morski bliskiego zasięgu rozpoczyna się w punkcie załadowania towarów we właściwym najbliższym porcie morskim w odniesieniu do początku trasy lub, w stosownych przypadkach, znajduje się pomiędzy właściwym najbliższym portem morskim a punktem wyładowania towarów w odniesieniu do końca trasy.

Or. de

Poprawka 273 **Ismail Ertug**

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 10
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 11 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

Na potrzeby niniejszego artykułu oraz pkt 2.2.2 lit. c) załącznika I operacja transportu intermodalnego obejmuje co najmniej kolej, transport rzeczny lub transport morski. Częścią takiej operacji jest również transport drogowy wykorzystywany do początkowego lub końcowego odcinka trasy. Każda taka część transportu drogowego obejmuje mniej niż **150 km** na terytorium Unii Europejskiej, lub odległość do najbliższych terminali między którymi istnieje regularne połączenie.

ramach operacji wykorzystującej wewnątrz europejski transport morski bliskiego zasięgu rozpoczyna się w punkcie załadowania towarów we właściwym najbliższym porcie morskim w odniesieniu do początku trasy lub, w stosownych przypadkach, znajduje się pomiędzy właściwym najbliższym portem morskim a punktem wyładowania towarów w odniesieniu do końca trasy.

Or. de

Uzasadnienie

Miarodajna dla definicji transportu intermodalnego lub kombinowanego jest obowiązująca dyrektywa 92/106/EWG, która ogranicza udział transportu drogowego do 150 kilometrów.

Poprawka 274
Silvia-Adriana Țicău

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 10
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 11 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

Na potrzeby niniejszego artykułu oraz pkt 2.2.2 lit. c) załącznika I operacja transportu intermodalnego obejmuje co najmniej kolej, transport rzeczny lub transport morski. Częścią takiej operacji jest również transport drogowy wykorzystywany do początkowego lub końcowego odcinka trasy. Każda taka część transportu drogowego obejmuje mniej niż 300 km na terytorium Unii Europejskiej, lub odległość do najbliższych terminali między którymi istnieje regularne połączenie. Operacja transportu jest również uznawana za transport intermodalny, jeżeli obejmuje **wewnątrz europejski** transport morski bliskiego zasięgu, niezależnie od długości początkowego i końcowego odcinka transportu drogowego. **Początkowy lub**

Poprawka

Na potrzeby niniejszego artykułu oraz pkt 2.2.2 lit. c) załącznika I operacja transportu intermodalnego obejmuje co najmniej kolej, transport rzeczny **i/lub** transport morski. Częścią takiej operacji jest również transport drogowy wykorzystywany do początkowego lub końcowego odcinka trasy. Każda taka część transportu drogowego obejmuje mniej niż 300 km na terytorium Unii Europejskiej, lub odległość do najbliższych terminali między którymi istnieje regularne połączenie. Operacja transportu jest również uznawana za transport intermodalny, jeżeli obejmuje transport morski **lub rzeczny** bliskiego zasięgu, niezależnie od długości początkowego i końcowego odcinka transportu drogowego.

końcowy odcinek transportu drogowego w ramach operacji wykorzystującej wewnątrz europejski transport morski bliskiego zasięgu rozpoczyna się w punkcie załadowania towarów we właściwym najbliższym porcie morskim w odniesieniu do początku trasy lub, w stosownych przypadkach, znajduje się pomiędzy właściwym najbliższym portem morskim a punktem wyładowania towarów w odniesieniu do końca trasy.

Or. ro

Poprawka 275
Inés Ayala Sender

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 10
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 11 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

Na potrzeby niniejszego artykułu oraz pkt 2.2.2 lit. c) załącznika I operacja transportu intermodalnego obejmuje co najmniej kolej, transport rzeczny lub transport morski. Częścią takiej operacji jest również transport drogowy wykorzystywany do początkowego lub końcowego odcinka trasy. ***Dla takich operacji całość*** transportu drogowego obejmuje ***nie więcej niż 30 % łącznego dystansu*** lub odległość do najbliższych terminali między którymi istnieje regularne połączenie. Operacja transportu jest również uznawana za transport intermodalny, jeżeli obejmuje wewnątrz europejski transport morski bliskiego zasięgu, ***a odcinek morski obejmuje co najmniej 20 % łącznego dystansu***. Początkowy lub końcowy odcinek transportu drogowego w ramach operacji wykorzystującej wewnątrz europejski transport morski bliskiego zasięgu rozpoczyna się w

punkcie załadowania towarów we właściwym najbliższym porcie morskim w odniesieniu do początku trasy lub, w stosownych przypadkach, znajduje się pomiędzy właściwym najbliższym portem morskim a punktem wyładowania towarów w odniesieniu do końca trasy.

punkcie załadowania towarów we właściwym najbliższym porcie morskim w odniesieniu do początku trasy lub, w stosownych przypadkach, znajduje się pomiędzy właściwym najbliższym portem morskim a punktem wyładowania towarów w odniesieniu do końca trasy.

Or. en

Uzasadnienie

We wniosku Komisji arbitralnie określono na 300 km limit przewozu różnymi środkami transportu. W niniejszej poprawce zaproponowano alternatywny sposób pomiaru wykorzystania różnych środków transportu przez porównanie stosunku przebytego odcinka do łącznego dystansu. Celem niniejszej poprawki jest też zrównoważenie przepisów sektora morskiego, gdyż Komisja zaleca uznanie transportu morskiego w połączeniu z transportem drogowym za transport intermodalny, niezależnie od pokonanego dystansu.

Poprawka 276 **Philippe De Backer**

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 10
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 11 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

Na potrzeby niniejszego artykułu oraz pkt 2.2.2 lit. c) załącznika I operacja transportu intermodalnego obejmuje co najmniej kolej, transport rzeczny lub transport morski. Częścią takiej operacji jest również transport drogowy wykorzystywany do początkowego lub końcowego odcinka trasy. ***Każda taka część transportu drogowego obejmuje mniej niż 300 km na terytorium Unii Europejskiej, lub odległość do najbliższych terminali między którymi istnieje regularne połączenie.*** Operacja transportu jest również uznawana za transport intermodalny, jeżeli obejmuje wewnątrz europejski transport morski bliskiego zasięgu, niezależnie od długości początkowego i końcowego odcinka

Poprawka

Na potrzeby niniejszego artykułu oraz pkt 2.2.2 lit. c) załącznika I operacja transportu intermodalnego obejmuje co najmniej kolej, transport rzeczny lub transport morski. Częścią takiej operacji jest również transport drogowy wykorzystywany do początkowego lub końcowego odcinka trasy. Operacja transportu jest również uznawana za transport intermodalny, jeżeli obejmuje wewnątrz europejski transport morski bliskiego zasięgu, niezależnie od długości początkowego i końcowego odcinka transportu drogowego.

transportu drogowego. **Początkowy lub końcowy odcinek transportu drogowego w ramach operacji wykorzystującej wewnątrz europejski transport morski bliskiego zasięgu rozpoczyna się w punkcie załadowania towarów we właściwym najbliższym porcie morskim w odniesieniu do początku trasy lub, w stosownych przypadkach, znajduje się pomiędzy właściwym najbliższym portem morskim a punktem wyładowania towarów w odniesieniu do końca trasy.**

Or. en

Uzasadnienie

Przyjęty limit 300 km wydaje się raczej arbitralny. Szereg istniejących operacji intermodalnych i korzyści zostałyby uniemożliwionych przez ograniczenie transportu drogowego do 300 km. Odniesienie do „właściwego najbliższego portu morskiego” ma raczej ogólnikowy charakter. Wybór portu zależy od różnych czynników, a zatem należy go dokonywać oddzielnie dla poszczególnych przypadków.

Poprawka 277

Phil Bennion

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 10

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 11 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

Na potrzeby niniejszego artykułu oraz pkt 2.2.2 lit. c) załącznika I operacja transportu intermodalnego obejmuje co najmniej kolej, transport rzeczny lub transport morski. Częścią takiej operacji jest również transport drogowy wykorzystywany do początkowego lub końcowego odcinka trasy. Każda taka część transportu drogowego obejmuje mniej niż 300 km na terytorium Unii Europejskiej, lub odległość do najbliższych terminali między którymi istnieje regularne połączenie. Operacja transportu jest również uznawana za

Poprawka

Na potrzeby niniejszego artykułu oraz pkt 2.2.2 lit. c) załącznika I operacja transportu intermodalnego obejmuje co najmniej kolej, transport rzeczny lub transport morski. Częścią takiej operacji jest również transport drogowy wykorzystywany do początkowego lub końcowego odcinka trasy. Każda taka część transportu drogowego obejmuje mniej niż 300 km na terytorium Unii Europejskiej, lub odległość do najbliższych terminali między którymi istnieje regularne połączenie. Operacja transportu jest również uznawana za

transport intermodalny, jeżeli obejmuje wewnątrz europejski transport morski bliskiego zasięgu, niezależnie od długości początkowego i końcowego odcinka transportu drogowego. Początkowy lub końcowy odcinek transportu drogowego w ramach operacji wykorzystującej wewnątrz europejski transport morski bliskiego zasięgu rozpoczyna się w punkcie załadowania towarów we właściwym najbliższym porcie morskim w odniesieniu do początku trasy lub, w stosownych przypadkach, znajduje się pomiędzy właściwym najbliższym portem morskim a punktem wyładowania towarów w odniesieniu do końca trasy.

transport intermodalny, jeżeli obejmuje wewnątrz europejski transport morski bliskiego zasięgu, niezależnie od długości początkowego i końcowego odcinka transportu drogowego, **aby zapewnić równe warunki działania w państwach członkowskich**. Początkowy lub końcowy odcinek transportu drogowego w ramach operacji wykorzystującej wewnątrz europejski transport morski bliskiego zasięgu rozpoczyna się w punkcie załadowania towarów we właściwym najbliższym porcie morskim w odniesieniu do początku trasy lub, w stosownych przypadkach, znajduje się pomiędzy właściwym najbliższym portem morskim a punktem wyładowania towarów w odniesieniu do końca trasy.

Or. en

Poprawka 278 **Georgios Koumoutsakos**

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 10
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 11 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

Na potrzeby niniejszego artykułu oraz pkt 2.2.2 lit. c) załącznika I operacja transportu intermodalnego obejmuje co najmniej kolej, transport rzeczny lub transport morski. Częścią takiej operacji jest również transport drogowy wykorzystywany do początkowego lub końcowego odcinka trasy. ***Każda taka część transportu drogowego obejmuje mniej niż 300 km na terytorium Unii Europejskiej, lub odległość do najbliższych terminali między którymi istnieje regularne połączenie.*** Operacja transportu jest również uznawana za transport intermodalny, jeżeli obejmuje ***wewnątrz europejski*** transport morski

Poprawka

Na potrzeby niniejszego artykułu oraz pkt 2.2.2 lit. c) załącznika I operacja transportu intermodalnego obejmuje co najmniej kolej, transport rzeczny lub transport morski. Częścią takiej operacji jest również transport drogowy wykorzystywany do początkowego lub końcowego odcinka trasy. Operacja transportu jest również uznawana za transport intermodalny, jeżeli obejmuje transport morski bliskiego zasięgu.

bliskiego zasięgu, *niezależnie od długości początkowego i końcowego odcinka transportu drogowego. Początkowy lub końcowy odcinek transportu drogowego w ramach operacji wykorzystującej wewnątrz europejski transport morski bliskiego zasięgu rozpoczyna się w punkcie załadowania towarów we właściwym najbliższym porcie morskim w odniesieniu do początku trasy lub, w stosownych przypadkach, znajduje się pomiędzy właściwym najbliższym portem morskim a punktem wyładowania towarów w odniesieniu do końca trasy.*

Or. en

Poprawka 279
Jacqueline Foster

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 11

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

[...]

skreślony

Or. en

Uzasadnienie

W ocenie skutków brak dowodów, że koszty wdrożenia są uzasadnione przez korzyści i mogą one osiągnąć znaczną wysokość.

Poprawka 280
Peter van Dalen

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 11
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 12 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

1. Państwa członkowskie wprowadzają do użytku urządzenia wyboru wstępnego i ukierunkowanej kontroli pojazdów lub zespołów pojazdów znajdujących się w ruchu, ***przy czym nie dochodzi do wprowadzenia różnic ze względu na narodowość kierowcy lub przewoźnika***, aby zapewnić przestrzeganie wymogów niniejszej dyrektywy.

Or. nl

Poprawka 281

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 11

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 12 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Or. en

Poprawka 282

Phil Bennion

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 11

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 12 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

1. Państwa członkowskie wprowadzają do użytku urządzenia **oceny ryzyka do przeprowadzania** wyboru wstępnego i ukierunkowanej kontroli pojazdów lub zespołów pojazdów znajdujących się w ruchu, aby zapewnić przestrzeganie wymogów, **w szczególności wymogów przewidzianych w art. 4a (nowy)** niniejszej dyrektywy.

Or. en

Poprawka 283

Patricia van der Kammen

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 11

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 12 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Or. nl

Poprawka 284

Peter van Dalen

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 11

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 12 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1a. Na wniosek dowolnego państwa członkowskiego Komisja przeprowadza analizę, czy dane państwo członkowskie spełniło obowiązek niedyskryminacji wynikający z ust. 1. Jeżeli analiza wykaże, że państwo członkowskie nie spełniło obowiązku niedyskryminacji, Komisja podejmie stosowne środki przeciwko temu państwu członkowskiemu.

Or. nl

Poprawka 285

Patricia van der Kammen

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 11

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 12 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

skreślony

państwa członkowskie nie jest obowiązkowe.

Or. nl

Poprawka 286
Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 11
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 12 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

2. Po upływie okresu dwóch lat począwszy od dnia wejścia w życie niniejszej dyrektywy państwa członkowskie dokonują pomiarów masy pojazdów lub zespołów pojazdów znajdujących się w ruchu. Środki służące wyborowi wstępnemu mają na celu identyfikację pojazdów, które mogły naruszyć przepisy, i które należy skontrolować bezpośrednio. Mogą one być realizowane za pomocą automatycznych systemów umieszczonych na infrastrukturze lub za pomocą systemów umieszczanych w pojazdach zgodnie z ust. 6 poniżej. Systemy automatyczne powinny pozwolić na identyfikację pojazdów podejrzanych o przekroczenie maksymalnej dopuszczalnej masy. ***W przypadku uzyskania przez systemy pomiaru wstępnego właściwej certyfikacji, w/w systemy mogą być używane do automatycznego sankcjonowania naruszeń ujawnionych za ich pomocą.***

Or. pl

Uzasadnienie

Nie wydaje się zasadnym ograniczanie zastosowania systemów automatycznych wyłącznie do wyboru wstępnego w sytuacji, w której, pod warunkiem zastosowania certyfikowanych wag stacjonarnych, istnieje możliwość wykorzystania tych systemów również do automatycznego

sankejonowania naruszeń ujawnionych za ich pomocą.

Poprawka 287
Anne E. Jensen

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 11
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 12 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Or. en

Uzasadnienie

Wyboru wstępnego należy przede wszystkim dokonywać przy pomocy urzędzeń obsługiwanych przez właściwe organy, aby zapewnić najlepszą dokładność i uniknąć przekłamań.

Poprawka 288
Saïd El Khadraoui, Brian Simpson

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 11
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 12 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Po upływie okresu dwóch lat począwszy od dnia wejścia w życie niniejszej dyrektywy państwa członkowskie dokonują pomiarów masy pojazdów lub zespołów pojazdów znajdujących się w ruchu. Środki służące wyborowi wstępnemu mają na celu identyfikację pojazdów, które mogły naruszyć przepisy, i które należy skontrolować bezpośrednio. Mogą one być realizowane za pomocą automatycznych systemów umieszczonych na infrastrukturze lub za pomocą systemów umieszczanych w pojazdach zgodnie z ust. 6 poniżej. Systemy automatyczne powinny pozwolić na identyfikację pojazdów podejrzanych o przekroczenie maksymalnej dopuszczalnej masy.

Ponieważ przedmiotowe systemy automatyczne będą używane wyłącznie do wyboru wstępnego a nie do określenia naruszenia, ich certyfikowanie przez państwa członkowskie nie jest obowiązkowe.

Poprawka

2. Po upływie okresu dwóch lat począwszy od dnia wejścia w życie niniejszej dyrektywy państwa członkowskie dokonują pomiarów masy pojazdów lub zespołów pojazdów znajdujących się w ruchu. Środki służące wyborowi wstępnemu mają na celu identyfikację pojazdów, które mogły naruszyć przepisy, i które należy skontrolować bezpośrednio. Mogą one być realizowane za pomocą automatycznych systemów umieszczonych na infrastrukturze lub za pomocą systemów umieszczanych w pojazdach zgodnie z ust. 6 poniżej. Systemy automatyczne powinny pozwolić na identyfikację pojazdów podejrzanych o przekroczenie maksymalnej dopuszczalnej masy.

Komisja powinna przedstawić wspólne procedury i specyfikacje, aby pokładowy czujnik pomiaru masy stanowił niezawodne urządzenie, odpowiednie w celu wdrażania przepisów niniejszej dyrektywy. Komisja powinna również ocenić, czy czujnik pomiaru masy po podłączeniu do tachografu cyfrowego umożliwia wdrażanie innych przepisów dotyczących transportu drogowego. Komisja, w stosownych przypadkach, przedstawia niezbędne wnioski ustawodawcze.

Uzasadnienie

Przeciążenie stanowi istotny problem w sektorze transportu drogowego i wywiera negatywne skutki na bezpieczeństwo drogowe, infrastrukturę, środowisko i konkurencję. Pokładowy czujnik wagi mógłby stanowić skuteczne rozwiązanie problemu przeciążenia. Biorąc pod uwagę postęp technologiczny w tym sektorze, podłączenie pokładowego czujnika wagi do tachografu wydaje się osiągalne w najbliższej przyszłości.

Poprawka 289 **Peter van Dalen**

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 11
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 12 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Poprawka 290
Phil Bennion

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 11
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 12 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Or. en

Poprawka 291
Artur Zasada

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 11
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 12 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Po upływie okresu dwóch lat począwszy od dnia wejścia w życie niniejszej dyrektywy państwa członkowskie dokonują pomiarów masy pojazdów lub zespołów pojazdów znajdujących się w ruchu. Środki służące wyborowi wstępnemu mają na celu identyfikację pojazdów, które mogły naruszyć przepisy, i które należy skontrolować bezpośrednio. Mogą one być realizowane za pomocą automatycznych systemów umieszczonych na infrastrukturze lub za pomocą systemów umieszczanych w pojazdach zgodnie z ust. 6 poniżej. Systemy automatyczne powinny pozwolić na identyfikację pojazdów podejrzanych o przekroczenie maksymalnej dopuszczalnej masy.

Ponieważ przedmiotowe systemy automatyczne będą używane wyłącznie do wyboru wstępnego a nie do określenia naruszenia, ich certyfikowanie przez państwa członkowskie nie jest obowiązkowe.

Poprawka

2. Po upływie okresu dwóch lat począwszy od dnia wejścia w życie niniejszej dyrektywy państwa członkowskie dokonują pomiarów masy pojazdów lub zespołów pojazdów znajdujących się w ruchu. Środki służące wyborowi wstępnemu mają na celu identyfikację pojazdów, które mogły naruszyć przepisy, i które należy skontrolować bezpośrednio. Mogą one być realizowane za pomocą automatycznych systemów umieszczonych na infrastrukturze lub za pomocą systemów umieszczanych w pojazdach zgodnie z ust. 6 poniżej. Systemy automatyczne powinny pozwolić na identyfikację pojazdów podejrzanych o przekroczenie maksymalnej dopuszczalnej masy.

Or. pl

Poprawka 292
Silvia-Adriana Țicău

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 11
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 12 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Po upływie okresu dwóch lat począwszy od dnia wejścia w życie niniejszej dyrektywy państwa członkowskie

Poprawka

2. Po upływie okresu dwóch lat począwszy od dnia wejścia w życie niniejszej dyrektywy państwa członkowskie

dokonują pomiarów masy pojazdów lub zespołów pojazdów znajdujących się w ruchu. Środki służące wyborowi wstępnemu mają na celu identyfikację pojazdów, które mogły naruszyć przepisy, i które należy skontrolować bezpośrednio.

Mogą one być realizowane za pomocą automatycznych systemów umieszczonych na infrastrukturze lub za pomocą systemów umieszczanych w pojazdach zgodnie z ust. 6 poniżej. Systemy automatyczne powinny pozwolić na identyfikację pojazdów podejrzanych o przekroczenie maksymalnej dopuszczalnej masy.

Ponieważ przedmiotowe systemy automatyczne będą używane wyłącznie do wyboru wstępnego a nie do określenia naruszenia, ich certyfikowanie przez państwa członkowskie nie jest obowiązkowe.

dokonują pomiarów masy pojazdów lub zespołów pojazdów znajdujących się w ruchu. Środki służące wyborowi wstępnemu mają na celu identyfikację pojazdów, które mogły naruszyć przepisy, i które należy skontrolować bezpośrednio.

Są one realizowane za pomocą automatycznych systemów umieszczonych na infrastrukturze lub za pomocą systemów umieszczanych w pojazdach, **a także inteligentnych tachografów**, zgodnie z **rozporządzeniem UE**

2014/... (rozporządzenie w sprawie urzędów rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym) oraz z ust. 6 poniżej. Systemy automatyczne powinny pozwolić na identyfikację pojazdów podejrzanych o przekroczenie maksymalnej dopuszczalnej masy.

Or. ro

Poprawka 293

Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 11

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 12 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Państwa członkowskie **dokonują pomiarów w ramach wyboru wstępnego w liczbie odpowiadającej co najmniej jednemu ważeniu na 2000 pojazdokilometrów średnio rocznie.**

Poprawka

3. Państwa członkowskie, **biorąc pod uwagę dostępne środki i zasoby, dokonują adekwatnej liczby pomiarów w ramach wyboru wstępnego w danym roku kalendarzowym.**

Or. pl

Uzasadnienie

Nie wydaje się, aby wymóg dokonania pomiarów w ramach wyboru wstępnego (preselekcyjnego) w liczbie odpowiadającej co najmniej jednemu ważeniu na 2000 pojazdokilometrów średniorocznie, co zgodnie z informacjami przedstawionymi przez KE

pozwole na skontrolowanie każdego pojazdu średnio statystycznie co trzy dni, stanowił rozwiązanie proporcjonalne w stosunku do oczekiwanych rezultatów.

Poprawka 294
Anne E. Jensen

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 11
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 12 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Państwa członkowskie dokonują pomiarów w ramach wyboru wstępnego **w liczbie odpowiadającej co najmniej jednemu ważeniu na 2000 pojazdokilometrów średnio rocznie.**

Poprawka

3. Państwa członkowskie dokonują pomiarów w ramach wyboru wstępnego, **który powinien być proporcjonalny do łącznej liczby pojazdów zarejestrowanych na terytorium danego państwa lub poruszających się po nim.**

Or. en

Uzasadnienie

Państwa członkowskie powinny podejmować decyzję dotyczącą liczby pojazdów wybranych wstępnie do kontroli, z uwzględnieniem liczby pojazdów zarejestrowanych na ich terytorium i poruszających się po nim.

Poprawka 295
Markus Ferber

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 11
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 12 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Państwa członkowskie dokonują pomiarów w ramach wyboru wstępnego w liczbie odpowiadającej co najmniej **jednemu ważeniu na 2000 pojazdokilometrów średnio rocznie.**

Poprawka

3. Państwa członkowskie dokonują pomiarów w ramach wyboru wstępnego w liczbie odpowiadającej co najmniej **1/1% usług transportowych świadczonych na ich terytorium przez pojazdy określone w art. 2 (tkm lub pkm). Pojazdy zarejestrowane poza granicami danego**

państwa należy uwzględnić odpowiednio do wielkości ich udziału w ruchu.

Or. de

Uzasadnienie

Pomiary w ramach wyboru wstępnego powinny opierać się na zmienionej liczbie kontroli drogowych stanu technicznego.

Poprawka 296

Patricia van der Kammen

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 11

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 12 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

*3. Państwa członkowskie dokonują pomiarów w ramach wyboru wstępnego w liczbie odpowiadającej co najmniej jednemu ważeniu na 2000 pojazdokilometrów **średnio rocznie**.*

Poprawka

*3. **Określenie ilości kontroli zależy od państw członkowskich.** Co najmniej **jedno ważenie** na 2000 pojazdokilometrów **średniorocznie, może być pomocnym wskaźnikiem dla przeprowadzenia odpowiedniej liczby pomiarów.***

Or. nl

Poprawka 297

Artur Zasada

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 11

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 12 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

*3. Państwa członkowskie dokonują pomiarów w ramach wyboru wstępnego w liczbie odpowiadającej co najmniej jednemu ważeniu na **2000** pojazdokilometrów **średnio rocznie**.*

Poprawka

*3. Państwa członkowskie dokonują pomiarów w ramach wyboru wstępnego w liczbie odpowiadającej co najmniej jednemu ważeniu na **4000** pojazdokilometrów **średniorocznie**.*

Poprawka 298
Phil Bennion

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 11
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 12 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Państwa członkowskie dopilnowują, aby właściwe organy wymieniały się informacjami koniecznymi dla osiągnięcia większej skuteczności tych kontroli na szczeblu Unii, oraz dla ułatwienia ich przebiegu, w szczególności poprzez krajowy punkt kontaktowy odpowiedzialny za wymianę informacji z innymi państwami członkowskimi. Te niezbędne informacje zawierają w szczególności identyfikację sprawców wykroczeń, opis popełnionych wykroczeń i nałożonych kar oraz dobrej reputacji danego przedsiębiorstwa. Punkt kontaktowy jest wyznaczany zgodnie z art. 18 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.

Poprawka

4. Państwa członkowskie dopilnowują, aby właściwe organy wymieniały się, **za pośrednictwem pojedynczego punktu kontaktowego**, informacjami koniecznymi dla osiągnięcia większej skuteczności tych kontroli na szczeblu Unii, oraz dla ułatwienia ich przebiegu, w szczególności poprzez krajowy punkt kontaktowy odpowiedzialny za wymianę informacji z innymi państwami członkowskimi. Te niezbędne informacje zawierają w szczególności identyfikację sprawców wykroczeń, opis popełnionych wykroczeń i nałożonych kar oraz dobrej reputacji danego przedsiębiorstwa. Punkt kontaktowy jest wyznaczany zgodnie z art. 18 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.

Or. en

Poprawka 299
Patricia van der Kammen

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 11
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 12 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. Pojazdy podejrzewane o przeciążenie w

Poprawka

skreślony

wyniku wstępnego wyboru dokonanego zgodnie z ust. 2 podlegają co najmniej jednemu z następujących działań:

(i) kontrola na poboczu za pomocą homologowanego urządzenia pomiarowego, wykonana po zatrzymaniu pojazdu,

(ii) przesłanie do przedsiębiorstwa transportowego informacji dotyczącej podejrzenia o przeciążenie pojazdu,

(iii) kontrola przedsiębiorstwa transportowego w jego pomieszczeniach, w szczególności w przypadku ponownego naruszenia po przesłaniu informacji wymienionej w ppkt (ii).

Or. nl

Uzasadnienie

Sposób egzekwowania i rodzaj kar leży w gestii państw członkowskich.

Poprawka 300 **Markus Ferber**

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 11
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 12 – ustęp 5 – podpunkt i

Tekst proponowany przez Komisję

(i) kontrola na poboczu za pomocą homologowanego urządzenia pomiarowego, wykonana po zatrzymaniu pojazdu,

Poprawka

(i) kontrola **ręczna** na poboczu za pomocą homologowanego urządzenia pomiarowego, wykonana po zatrzymaniu pojazdu,

Or. de

Poprawka 301 **Anne E. Jensen**

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 11

Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 12 – ustęp 5 – podpunkt i

Tekst proponowany przez Komisję

(i) kontrola na poboczu za pomocą homologowanego urządzenia pomiarowego, wykonana po zatrzymaniu pojazdu,

Poprawka

(i) kontrola na poboczu za pomocą homologowanego urządzenia pomiarowego, wykonana po zatrzymaniu pojazdu **w celu nałożenia sankcji, w stosownych przypadkach,**

Or. en

Uzasadnienie

Kontrola i sankcje nie mogą być automatyczne, ale muszą zapewnić kontakt między organami władzy a kierowcą/przewoźnikiem. Dlatego określono, kiedy można zastosować sankcje, a kiedy powiadomienie ma wyłącznie charakter informacyjny. Ponadto, podobnie jak w przypadku przeciążenia w ruchu drogowym, nie ma potrzeby przeprowadzania kontroli w lokalach.

Poprawka 302
Oldřich Vlasák

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 11
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 12 – ustęp 5 – podpunkt ii

Tekst proponowany przez Komisję

(ii) przesłanie do przedsiębiorstwa transportowego informacji dotyczącej podejrzenia o przeciążenie pojazdu,

Poprawka

skreślony

Or. cs

Uzasadnienie

Przepis wydaje się być bezprzedmiotowy. Zwyczajne podejrzenie, niepotwierdzone kontrolą drogową nie może być wystarczającym powodem do podejmowania dalszych kroków w tej sprawie przeciwko przedsiębiorstwom transportowym.

Poprawka 303
Anne E. Jensen

PE524.694v01-00

180/219

AM1011752PL.doc

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 11
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 12 – ustęp 5 – podpunkt ii

Tekst proponowany przez Komisję

(ii) przesłanie do przedsiębiorstwa transportowego informacji dotyczącej podejrzenia o przeciążenie pojazdu,

Poprawka

(ii) przesłanie do przedsiębiorstwa transportowego informacji dotyczącej podejrzenia o przeciążenie pojazdu
wyłącznie w celach informacyjnych,

Or. en

Uzasadnienie

Kontrola i sankcje nie mogą być automatyczne, ale muszą zapewnić kontakt między organami władzy a kierowcą/przewoźnikiem. Dlatego określono, kiedy można zastosować sankcje, a kiedy powiadomienie ma wyłącznie charakter informacyjny. Ponadto, podobnie jak w przypadku przeciążenia w ruchu drogowym, nie ma potrzeby przeprowadzania kontroli w lokalach.

Poprawka 304
Oldřich Vlasák

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 11
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 12 – ustęp 5 – podpunkt iii

Tekst proponowany przez Komisję

(iii) kontrola przedsiębiorstwa transportowego w jego pomieszczeniach, w szczególności w przypadku ponownego naruszenia po przesłaniu informacji wymienionej w ppkt (ii).

Poprawka

skreślony

Or. cs

Uzasadnienie

Przepis wydaje się być bezprzedmiotowy. Zwykle podejrzenie, niepotwierdzone kontrolą drogową nie może być wystarczającym powodem do podejmowania dalszych kroków w tej sprawie przeciwko przedsiębiorstwom transportowym.

Poprawka 305
Anne E. Jensen

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 11
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 12 – ustęp 5 – podpunkt iii

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(iii) kontrola przedsiębiorstwa transportowego w jego pomieszczeniach, w szczególności w przypadku ponownego naruszenia po przesłaniu informacji wymienionej w ppkt (ii).

skreślony

Or. en

Uzasadnienie

Kontrola i sankcje nie mogą być automatyczne, ale muszą zapewnić kontakt między organami władzy a kierowcą/przewoźnikiem. Dlatego określono, kiedy można zastosować sankcje, a kiedy powiadomienie ma wyłącznie charakter informacyjny. Ponadto, podobnie jak w przypadku przeciążenia w ruchu drogowym, nie ma potrzeby przeprowadzania kontroli w lokalach.

Poprawka 306
Peter van Dalen

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 11
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 12 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

6. Zgodnie z ust. 1 państwa członkowskie zachęcają do wyposażania pojazdów i zespołów pojazdów w pokładowe urządzenia ważące (masa całkowita, nacisk na oś), które pozwalają w dowolnym momencie przesłać dane dotyczące ważenia z pojazdu będącego w ruchu do organu dokonującego kontroli

skreślony

na poboczu lub będącego odpowiedzialnym za przepisy z zakresu transportu towarów. Komunikacja odbywa się za pomocą interfejsu zdefiniowanego normami CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 i ISO 14906.

¹³ *DSRC: Dedicated Short Range Communications.*

Or. nl

Poprawka 307
Oldřich Vlasák

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 11
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 12 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

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

¹³ DSRC: Dedicated Short Range Communications.

Poprawka

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

¹³ DSRC: Dedicated Short Range Communications.

Or. cs

Uzasadnienie

Jeśli państwo członkowskie po preselekcji zdecyduje się wybrać wyłącznie system

automatyczny umieszczony na infrastrukturze, urządzenia zabudowane w pojazdach nie będą już konieczne.

Poprawka 308
Jörg Leichtfried

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 11
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 12 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

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

¹³ DSRC: Dedicated Short Range Communications.

Poprawka

6. Zgodnie z ust. 1 **nowe pojazdy N2 i N3 są wyposażane** w pokładowe **systemy** ważące (masa całkowita, nacisk na oś), które pozwalają w dowolnym momencie przesłać dane dotyczące ważenia z pojazdu będącego w ruchu do organu dokonującego kontroli na poboczu lub będącego odpowiedzialnym za przepisy z zakresu transportu towarów. Komunikacja odbywa się za pomocą interfejsu zdefiniowanego normami CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 i ISO 14906. **Kierowca ma również dostęp do tych informacji.**

¹³ DSRC: Dedicated Short Range Communications.

Or. en

Uzasadnienie

Korekta poprawki zawartej w projekcie sprawozdania. „Systemy” są technologicznie bardziej neutralne niż „urządzenia”.

Poprawka 309
Corien Wortmann-Kool

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 11

Tekst proponowany przez Komisję

6. Zgodnie z ust. 1 państwa członkowskie zachęcają do wyposażania pojazdów i zespołów pojazdów w pokładowe urządzenia ważące (masa całkowita, nacisk na oś), które pozwalają w dowolnym momencie przesłać dane dotyczące ważenia z pojazdu będącego w ruchu do organu dokonującego kontroli na poboczu lub będącego odpowiedzialnym za przepisy z zakresu transportu towarów.

Komunikacja odbywa się za pomocą interfejsu zdefiniowanego normami CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 i ISO 14906.

Poprawka

6. Komisja podda wyposażanie pojazdów i zespołów pojazdów w pokładowe urządzenia ważące (masa całkowita, nacisk na oś), które pozwalają w dowolnym momencie przesłać dane dotyczące ważenia z pojazdu będącego w ruchu do organu dokonującego kontroli na poboczu lub będącego odpowiedzialnym za przepisy z zakresu transportu towarów, **dalszemu badaniu i sporządzi sprawozdanie w tej sprawie. W takim sprawozdaniu Komisja powinna przede wszystkim uwzględnić następujące kwestie:**

- **warunki określania zgodności prawnej i pozaprawnej,**
- **zmniejszenie obciążenia administracyjnego dla przewoźników,**
- **zbliżanie przepisów wykonawczych i interoperacyjności pokładowego wyposażenia ważącego. Powinno to obejmować dodatkowe specyfikacje techniczne, umożliwiające pełną interoperacyjność pokładowych urządzeń ważących na poziomie Unii, tak by organy wszystkich państw członkowskich mogły się komunikować w ten sam sposób z pojazdami lub zespołami pojazdów zarejestrowanymi w dowolnym państwie członkowskim oraz, w stosownych przypadkach, dokonywać wymiany otrzymanych informacji z organami innych państw członkowskich,**
- **warunki naruszeń w przypadku niesprawnego działania,**
- **interoperacyjne wyposażenie dla kontrolerów do odczytu i poprawnej interpretacji informacji podawanych przez urządzenie,**
- **rygorystyczne testowanie wyposażenia w**

terenie.

Do sprawozdania Komisji mogą zostać dołączone, w stosownych przypadkach, wnioski dotyczące instalacji pokładowych czujników ważących w pojazdach ciężarowych.

¹³ **DSRC: Dedicated Short Range Communications.**

Or. en

Uzasadnienie

Komisja powinna po pierwsze zbadać warunki i procedury instalowania pokładowych czujników ważących, zbadać czy stosowana przez państwa członkowskie technologia pomiaru jest dokładna i rzetelna oraz kiedy zostanie przez nie wdrożona, gdyż może to powodować dodatkowe obciążenie dla przewoźników. W przeciwnym przypadku skutki będą odwrotne do zamierzonych, tzn. będą opóźniać pojazdy zgodne z wymogami.

Poprawka 310
Anne E. Jensen

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 11
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 12 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

6. Zgodnie z ust. 1 państwa członkowskie zachęcają do wyposażania pojazdów i zespołów pojazdów w pokładowe urządzenia ważące (masa całkowita, nacisk na oś), które pozwalają w dowolnym momencie przesłać dane dotyczące ważenia z pojazdu będącego w ruchu do organu dokonującego kontroli na poboczu lub będącego odpowiedzialnym za przepisy z zakresu transportu towarów. **Urządzenia te muszą uwzględniać krajowe zasady ważenia na terytorium, gdzie przekazywane są dane na temat pojazdu.** Komunikacja odbywa się za pomocą interfejsu zdefiniowanego normami CEN

DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834,
EN 13372 i ISO 14906.

¹³ DSRC: Dedicated Short Range
Communications.

¹³ DSRC: Dedicated Short Range
Communications.

Or. en

Uzasadnienie

System musi uwzględniać brak jednolitych maksymalnych dopuszczalnych limitów masy w UE.

Poprawka 311
Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 11
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 12 – ustęp 7

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

**7. Komisja jest uprawniona do
przyjmowania aktów delegowanych
zgodnie z art. 16, w zakresie:**

skreślony

– dodatkowych specyfikacji technicznych, umożliwiających pełną interoperacyjność na poziomie Unii, pokładowych urządzeń ważących, o których mowa w ust. 6 powyżej, tak by organy każdego państwa członkowskiego mogły komunikować się w ten sposób z pojazdami lub zespołami pojazdów zarejestrowanymi w dowolnym państwie członkowskim oraz, w stosownych przypadkach, dokonywać wymiany otrzymanych informacji z organami innych państw członkowskich.

– procedur kontroli wyboru wstępnego, o których mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, specyfikacji technicznych środków materialnych używanych w tych kontrolach wyboru wstępnego, wymogów dotyczących dokładności oraz określenia

zasad stosowania tych środków materialnych. Procedury te, specyfikacje i zasady stosowania mają na celu zagwarantowanie, że kontrole odbywają się w ten sposób we wszystkich państwach członkowskich, zapewniając w ten sposób równe traktowanie wszystkich przewoźników na całym terytorium Unii.

Or. pl

Uzasadnienie

Obecny zakres aktów delegowanych zaproponowany w art. 12 jest zbyt szeroki. KE rości sobie prawo do określania m.in. dodatkowych specyfikacji technicznych, procedur kontroli wyboru wstępnego, specyfikacji technicznych środków materialnych używanych w tych kontrolach wyboru wstępnego, wymogów dotyczących dokładności oraz określenia zasad stosowania tych środków materialnych. Powyższe zapisy mogą w przyszłości generować obciążenia natury finansowej dla budżetu państw członkowskich.

Poprawka 312 **Oldřich Vlasák**

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 11
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 12 – ustęp 7

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

7. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 16, w zakresie:

skreślony

- dodatkowych specyfikacji technicznych, umożliwiających pełną interoperacyjność na poziomie Unii, pokładowych urządzeń ważących, o których mowa w ust. 6 powyżej, tak by organy każdego państwa członkowskiego mogły komunikować się w ten sposób z pojazdami lub zespołami pojazdów zarejestrowanymi w dowolnym państwie członkowskim oraz, w stosownych przypadkach, dokonywać wymiany otrzymanych informacji z organami innych państw członkowskich.

- procedur kontroli wyboru wstępnego, o których mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, specyfikacji technicznych środków materialnych używanych w tych kontrolach wyboru wstępnego, wymogów dotyczących dokładności oraz określenia zasad stosowania tych środków materialnych. Procedury te, specyfikacje i zasady stosowania mają na celu zagwarantowanie, że kontrole odbywają się w ten sposób we wszystkich państwach członkowskich, zapewniając w ten sposób równe traktowanie wszystkich przewoźników na całym terytorium Unii.

Or. cs

Uzasadnienie

Proponowany szeroki zakres uprawnień jest nieuzasadniony. Jeśli zgodnie z treścią proponowanego art. 12 ust. 2 systemy automatyczne nie muszą być przez państwa członkowskie certyfikowane i służą wyłącznie do ustalenia podejrzenia o naruszenie przepisów, nie jest jasne, dlaczego procedury kontroli wyboru wstępnego miały by być zharmonizowane tak samo, jak wymogi dotyczące zasad stosowania środków materialnych.

Poprawka 313 **Peter van Dalen**

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 11
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 12 – ustęp 7

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

7. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 16, dotyczących:

skreślony

- dodatkowych specyfikacji technicznych, umożliwiających pełną interoperacyjność na poziomie Unii, pokładowych urządzeń ważących, o których mowa w ust. 6 powyżej, tak by organy każdego państwa członkowskiego mogły komunikować się w ten sposób z pojazdami lub zespołami pojazdów zarejestrowanymi w dowolnym

państwie członkowskim oraz, w stosownych przypadkach, dokonywać wymiany otrzymanych informacji z organami innych państw członkowskich.

- procedur kontroli wyboru wstępnego, o których mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, specyfikacji technicznych środków materialnych używanych w tych kontrolach wyboru wstępnego, wymogów dotyczących dokładności oraz określenia zasad stosowania tych środków materialnych. Procedury te, specyfikacje i zasady stosowania mają na celu zagwarantowanie, że kontrole odbywają się w ten sposób we wszystkich państwach członkowskich, zapewniając w ten sposób równe traktowanie wszystkich przewoźników na całym terytorium Unii.

Or. nl

Poprawka 314
Patricia van der Kammen

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 11
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 12 – ustęp 7

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

7. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 16, dotyczących:

skreślony

- dodatkowych specyfikacji technicznych, umożliwiających pełną interoperacyjność na poziomie Unii, pokładowych urządzeń ważących, o których mowa w ust. 6 powyżej, tak by organy każdego państwa członkowskiego mogły komunikować się w ten sposób z pojazdami lub zespołami pojazdów zarejestrowanymi w dowolnym państwie członkowskim oraz, w stosownych przypadkach, dokonywać wymiany otrzymanych informacji z organami innych państw członkowskich.

- procedur kontroli wyboru wstępnego, o których mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, specyfikacji technicznych środków materialnych używanych w tych kontrolach wyboru wstępnego, wymogów dotyczących dokładności oraz określenia zasad stosowania tych środków materialnych. Procedury te, specyfikacje i zasady stosowania mają na celu zagwarantowanie, że kontrole odbywają się w ten sposób we wszystkich państwach członkowskich, zapewniając w ten sposób równe traktowanie wszystkich przewoźników na całym terytorium Unii.

Or. nl

Poprawka 315
Corien Wortmann-Kool

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 11
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 12 – ustęp 7 – tiret pierwsze

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- dodatkowych specyfikacji technicznych, umożliwiających pełną interoperacyjność na poziomie Unii, pokładowych urządzeń ważących, o których mowa w ust. 6 powyżej, tak by organy każdego państwa członkowskiego mogły komunikować się w ten sposób z pojazdami lub zespołami pojazdów zarejestrowanymi w dowolnym państwie członkowskim oraz, w stosownych przypadkach, dokonywać wymiany otrzymanych informacji z organami innych państw członkowskich.

skreślone

Or. en

Poprawka 316
Silvia-Adriana Țicău

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 11
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 12 – ustęp 7 – tiret drugie

Tekst proponowany przez Komisję

- procedur kontroli wyboru wstępnego, o których mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, specyfikacji technicznych środków materialnych używanych w tych kontrolach wyboru wstępnego, wymogów dotyczących dokładności oraz określenia zasad stosowania tych środków materialnych. Procedury te, specyfikacje i zasady stosowania mają na celu zagwarantowanie, że kontrole odbywają się w ten sposób we wszystkich państwach członkowskich, zapewniając w ten sposób równe traktowanie wszystkich przewoźników na całym terytorium Unii.

Poprawka

- procedur kontroli wyboru wstępnego, o których mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, specyfikacji technicznych środków materialnych używanych w tych kontrolach wyboru wstępnego, wymogów dotyczących dokładności oraz określenia zasad stosowania ***i homologacji*** tych środków materialnych. Procedury te, specyfikacje i zasady stosowania mają na celu zagwarantowanie, że kontrole odbywają się w ten sposób we wszystkich państwach członkowskich, zapewniając w ten sposób równe traktowanie wszystkich przewoźników na całym terytorium Unii.

Or. ro

Poprawka 317
Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 11
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 12 – ustęp 7 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

7a. Uregulowanie przedmiotowych kwestii odbędzie się w drodze aktów wykonawczych.

Or. pl

Uzasadnienie

Obecny zakres aktów delegowanych zaproponowany w art. 12 jest zbyt szeroki. KE rości sobie prawo do określania m.in. dodatkowych specyfikacji technicznych, procedur kontroli wyboru wstępnego, specyfikacji technicznych środków materialnych używanych w tych

kontrolach wyboru wstępnego, wymogów dotyczących dokładności oraz określenia zasad stosowania tych środków materialnych. Powyższe zapisy mogą w przyszłości generować obciążenia natury finansowej dla budżetu państw członkowskich.

Poprawka 318
Oldřich Vlasák

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 12

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

[...]

skreślony

Or. cs

Uzasadnienie

Proponowany podział sposobów naruszenia przepisów jest zbyt szczegółowy, przez co wraca w kompetencje państw członkowskich, które mają prawo same wybrać skuteczne sankcje.

Poprawka 319
Jacqueline Foster

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 12

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

[...]

skreślony

Or. en

Uzasadnienie

Decyzje o krajowym systemie wykonawczym i nakładanych karach powinny podejmować państwa członkowskie.

Poprawka 320
Phil Bennion

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 12
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 13 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Or. en

Poprawka 321
Markus Ferber

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 12
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 13 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. Przekroczenie o więcej niż 20 % maksymalnej masy dopuszczonej w pkt 2, 3, 4.1 i 4.3 załącznika I jest uznawane za bardzo poważne wykroczenie w rozumieniu niniejszej dyrektywy, ze względu na ryzyko ponoszone przez innych użytkowników drogi. Skutkuje ono natychmiastowym unieruchomieniem pojazdu w celu wyładowania ładunku do poziomu odpowiadającego maksymalnej dopuszczalnej masie, oraz **karą pieniężną**. **Zgodnie z art. 6 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009¹⁴ uruchamiana jest procedura utraty przez przedsiębiorstwo transportowe dobrej reputacji.**

Poprawka

5. Przekroczenie o więcej niż 20 % maksymalnej masy dopuszczonej w pkt 2, 3, 4.1 i 4.3 załącznika I jest uznawane za bardzo poważne wykroczenie w rozumieniu niniejszej dyrektywy, ze względu na ryzyko ponoszone przez innych użytkowników drogi. Skutkuje ono natychmiastowym unieruchomieniem pojazdu w celu wyładowania ładunku do poziomu odpowiadającego maksymalnej dopuszczalnej masie, oraz **sankcją**.

Uzasadnienie

Ponieważ w przypadku przeładowania pojazdu o więcej niż 5 % mamy do czynienia z wykroczeniem, a nie skutkiem prawnym naruszenia podlegającego odpowiedzialności karnej, należy zastąpić słowo „kara pieniężna” słowem „sankcja”. W przypadku tego drugiego z rozporządzenia nr 1071/2009 wynika pośrednio zobowiązanie do postępowania zgodnego z przepisami gospodarczymi w celu pozbawienia praw dopuszczalności. Dlatego informacja o tym jest zbędna.

Poprawka 322
Phil Bennion

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 12
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 13 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. Przekroczenie o więcej niż **20** % maksymalnej masy dopuszczonej w pkt 2, 3, 4.1 i 4.3 załącznika I jest uznawane za bardzo poważne wykroczenie w rozumieniu niniejszej dyrektywy, ze względu na ryzyko ponoszone przez innych użytkowników drogi. Skutkuje ono natychmiastowym unieruchomieniem pojazdu w celu wyładowania ładunku do poziomu odpowiadającego maksymalnej dopuszczalnej masie, oraz karą pieniężną. Zgodnie z art. 6 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009¹⁴ uruchamiana jest procedura utraty przez przedsiębiorstwo transportowe dobrej reputacji.

¹⁴ Dz.U. L300 z 14.11.2009, s.51.

Poprawka

5. Przekroczenie o więcej niż **15** % maksymalnej masy dopuszczonej w pkt 2, 3, 4.1 i 4.3 załącznika I jest uznawane za bardzo poważne wykroczenie w rozumieniu niniejszej dyrektywy, ze względu na ryzyko ponoszone przez innych użytkowników drogi. Skutkuje ono natychmiastowym unieruchomieniem pojazdu w celu wyładowania ładunku do poziomu odpowiadającego maksymalnej dopuszczalnej masie, oraz karą pieniężną. Zgodnie z art. 6 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009¹⁴ uruchamiana jest procedura utraty przez przedsiębiorstwo transportowe dobrej reputacji.

¹⁴ Dz.U. L300 z 14.11.2009, s. 51.

Poprawka 323

Antonio Cancian, Carlo Fidanza

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 12
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 13 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Or. it

Poprawka 324

Franco Frigo, David-Maria Sassoli

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 12
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 13 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Or. it

Poprawka 325
Jörg Leichtfried

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 12
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 13 – ustęp 7

Tekst proponowany przez Komisję

7. Przekroczenie o **2 % – 20 %** maksymalnej długości bądź szerokości, dopuszczonych w pkt 1 załącznika I, bez względu na to czy chodzi o ładunek czy o sam pojazd, skutkuje karą pieniężną. Organy kontroli unieruchamiają pojazd aż do wyładunku, jeżeli przekroczenie długości bądź szerokości spowodowane jest ładunkiem, lub do czasu otrzymania specjalnego zezwolenia przez przedsiębiorstwo transportowe, zgodnie z art. 4 ust. 3;

Poprawka

7. Przekroczenie o **1 % – 10 %** maksymalnej długości bądź szerokości, dopuszczonych w pkt 1 załącznika I, bez względu na to czy chodzi o ładunek czy o sam pojazd, skutkuje karą pieniężną **nakładaną na przedsiębiorstwo transportowe**. Organy kontroli unieruchamiają pojazd aż do wyładunku, jeżeli przekroczenie długości bądź szerokości spowodowane jest ładunkiem, lub do czasu otrzymania specjalnego zezwolenia przez przedsiębiorstwo transportowe, zgodnie z art. 4 ust. 3.

Or. de

Uzasadnienie

W przypadku podanej przekroczonej maksymalnej długości lub szerokości zazwyczaj chodzi o cechy konstrukcji pojazdu. Inaczej niż w przypadku przeładowania pojazdu zawodowy kierowca nie ma na nie wpływu. Poprawka zapewnia praworządność i, tym samym, gwarantuje, że organy kontroli będą pociągać do odpowiedzialności nie kierowcę, lecz przedsiębiorstwo transportowe bądź posiadacza zezwolenia.

Poprawka 326
Jörg Leichtfried

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 12
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 13 – ustęp 8

Tekst proponowany przez Komisję

8. Przekroczenie o więcej niż **20 %** maksymalnej długości bądź szerokości,

Poprawka

8. Przekroczenie o więcej niż **10 %** maksymalnej długości bądź szerokości,

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

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

Or. de

Uzasadnienie

W przypadku podanej przekroczonej maksymalnej długości lub szerokości zazwyczaj chodzi o cechy konstrukcji pojazdu. Inaczej niż w przypadku przeładowania pojazdu zawodowy kierowca nie ma na nie wpływu. Poprawka zapewnia praworządność i, tym samym, gwarantuje, że organy kontroli będą pociągać do odpowiedzialności nie kierowcę, lecz przedsiębiorstwo transportowe bądź posiadacza zezwolenia.

Poprawka 327 **Oldřich Vlasák**

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 12 a (nowy)
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 13

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

12a) art. 13 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 13

Państwa członkowskie ustanawiają zgodnie z krajowymi zapisami konstytucyjnymi przepisy dotyczące sankcji nakładanych za naruszenia

niniejszej dyrektywy i podejmują wszelkie konieczne środki, by zapewnić ich wykonywanie. Kary te muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstraszające i niedyskryminujące oraz muszą być spójne z kategoriami naruszeń określonymi w dyrektywie 2006/22/WE.”;

Or. cs

Uzasadnienie

Proponowany podział sposobów naruszenia przepisów jest zbyt szczegółowy, przez co wkracza w kompetencje państw członkowskich, które mają prawo same wybrać skuteczne sankcje.

Poprawka 328 **Anne E. Jensen**

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 13
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 14

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

W odniesieniu do transportu **ładunku, w tym** kontenerów, **nadwozi wymiennych lub każdego innego ładunku**, załadowca przekazuje przewoźnikowi drogowemu, któremu powierza transport kontenera, **przed załadunkiem, pisemną** deklarację wskazującą masę **brutto** transportowanego **ładunku**. **Taką deklarację można również złożyć w formie elektronicznej. Niezależnie od formy, dokument zawierający deklarację dotyczącą masy brutto ładunku powinna podpisać osoba należycie upoważniona przez przewoźnika.** W razie gdy brak **informacji na temat masy brutto ładunku** lub gdy jest ona błędna, w przypadku przeciążenia pojazdu, odpowiedzialność ponosi załadowca w tym samym stopniu co przewoźnik. **W operacjach transportu intermodalnego informacje dotyczące**

masy brutto załadowanych intermodalnych jednostek ładunkowych wraz z kontenerem lub nadwoziem wymiennym są podawane przez podmiot przejmujący intermodalną jednostkę ładunkową.

Or. en

Uzasadnienie

Łączna odpowiedzialność załadowcy nie powinna się ograniczać do przewozu kontenerów, ale powinna obejmować transport każdego ładunku.

Poprawka 329
Markus Ferber

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 13
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 14

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Or. de

Poprawka 330
Gesine Meissner

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 13
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 14

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

W odniesieniu do transportu **ładunku, w tym** kontenerów, **nadwozi wymiennych lub każdego innego ładunku**, załadowca przekazuje przewoźnikowi drogowemu, któremu powierza transport kontenera, **pisemną** deklarację wskazującą masę **brutto** transportowanego kontenera. **Taką deklarację można również złożyć w formie elektronicznej. Niezależnie od formy, dokument zawierający deklarację dotyczącą masy brutto ładunku powinna podpisać osoba należycie upoważniona przez przewoźnika.** W razie gdy brak **informacji na temat masy brutto ładunku** lub gdy jest ona błędna, w przypadku przeciążenia pojazdu, odpowiedzialność ponosi załadowca w tym samym stopniu co przewoźnik. **W operacjach transportu intermodalnego informacje dotyczące masy brutto załadowanych intermodalnych jednostek ładunkowych wraz z kontenerem lub nadwoziem wymiennym są podawane przez podmiot przejmujący intermodalną jednostkę ładunkową.**

Or. en

Uzasadnienie

Łączna odpowiedzialność załadowcy nie powinna się ograniczać tylko do przewozu kontenerów, ale powinna obejmować transport każdego ładunku.

Poprawka 331
Patricia van der Kammen

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 14
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 15

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Co dwa lata, w pierwszym kwartale roku kalendarzowego, państwa członkowskie przedstawiają Komisji sprawozdanie w sprawie kontroli przeprowadzonych w ciągu dwóch poprzednich lat kalendarzowych, ich wyników i kar nałożonych na sprawców wykroczeń. Komisja opracowuje analizę tych sprawozdań i przekazuje ją Parlamentowi Europejskiemu i Radzie w drugim kwartale roku kalendarzowego.

skreślony

Or. nl

**Poprawka 332
Jacqueline Foster**

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 15
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 16 – ustęp 2**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 8 ust. 4, art. 9 ust. 5 ***i art. 12 ust. 7***, powierza się Komisji na ***czas nieokreślony*** od dnia [data wejście w życie niniejszej dyrektywy] r.

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 8 ust. 4 ***i*** art. 9 ust. 5, powierza się Komisji ***maksymalnie na okres pięciu lat*** od dnia [data wejście w życie niniejszej dyrektywy] r.

Or. en

Uzasadnienie

Komisja nie powinna być upoważniona do przyjmowania aktów delegowanych na czas nieokreślony.

**Poprawka 333
Silvia-Adriana Țicău**

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 15
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 16 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 8 ust. 4, art. 9 ust. 5 i art. 12 ust. 7, powierza się Komisji na **czas nieokreślony** od dnia [data wejście w życie niniejszej dyrektywy] r.

Poprawka

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 8 ust. 4, art. 9 ust. 5 i art. 12 ust. 7, powierza się Komisji na **okres siedmiu lat** od dnia [data wejście w życie niniejszej dyrektywy] r.

Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu siedmiu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

Or. ro

Poprawka 334
Jacqueline Foster

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 15
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 16 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 8 ust. 4, art. 9 ust. 5 **oraz art. 12 ust. 7**, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie uprawnień określonych w tej decyzji. Staje się ona skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub od późniejszej daty, która jest w niej

Poprawka

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 8 ust. 4 **i** art. 9 ust. 5, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie uprawnień określonych w tej decyzji. Staje się ona skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub od późniejszej daty, która jest w niej określona. Nie wpływa

określona. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.

ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.

Or. en

Poprawka 335
Jacqueline Foster

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 15
Dyrektywa 96/53/WE
Artykuł 16 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 8 ust. 4, art. 9 ust. 5 **i art. 12 ust. 7** wchodzi w życie, tylko jeśli Parlament Europejski ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie lub jeśli, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten można przedłużyć o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Poprawka

5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 8 ust. 4 **i** art. 9 ust. 5 wchodzi w życie, tylko jeśli Parlament Europejski ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie lub jeśli, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten można przedłużyć o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Or. en

Poprawka 336
Jörg Leichtfried

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

15a) dodaje się art. 16a w brzmieniu:

„Artykuł 16a

Nie później niż [pięć lat od dnia opublikowania niniejszej dyrektywy] Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie w sprawie wdrożenia i skutków niniejszej dyrektywy, w szczególności wpływu niniejszej dyrektywy na zmianę środka transportu.”;

Or. en

Poprawka 337
Bogusław Liberadzki

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

15a) dodaje się art. 16a w brzmieniu:

„Artykuł 16a

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

Or. en

Poprawka 338
Bogusław Liberadzki

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 16 – litera a a (nowa)

Dyrektywa 96/53/WE
Załącznik I – punkt 1.1 – tiret ósme a (nowe)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

aa) dodaje się tiret w brzmieniu:

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

Or. en

Poprawka 339

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

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 16 – litera a a (nowa)

Dyrektywa 96/53/WE

Załącznik I – punkt 1.1 – tiret ósme a (nowe)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

aa) dodaje się tiret w brzmieniu:

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

Or. en

Uzasadnienie

Wprowadzenie w UE zharmonizowanej minimalnej długości pojazdów specjalnych do przewozu pojazdów wraz z ładunkiem wynoszącej 20,75 m oznacza zmianę o 3 pojazdy na jednym przewożonym ładunku (z 6 do 9), co spowoduje poprawę efektywności paliwowej, i będzie oznaczać mniej ciężarówek potrzebnych do przewozu takiego samego ładunku, mniejsze koszty (zewnętrzne) i mniejszą emisję CO₂ na jeden przewieziony nowy samochód. Ponieważ takie pojazdy są już dopuszczone na terytorium większości państw w UE, nie występuje dodatkowe ryzyko dla bezpieczeństwa drogowego lub możliwości infrastrukturalnych.

Poprawka 340

Peter van Dalen

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 16 – litera a a (nowa)

Dyrektywa 96/53/WE

Załącznik I – punkt 1.1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

aa) w punkcie 1.1 wartości 18,75 zostają zastąpione przez:

25,25

Or. nl

Poprawka 341

Jörg Leichtfried

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 16 – litera b

Dyrektywa 96/53/WE

Załącznik I – punkt 2.2.2 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

c) trójosiowe pojazdy silnikowe z naczepami dwu- lub trzyosiowymi przewożące w transporcie *intermodalnym* jedną lub kilka jednostek transportu intermodalnego o maksymalnej długości całkowitej wynoszącej 40 lub 45 stóp: 44 tony.

c) trójosiowe pojazdy silnikowe z naczepami dwu- lub trzyosiowymi przewożące w transporcie *kombinowanym* jedną lub kilka jednostek transportu intermodalnego o maksymalnej długości całkowitej wynoszącej 40 lub 45 stóp: 44 tony.

Or. de

Poprawka 342

Carlo Fidanza, Antonio Cancian

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 16 – litera b

Dyrektywa 96/53/WE

Załącznik I – punkt 2.2.2 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

c) trójosiowe pojazdy silnikowe z naczepami dwu- lub trzyosiowymi

c) *dwu- lub* trójosiowe pojazdy silnikowe z naczepami dwu- lub trzyosiowymi

przewożące w transporcie intermodalnym jedną lub kilka jednostek transportu intermodalnego o maksymalnej długości całkowitej wynoszącej **40 lub** 45 stóp: 44 tony.

przewożące w transporcie intermodalnym jedną lub kilka jednostek transportu intermodalnego o maksymalnej długości całkowitej wynoszącej 45 stóp: 44 tony.

Or. it

Poprawka 343
Markus Ferber

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 16 – litera b
Dyrektywa 96/53/WE
Załącznik I – punkt 2.2.2 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

c) trójosiowe pojazdy silnikowe z naczepami dwu- lub trzyosiowymi przewożące w transporcie intermodalnym jedną lub kilka jednostek transportu intermodalnego **o maksymalnej długości całkowitej wynoszącej 40 lub 45 stóp**: 44 tony.

Poprawka

c) trójosiowe pojazdy silnikowe z naczepami dwu- lub trzyosiowymi przewożące w transporcie intermodalnym jedną lub kilka jednostek transportu intermodalnego **zgodnie z art. 2 niniejszej dyrektywy (np. rampy wymienne, kontener o długości do 45 stóp)**: 44 tony.

Or. de

Poprawka 344
Franco Frigo, David-Maria Sassoli

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 16 – litera b
Dyrektywa 96/53/WE
Załącznik I – podpunkt 2.2.2 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

c) trójosiowe pojazdy silnikowe z naczepami dwu- lub trzyosiowymi przewożące w transporcie intermodalnym jedną lub kilka jednostek transportu intermodalnego o maksymalnej długości

Poprawka

c) **dwu- lub** trójosiowe pojazdy silnikowe z naczepami dwu- lub trzyosiowymi przewożące w transporcie intermodalnym jedną lub kilka jednostek transportu intermodalnego o maksymalnej długości

całkowitej wynoszącej **40 lub** 45 stóp: 44 tony.

całkowitej wynoszącej 45 stóp: 44 tony.

Or. it

Uzasadnienie

Wyposażenie pojazdu w dodatkową oś oznaczałoby wzrost kosztów, większe opory toczenia i większe zużycie paliwa, a w konsekwencji wzrost emisji. Maksymalna długość 45 stóp jest wystarczająca.

Poprawka 345 **Silvia-Adriana Țicău**

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 16 – litera b
Dyrektywa 96/53/WE
Załącznik I – punkt 2.2.2 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

c) trójosiowe pojazdy silnikowe z naczepami dwu- lub trzyosiowymi przewożące w transporcie intermodalnym jedną lub kilka jednostek transportu intermodalnego o maksymalnej długości całkowitej wynoszącej **40 lub 45** stóp: 44 tony.

Poprawka

c) trójosiowe pojazdy silnikowe z naczepami dwu- lub trzyosiowymi przewożące w transporcie intermodalnym jedną lub kilka jednostek transportu intermodalnego o maksymalnej długości całkowitej wynoszącej 40 stóp: 44 tony.

Or. ro

Poprawka 346 **Jim Higgins, Phil Prendergast, Gesine Meissner**

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ab) pkt 1.4 otrzymuje brzmienie:
„1.4 Wymiary odłączalnych części i znormalizowanych elementów, takich jak kontenery, są określone w pkt 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 i 4.4. Ze względu na

niepodzielność gotowych pojazdów, takich jak nowe samochody załadowane na wyspecjalizowane pojazdy do przewozu pojazdów mogą one przekraczać wymiary określone w pkt 1.1 w stopniu, w jakim jest to dopuszczalne przez przepisy krajowe i warunki infrastrukturalne, o ile takie niezaladowane pojazdy do przewozu pojazdów są całkowicie zgodne z wymienionymi wyżej punktami.”;

Or. en

Uzasadnienie

Obecnie w dyrektywie 96/53/WE występuje luka prawna jeśli chodzi o zróżnicowanie długości załadowanych i niezaladowanych pojazdów, którą można zlikwidować przez wyjaśnienie, że na pojazd do przewozu pojazdów można załadować gotowe pojazdy, takie jak nowe samochody, do ich optymalnej ładowności – w stopniu w jakim jest to dopuszczalne zgodnie z przepisami krajowymi i warunkami infrastrukturalnymi – o ile bez ładunku są one zgodne z obecnym limitem 18,75 m. Takie pojazdy nie skorzystają ze zmiany aerodynamicznej przewidzianej w nowej dyrektywie.

Poprawka 347 **Peter van Dalen**

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 16 – litera b a (nowa)
Dyrektywa 96/53/WE
Załącznik I – punkt 2.2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

*ba) dodaje się punkt 2.2a w brzmieniu:
„2.2a Ecocombi 60 t”;*

Or. nl

Poprawka 348 **Philippe De Backer**

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 16 – litera c

Dyrektywa 96/53/WE
Załącznik I – punkt 2.3.1 – tiret drugie

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Dwuosiowe pojazdy silnikowe inne niż autobusy i o napędzie hybrydowym lub elektrycznym: 19 ton.

skreślone

Or. en

Uzasadnienie

Punkt 2.5 dodano celem wprowadzenia podejścia bardziej neutralnego pod względem technologicznym, które obejmie wszystkie pojazdy i autobusy.

Poprawka 349
Oldřich Vlasák

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Dwuosiowe pojazdy silnikowe inne niż autobusy i o napędzie hybrydowym lub elektrycznym: **19** ton.

Dwuosiowe pojazdy silnikowe inne niż autobusy i o napędzie hybrydowym lub elektrycznym: **18** ton.

Or. cs

Uzasadnienie

Ze względu na w przyszłości nieuniknione zastąpienie paliw kopalnych paliwami alternatywnymi nie należy wprowadzać żadnych wyjątków co do maksymalnej dopuszczalnej masy. Wyjątek dla pojazdów wykorzystujących paliwa alternatywne oznaczałby w ostatecznym rozrachunku powszechne zwiększenie dopuszczalnej masy pojazdów ze wszystkimi negatywnymi konsekwencjami dla stanu infrastruktury transportowej.

Poprawka 350
Hubert Pirker

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 16 – litera c

Dyrektywa 96/53/WE
Załącznik I – punkt 2.3.1 – tiret trzecie

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Autobusy dwuosiove: **19 ton**

Autobusy dwuosiove: **19,5 tony**

Or. de

Uzasadnienie

Dodatkowe wyposażenie w celu zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, spełnienia wytycznych, ułatwienia dostępu dla osób o ograniczonej mobilności, jak również urządzenia służące do zwiększenia efektywności środowiskowej i komfortu jazdy wymagają odpowiedniego dopasowania dopuszczalnej maksymalnej masy w przypadku autobusów dwuosiowych. Tylko w ten sposób można zagwarantować, że branża będzie w dalszym ciągu oferować wysokiej jakości usługi i jednocześnie potencjał autobusów będzie mógł zostać w pełni wykorzystany.

Poprawka 351
Dieter-Lebrecht Koch

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Autobusy dwuosiove: **19 ton**

Autobusy dwuosiove: **19,5 tony**

Or. de

Poprawka 352
Ismail Ertug

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Autobusy dwuosiove: **19 ton**

Autobusy dwuosiove: **19,5 tony**

Uzasadnienie

Podniesienie maksymalnej dopuszczalnej masy łącznej autobusów dwuosioowych do 19,5 tony jest odpowiednie przy uwzględnieniu obowiązujących wymogów dotyczących pojazdów (bezpieczeństwo, części redukujące hałas, środki efektywności środowiskowej) i powiązanego przyrostu masy własnej.

Poprawka 353
Markus Ferber

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Autobusy dwuosioowe: **19 ton**

Autobusy dwuosioowe: **19,5 tony**

Uzasadnienie

Ciągły wzrost masy własnej autobusów w wyniku innowacji technologicznych powoduje, że dopuszczalna masa łączna autobusu dwuosioowego musi zostać podniesiona do 19,5 tony, aby nie została zakłócona wydajność lub pojemność pasażerów. W przeciwnym razie byłoby to niezgodne z celami wniosku dotyczącego dyrektywy w zakresie efektywności i ochrony klimatu.

Poprawka 354
Corien Wortmann-Kool, Petri Sarvamaa

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Autobusy dwuosioowe: **19 ton.**

Autobusy dwuosioowe: **19,5 tony.**

Uzasadnienie

W przeprowadzonej przez Komisję Europejską ocenie skutków stwierdzono, że z perspektywy bezpieczeństwa, jak również z perspektywy ochrony środowiska, istnieje konsensus, że maksymalna dopuszczalna masa autokarów dwuosioowych powinna wynosić 19,5 zamiast 19 ton.

Poprawka 355 **Georges Bach**

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Autobusy dwuosioowe: **19 ton.**

Autobusy dwuosioowe: **20 ton.**

Or. en

Uzasadnienie

Maksymalną masę należy dostosować do najnowszych osiągnięć technologicznych w dziedzinie bezpieczeństwa autobusów, środków ochrony środowiska i dostępności dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

Poprawka 356 **Mathieu Grosch**

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Autobusy dwuosioowe: **19 ton.**

Autobusy dwuosioowe: **19,5 tony.**

Or. en

Uzasadnienie

Maksymalną masę autobusów dwuosioowych należy zwiększyć do 19,5 tony, aby uwzględnić różne wymiary, takie jak większa waga pasażerów i bagażu, osiągnięcia technologiczne (w

zakresie ekologii, bezpieczeństwa, dostępności dla osób niepełnosprawnych itp.), co powoduje wzrost całkowitej masy pojazdu.

Poprawka 357

Thomas Ulmer

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 16 – litera c

Dyrektywa 96/53/WE

Załącznik I – punkt 2.3.1 – tiret trzecie

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Autobusy dwuosiove: **19 ton**

Autobusy dwuosiove: **19,5 tony**

Or. de

Uzasadnienie

W wyniku wprowadzenia bardziej wydajnych systemów regulacji spalin wzrosła również łączna masa pojazdu.

Poprawka 358

Phil Bennion

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 16 – litera c a (nowa)

Dyrektywa 96/53/WE

Załącznik I – punkt 2.3.4 (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ca) dodaje się punkt w brzmieniu:

„2.3.4 Technologie niskoemisyjne: maksymalna masa to masa, o której mowa w pkt 2.3.1, 2.3.2 lub 2.3.3 zwiększona o dodatkową masę wymaganą ze względu na technologię niskoemisyjną o maksymalnej wartości 1 tony. Ta dodatkowa masa podlega certyfikacji i musi być podana w oficjalnych dokumentach rejestracyjnych pojazdów silnikowych, wydawanych przez państwa członkowskie w chwili rejestracji pojazdu. W przypadku, gdy takiej

informacji nie podano, zastosowanie mają wartości podane w pkt 2.1, 2.3.2 lub 2.3.3.”;

Or. en

Poprawka 359
Philippe De Backer

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 16 – litera c a (nowa)
Dyrektywa 96/53/WE
Załącznik I – punkt 2.5 (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ca) dodaje się punkt w brzmieniu:

„2.5 Alternatywnie napędzane pojazdy: maksymalna masa to masa, o której mowa w załączniku I pkt 2.3 i 2.4 zwiększona o dodatkową masę alternatywnych systemów napędowych o maksymalnej wartości 1 tony. Ta dodatkowa masa musi być podana w oficjalnych dokumentach rejestracyjnych pojazdów silnikowych, wydawanych przez państwa członkowskie w chwili rejestracji pojazdu. W przypadku, gdy takiej informacji nie podano, zastosowanie mają wartości podane w pkt 2.3 i 2.4.”;

Or. en

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka wprowadza podejście bardziej neutralne pod względem technologicznym. Należy uwzględnić wszystkie alternatywnie napędzane pojazdy, w tym autobusy. Należy przewidzieć możliwość zwiększenia ich masy, maksymalnie o 1 tonę. Taka dodatkowa tona nie powinna dotyczyć wyłącznie pojazdów dwuosiowych, gdyż oznaczałoby to ograniczenie wprowadzenia innowacji w zakresie efektywności paliwowej wyłącznie do obszarów miejskich lub podmiejskich. Przepisy nie powinny ograniczać innowacji do pojazdów danego rodzaju.

Poprawka 360
Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 16 – litera c a (nowa)

Dyrektywa 96/53/WE

Załącznik I – punkt 2.3.4 (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ca) dodaje się punkt w brzmieniu:

„2.3.4 Alternatywnie napędzane pojazdy: maksymalna masa to masa, o której mowa w pkt 2.3.1, 2.3.2 lub 2.3.3 zwiększona o dodatkową masę alternatywnych systemów napędowych o maksymalnej wartości 1,5 tony. Ta dodatkowa masa musi być podana w oficjalnych dokumentach rejestracyjnych pojazdów silnikowych, wydawanych przez państwa członkowskie w chwili rejestracji pojazdu. W przypadku, gdy takiej informacji nie podano, zastosowanie mają wartości podane w pkt 2.3.1., 2.3.2 lub 2.3.3.”;

Or. en

Uzasadnienie

Wybór technologii alternatywnego napędu w alternatywnie napędzanych pojazdach powinien być neutralny. Zwiększenie maksymalnej masy przy takich technologiach pozwala na poszanowanie dokonanego wyboru.

Poprawka 361

Markus Ferber

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 16 a (nowy)

Dyrektywa 96/53/WE

Załącznik I – punkt 1.1 – tiret trzecie

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

*16a) w pkt 1.1 tiret trzecie „pojazd przegubowy” otrzymuje brzmienie:
„- pojazd przegubowy 17,85 m”;*

Poprawka 362
Jim Higgins, Jacqueline Foster, Phil Prendergast

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 16 a (nowy)
Dyrektywa 96/53/WE
Załącznik I – punkt 1.3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

16a) punkt 1.3 otrzymuje brzmienie:

„1.3 Państwa członkowskie podejmują decyzję o maksymalnej wysokości pojazdu zgodnie z zasadą pomocniczości. Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o zawarciu porozumień dwustronnych dopuszczających pojazdy o ustalonej wysokości do wzajemnego ruchu na swoich terytoriach, o ile pozwala na to posiadana infrastruktura.”;

Or. en

Uzasadnienie

Przepisy europejskie nie powinny ograniczać efektywnej transgranicznej wymiany handlowej między państwami członkowskimi, których infrastruktura umożliwia ruch pojazdów o określonej wysokości.

Poprawka 363
Gesine Meissner

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 16 a (nowy)
Dyrektywa 96/53/WE
Załącznik I – punkt 1.1 – tiret trzecie

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

16a) w pkt 1.1 tiret trzecie otrzymuje brzmienie:

„- pojazd przegubowy: 17,85 m.”;

Or. en

Uzasadnienie

Zwiększenie maksymalnej długości pojazdu przegubowego o 1,35 m umożliwiłoby więcej kombinacji, co stanowiłoby wsparcie dla promowania transportu intermodalnego. Możliwy byłby nie tylko załadunek kontenera o długości 45 stóp, ale również o długości 48 stóp lub dwóch nadwozi wymiennych należących do kategorii C 745. Pojazd przegubowy o długości 17,85 m nadal byłby krótszy od maksymalnej dopuszczalnej długości zestawów drogowych, których długość wynosi 18,75 m.

**Poprawka 364
Markus Ferber**

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit pierwszy – punkt 16 b (nowy)
Dyrektywa 96/53/WE
Załącznik I – punkt 1.6**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

16b) punkt 1.6 otrzymuje brzmienie:

„1.6 Większa odległość między osią sworzni naczepty a tylną granicą naczepty: 13,35 m.”;

Or. de

**Poprawka 365
Carlo Fidanza**

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 2 – ustęp 1 – akapit pierwszy a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Art. 1 ust. 7 nie stosuje się do dnia 1 stycznia 2025 r.

Or. en