



EVROPSKI PARLAMENT

2009 - 2014

Odbor za promet in turizem

2013/0105(COD)

10.12.2013

PREDLOGI SPREMEMB 49–365

Osnutek poročila
Jörg Leichtfried
(PE521.689v01-00)

o predlogu direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 96/53/ES z dne 25. julija 1996 o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu

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

AM\1011752SL.doc

PE524.694v01-00

SL

Združena v raznolikosti

SL

AM_Com_LegReport

SL

Predlog spremembe 49
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Predlog direktive

—

Predlog zavrnitve

***Evropski parlament zavrne predlog
Komisije.***

Or. en

Predlog spremembe 50
Patricia van der Kammen

Predlog direktive
Naslov 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA
PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Direktive **96/53/ES** z dne
25. julija 1996 o določitvi največjih
dovoljenih mer določenih cestnih vozil v
Skupnosti v notranjem in mednarodnem
prometu in največjih dovoljenih tež
v mednarodnem prometu

(Besedilo velja za EGP)

Predlog spremembe

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA
PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi **Direktive 2002/7/ES** z dne
18. februarja 2002 o **spremembi Direktive
Sveta 96/53/ES** o določitvi največjih
dovoljenih mer določenih cestnih vozil v
Skupnosti v notranjem in mednarodnem
prometu in največjih dovoljenih tež
v mednarodnem prometu

(Besedilo velja za EGP)

Or. nl

Predlog spremembe 51
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Predlog direktive
Uvodna izjava 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(1) V beli knjigi z naslovom Načrt za

AM\1011752SL.doc

Predlog spremembe

(1) V beli knjigi z naslovom Načrt za

3/200

PE524.694v01-00

enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu, objavljeni leta 2011⁶, je poudarjeno, da bi bilo treba do leta 2050 emisije toplogrednih plinov in zlasti emisije ogljikovega dioksida (CO₂) zmanjšati za 60 % v primerjavi z ravnmi iz leta 1990.

⁶ COM (2011) 0144.

enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu, objavljeni leta 2011⁶, je poudarjeno, da bi bilo treba do leta 2050 emisije toplogrednih plinov in zlasti emisije ogljikovega dioksida (CO₂) zmanjšati za 60 % v primerjavi z ravnmi iz leta 1990 *oziroma za 20 % do leta 2020*.

⁶ COM (2011) 0144: -

Or. en

Predlog spremembe 52
Patricia van der Kammen

Predlog direktive
Uvodna izjava 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(1) V beli knjigi z naslovom Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu, objavljeni leta 2011⁶, je poudarjeno, da bi bilo treba do leta 2050 emisije toplogrednih plinov in zlasti emisije ogljikovega dioksida (CO₂) zmanjšati za 60 % v primerjavi z ravnmi iz leta 1990.

⁶ COM(2011) 144 final.

Predlog spremembe

črtano

Or. nl

Predlog spremembe 53
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Predlog direktive
Uvodna izjava 1 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(1a) Ker trenutno ni politik, ki bi obravnavale vse večje izpuste CO₂ iz tovornjakov, bi Komisija morala oceniti uvedbo standardov za učinkovitost porabe goriva pri tovornjakih, s čimer bi dodatno razširila svoj zakonodajni pristop na področju osebnih in lahkih gospodarskih vozil.

Or. en

Predlog spremembe 54
Patricia van der Kammen

Predlog direktive
Uvodna izjava 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(2) V zvezi s tem je v beli knjigi predlagana sprememba Direktive **96/53/ES** Sveta z dne **25. julija 1996** o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu za zmanjšanje porabe energije in emisij toplogrednih plinov, prilagoditev zakonodaje tehnološkemu razvoju in novim potrebam na trgu ter pospešitev intermodalnega prometa.

Predlog spremembe

(2) V zvezi s tem je v beli knjigi predlagana sprememba Direktive **2002/7/ES** Sveta z dne **18. februarja 2002** o spremembi Direktive **Sveta 96/53/ES** o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu za zmanjšanje porabe energije in emisij toplogrednih plinov, prilagoditev zakonodaje tehnološkemu razvoju in novim potrebam na trgu ter pospešitev intermodalnega prometa.

Or. nl

Predlog spremembe 55
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Predlog direktive
Uvodna izjava 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(3) Tehnološki napredek vključuje možnost namestitve dvižnih ali zložljivih aerodinamičnih naprav na zadnjem delu vozil, zlasti pri priklopnikih ali polpriklopnikih, **s čimer bi ta vozila presegala najdaljšo dovoljeno dolžino vozil v skladu z Direktivo 96/53/ES.** To opremo bi bilo mogoče namestiti takoj po začetku veljavnosti te direktive, pri čemer so ti izdelki že na voljo na trgu in se že uporabljajo na drugih celinah.

Predlog spremembe

(3) Tehnološki napredek vključuje možnost namestitve dvižnih ali zložljivih aerodinamičnih naprav na zadnjem delu vozil, zlasti pri priklopnikih ali polpriklopnikih. To opremo bi bilo mogoče namestiti takoj po začetku veljavnosti te direktive, pri čemer so ti izdelki že na voljo na trgu in se že uporabljajo na drugih celinah.

Or. en

Predlog spremembe 56
Corien Wortmann-Kool

Predlog direktive
Uvodna izjava 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(3) Tehnološki napredek vključuje možnost namestitve dvižnih ali zložljivih aerodinamičnih naprav na zadnjem delu vozil, zlasti pri priklopnikih ali polpriklopnikih, s čimer bi ta vozila presegala najdaljšo dovoljeno dolžino vozil v skladu z Direktivo 96/53/ES. To opremo bi bilo mogoče namestiti takoj po začetku veljavnosti te direktive, pri čemer so ti izdelki že na voljo na trgu in se že uporabljajo na drugih celinah.

Predlog spremembe

(3) Tehnološki napredek vključuje možnost namestitve dvižnih ali zložljivih aerodinamičnih naprav na zadnjem delu vozil, zlasti pri priklopnikih ali polpriklopnikih, s čimer bi ta vozila presegala najdaljšo dovoljeno dolžino vozil v skladu z Direktivo 96/53/ES. To opremo bi bilo mogoče namestiti takoj po začetku veljavnosti te direktive, pri čemer so ti izdelki že na voljo na trgu in se že uporabljajo na drugih celinah. ***Ta direktiva bi morala spodbujati in pospeševati tudi inovacije na področju konstrukcije vozil in transportnih enot.***

Or. en

Predlog spremembe 57
Phil Bennion

Predlog direktive

Uvodna izjava 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(3) Tehnološki napredek vključuje možnost namestitve dvižnih ali zložljivih aerodinamičnih naprav na zadnjem delu vozil, zlasti pri priklopnikih ali polpriklopnikih, s čimer bi ta vozila presegala najdaljšo dovoljeno dolžino vozil v skladu z Direktivo 96/53/ES. To opremo bi bilo mogoče namestiti takoj po **začetku veljavnosti te direktive**, pri čemer so ti izdelki že na voljo na trgu in se že uporabljajo na drugih celinah.

Predlog spremembe

(3) Tehnološki napredek vključuje možnost namestitve dvižnih ali zložljivih aerodinamičnih naprav na zadnjem delu vozil, zlasti pri priklopnikih ali polpriklopnikih, s čimer bi ta vozila presegala najdaljšo dovoljeno dolžino vozil v skladu z Direktivo 96/53/ES. To opremo bi bilo mogoče namestiti takoj po **določitvi ustreznih zahtev na evropski ravni**, pri čemer so ti izdelki že na voljo na trgu in se že uporabljajo na drugih celinah.

Or. en

Predlog spremembe 58

Dieter-Lebrecht Koch

Predlog direktive

Uvodna izjava 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(3) Tehnološki napredek vključuje možnost namestitve dvižnih ali zložljivih aerodinamičnih naprav na zadnjem delu vozil, zlasti pri priklopnikih ali polpriklopnikih, s čimer bi ta vozila presegala najdaljšo dovoljeno dolžino vozil v skladu z Direktivo 96/53/ES. To opremo bi bilo mogoče namestiti takoj po začetku veljavnosti te direktive, pri čemer so ti izdelki že na voljo na trgu in se že uporabljajo na drugih celinah.

Predlog spremembe

(3) Tehnološki napredek vključuje možnost namestitve dvižnih ali zložljivih aerodinamičnih naprav na zadnjem delu vozil, zlasti pri priklopnikih ali polpriklopnikih, s čimer bi ta vozila presegala najdaljšo dovoljeno dolžino vozil v skladu z Direktivo 96/53/ES. To opremo bi bilo mogoče namestiti takoj po začetku veljavnosti te direktive, pri čemer so ti izdelki že na voljo na trgu in se že uporabljajo na drugih celinah. **Enako velja za aerodinamične naprave za absorpcijo energije in naprave za zaščito pred podletom, ki se namestijo bočno v območju koles in na zadnjem delu pod polpriklopniki ter drugimi priklopniki in vozili. Le-te ne izboljšajo zgolj energetske učinkovitosti vozila, temveč tudi bistveno**

zmanjšajo nevarnost poškodb drugih udeležencev v prometu.

Or. de

Predlog spremembe 59
Patricia van der Kammen

Predlog direktive
Uvodna izjava 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(3) Tehnološki napredek vključuje možnost namestitve dvižnih ali zložljivih aerodinamičnih naprav na zadnjem delu vozil, zlasti pri priklopnikih ali polpriklopnikih, s čimer bi ta vozila presegala najdaljšo dovoljeno dolžino vozil v skladu z Direktivo **96/53/ES**. To opremo bi bilo mogoče namestiti takoj po začetku veljavnosti te direktive, pri čemer so ti izdelki že na voljo na trgu in se že uporabljajo na drugih celinah.

Predlog spremembe

(3) Tehnološki napredek vključuje možnost namestitve dvižnih ali zložljivih aerodinamičnih naprav na zadnjem delu vozil, zlasti pri priklopnikih ali polpriklopnikih, s čimer bi ta vozila presegala najdaljšo dovoljeno dolžino vozil v skladu z Direktivo **2002/7/ES**. To opremo bi bilo mogoče namestiti takoj po začetku veljavnosti te direktive, pri čemer so ti izdelki že na voljo na trgu in se že uporabljajo na drugih celinah.

Or. nl

Predlog spremembe 60
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Predlog direktive
Uvodna izjava 3 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(3a) Komisija bi morala razviti pristop za zmanjšanje voženj brez tovora v cestnem tovornem prometu v okviru ukrepov v zvezi s „težami in merami“ ter pravila o minimalnem usklajevanju za cestno kabotažo, da se preprečijo dampinške prakse. Poleg tega bi bilo treba pregled direktive o evrovinjeti uporabiti tudi za upoštevanje napredka pri ocenjevanju

zunanjih stroškov in uvedbo obvezne internalizacije zunanjih stroškov za težka tovorna vozila. Komisija bi morala pripraviti predlog za spremembo Direktive 2011/76/EU do 1. januarja 2015.

Or. en

Predlog spremembe 61
Phil Bennion

Predlog direktive
Uvodna izjava 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(4) Z izboljšanjem aerodinamičnosti kabine motornih vozil bi se skupaj z napravami iz uvodne izjave 3 zgoraj prav tako znatno izboljšala energetska učinkovitost vozil. Vendar to izboljšanje glede na sedanje omejitve dolžine vozil iz Direktive 96/53/ES ni mogoče, ne da bi se pri tem zmanjšala nosilnost vozil, kar bi lahko ogrozilo ekonomsko ravnovesje v sektorju. Zato bi bilo treba določiti odstopanje od te največje dolžine.

Predlog spremembe

*(4) Težka tovorna vozila so odgovorna za približno 26 odstotkov emisij CO₂ iz cestnega prometa v Evropi, njihova učinkovitost na področju porabe goriva pa se je v zadnjih 20 letih komaj zaznavno povečala. Z izboljšanjem aerodinamičnosti kabine motornih vozil bi se skupaj z napravami iz uvodne izjave 3 zgoraj prav tako znatno izboljšala energetska učinkovitost vozil, **le-to pa je poleg tega nujno potrebno, da bi sektor cestnega tovornega sektorja pomembno zmanjšal emisije iz vozil.** Vendar to izboljšanje glede na sedanje omejitve dolžine vozil iz Direktive 96/53/ES ni mogoče, ne da bi se pri tem zmanjšala nosilnost vozil, kar bi lahko ogrozilo ekonomsko ravnovesje v sektorju. Zato bi bilo treba določiti odstopanje od te največje dolžine. **Odstopanja se ne bi smela uporabljati za povečanje nosilnosti vozila.***

Or. en

Predlog spremembe 62
Dieter-Lebrecht Koch

Predlog direktive
Uvodna izjava 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(4) Z izboljšanjem aerodinamičnosti kabine motornih vozil bi se skupaj z napravami iz uvodne izjave 3 zgoraj prav tako znatno izboljšala energetska učinkovitost vozil. Vendar to izboljšanje glede na sedanje omejitve dolžine vozil iz Direktive 96/53/ES **ni mogoče**, ne da bi se pri tem zmanjšala nosilnost vozil, kar bi lahko ogrozilo ekonomsko ravnovesje v sektorju. Zato bi bilo treba določiti odstopanje od te največje dolžine.

Predlog spremembe

(4) Z izboljšanjem aerodinamičnosti kabine motornih vozil bi se skupaj z napravami iz uvodne izjave 3 zgoraj, **izdelanimi iz materiala, ki absorbira energijo**, prav tako znatno izboljšala energetska učinkovitost vozil **in zaščita drugih udeležencev v prometu**. Vendar to izboljšanje **in izboljšanje varnosti v cestnem prometu** glede na sedanje omejitve dolžine vozil iz Direktive 96/53/ES **nista mogoči**, ne da bi se pri tem zmanjšala nosilnost vozil, kar bi lahko ogrozilo ekonomsko ravnovesje v sektorju. Zato bi bilo treba določiti odstopanje od te največje dolžine.

Or. de

Predlog spremembe 63
Dieter-Lebrecht Koch

Predlog direktive
Uvodna izjava 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(4) Z izboljšanjem aerodinamičnosti kabine motornih vozil bi se skupaj z napravami iz uvodne izjave 3 zgoraj prav tako znatno izboljšala energetska učinkovitost vozil. Vendar to izboljšanje glede na sedanje omejitve dolžine vozil iz Direktive 96/53/ES ni mogoče, ne da bi se pri tem zmanjšala nosilnost vozil, kar bi lahko ogrozilo ekonomsko ravnovesje v sektorju. Zato bi bilo treba določiti odstopanje od te največje dolžine.

Predlog spremembe

(Ne zadeva slovenske jezikovne različice, op.p.)

Or. de

Predlog spremembe 64
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Predlog direktive
Uvodna izjava 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(4) Z izboljšanjem aerodinamičnosti kabine motornih vozil bi se **skupaj z napravami iz uvodne izjave 3 zgoraj** prav tako znatno izboljšala energetska učinkovitost vozil. **Vendar** to izboljšanje **glede na sedanje omejitve** dolžine vozil iz Direktive 96/53/ES **ni mogoče**, ne da bi se pri tem zmanjšala nosilnost vozil, kar bi lahko ogrozilo ekonomsko ravnovesje v sektorju. **Zato bi bilo treba določiti odstopanje od te največje dolžine.**

Predlog spremembe

(4) Z izboljšanjem aerodinamičnosti kabine motornih vozil bi se prav tako znatno izboljšala energetska učinkovitost vozil. **Kot dokazuje sektor, je** to izboljšanje **mogoče ob sedanjih omejitvah** dolžine vozil iz Direktive 96/53/ES, ne da bi se pri tem zmanjšala nosilnost vozil, kar bi lahko ogrozilo ekonomsko ravnovesje v sektorju.

Or. en

Predlog spremembe 65
Patricia van der Kammen

Predlog direktive
Uvodna izjava 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(4) Z izboljšanjem aerodinamičnosti kabine motornih vozil bi se skupaj z napravami iz uvodne izjave 3 zgoraj prav tako znatno izboljšala energetska učinkovitost vozil. Vendar to izboljšanje glede na sedanje omejitve dolžine vozil iz Direktive **96/53/ES** ni mogoče, ne da bi se pri tem zmanjšala nosilnost vozil, kar bi lahko ogrozilo ekonomsko ravnovesje v sektorju. Zato bi bilo treba določiti odstopanje od te največje dolžine.

Predlog spremembe

(4) Z izboljšanjem aerodinamičnosti kabine motornih vozil bi se skupaj z napravami iz uvodne izjave 3 zgoraj prav tako znatno izboljšala energetska učinkovitost vozil. Vendar to izboljšanje glede na sedanje omejitve dolžine vozil iz Direktive **2002/7/ES** ni mogoče, ne da bi se pri tem zmanjšala nosilnost vozil, kar bi lahko ogrozilo ekonomsko ravnovesje v sektorju. Zato bi bilo treba določiti odstopanje od te največje dolžine.

Or. nl

Predlog spremembe 66
Phil Bennion

Predlog direktive
Uvodna izjava 5

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(5) Komisija je v svojih usmeritvah politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011-2020⁷ določila ukrepe za povečanje varnosti vozil in povečanje varnosti za ranljive udeležence v prometu. V poročilu Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu o izvajanju Direktive 2007/38/ES o naknadnem opremljanju težkih tovornih vozil, registriranih v Skupnosti, z ogledali⁸ je prav tako poudarjen pomen vidljivosti voznikov. Nova konstrukcija kabin bo prav tako prispevala k izboljšanju varnosti v cestnem prometu z zmanjšanjem mrtvih kotov voznikov, zlasti pod vetrobranskim steklom, zaradi česar **bo** veliko manj smrtnih žrtev med ranljivimi udeleženci v prometu, kot so pešci ali kolesarji. Ta nova konstrukcija **bo omogočila** tudi načrtovanje struktur za absorpcijo energije v primeru trka. Z morebitnim povečanjem prostornine kabine se bosta izboljšala tudi dobro počutje in varnost voznika.

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

Predlog spremembe

(5) Komisija je v svojih usmeritvah politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011-2020⁷ določila ukrepe za povečanje varnosti vozil in povečanje varnosti za ranljive udeležence v prometu. V poročilu Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu o izvajanju Direktive 2007/38/ES o naknadnem opremljanju težkih tovornih vozil, registriranih v Skupnosti, z ogledali⁸ je prav tako poudarjen pomen vidljivosti voznikov. Nova konstrukcija kabin bo prav tako prispevala k izboljšanju varnosti v cestnem prometu z zmanjšanjem mrtvih kotov voznikov, zlasti pod vetrobranskim steklom **in bočno od vozila**, zaradi česar **bi moralo biti** veliko manj smrtnih žrtev med ranljivimi udeleženci v prometu, kot so pešci ali kolesarji. Ta nova konstrukcija **bi morala omogočiti** tudi načrtovanje struktur za absorpcijo energije v primeru trka. Z morebitnim povečanjem prostornine kabine se bosta izboljšala tudi dobro počutje in varnost voznika.

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

Or. en

Predlog spremembe 67
Jörg Leichtfried

Predlog direktive
Uvodna izjava 5

(5) Komisija je v svojih usmeritvah politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011-2020⁷ določila ukrepe za povečanje varnosti vozil in povečanje varnosti za ranljive udeležence v prometu. V poročilu Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu o izvajanju Direktive 2007/38/ES o naknadnem opremljanju težkih tovornih vozil, registriranih v Skupnosti, z ogledali⁸ je prav tako poudarjen pomen vidljivosti voznikov. Nova konstrukcija kabin bo prav tako prispevala k izboljšanju varnosti v cestnem prometu z zmanjšanjem mrtvih kotov voznikov, zlasti pod vetrobranskim steklom, zaradi česar **bo** veliko manj smrtnih žrtev med ranljivimi udeleženci v prometu, kot so pešci ali kolesarji. Ta nova konstrukcija **bo omogočila** tudi načrtovanje struktur za absorpcijo energije v primeru trka. Z morebitnim povečanjem prostornine kabine se bosta izboljšala tudi dobro počutje in varnost voznika.

⁸ COM (2012) 258.

(5) Komisija je v svojih usmeritvah politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011-2020⁷ določila ukrepe za povečanje varnosti vozil in povečanje varnosti za ranljive udeležence v prometu. V poročilu Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu o izvajanju Direktive 2007/38/ES o naknadnem opremljanju težkih tovornih vozil, registriranih v Skupnosti, z ogledali⁸ je prav tako poudarjen pomen vidljivosti voznikov. Nova konstrukcija kabin bo prav tako prispevala k izboljšanju varnosti v cestnem prometu z zmanjšanjem mrtvih kotov voznikov, zlasti pod vetrobranskim steklom, zaradi česar **bi moralo biti** veliko manj smrtnih žrtev med ranljivimi udeleženci v prometu, kot so pešci ali kolesarji. **Nova konstrukcija kabin bi torej, po primernem prehodnem obdobju, morala postati obvezna.** Ta nova konstrukcija **bi morala omogočiti** tudi načrtovanje struktur za absorpcijo energije v primeru trka. Z morebitnim povečanjem prostornine kabine se bosta izboljšala tudi dobro počutje in varnost voznika.

⁸ COM (2012) 258.

Or. de

Obrazložitev

Popravek zadevnega predloga spremembe v osnutku poročila, da je vsebinsko v skladu s predlogom spremembe člena 1 - točka 7.

Predlog spremembe 68
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Predlog direktive
Uvodna izjava 5

(5) Komisija je v svojih usmeritvah politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011-2020⁷ določila ukrepe za povečanje varnosti vozil in povečanje varnosti za ranljive udeležence v prometu. V poročilu Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu o izvajanju Direktive 2007/38/ES o naknadnem opremljanju težkih tovornih vozil, registriranih v Skupnosti, z ogledali⁸ je prav tako poudarjen pomen vidljivosti voznikov. Nova konstrukcija kabin bo prav tako prispevala k izboljšanju varnosti v cestnem prometu z zmanjšanjem mrtvih kotov voznikov, zlasti pod vetrobranskim steklom, zaradi česar **bo** veliko manj smrtnih žrtev med ranljivimi udeleženci v prometu, kot so pešci ali kolesarji. Ta nova konstrukcija **bo omogočila** tudi načrtovanje struktur za absorpcijo energije v primeru trka. Z morebitnim povečanjem prostornine kabine se bosta izboljšala tudi dobro počutje in varnost voznika.

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

(5) Komisija je v svojih usmeritvah politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011-2020⁷ določila ukrepe za povečanje varnosti vozil in povečanje varnosti za ranljive udeležence v prometu. V poročilu Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu o izvajanju Direktive 2007/38/ES o naknadnem opremljanju težkih tovornih vozil, registriranih v Skupnosti, z ogledali⁸ je prav tako poudarjen pomen vidljivosti voznikov. Nova konstrukcija kabin bo prav tako prispevala k izboljšanju varnosti v cestnem prometu z zmanjšanjem mrtvih kotov voznikov, zlasti pod vetrobranskim steklom **in bočno od vozila**, zaradi česar **bi moralo biti** veliko manj smrtnih žrtev med ranljivimi udeleženci v prometu, kot so pešci ali kolesarji. Ta nova konstrukcija **bi morala omogočiti** tudi načrtovanje struktur za absorpcijo energije v primeru trka **ter bi jo bilo mogoče izboljšati tako, da bi v primeru trčenja preusmerila druge udeležence v prometu in tako preprečila, da bi bili povoženi. Čeprav nove konstrukcije kabin ostajajo v mejah mer, ki so določene v Direktivi 96/53/ES, bi morale ustrezati zahtevam za izboljšano neposredno vidno polje, merilom za absorpcijo energije in zahtevam za zaščito pešcev.** Z morebitnim povečanjem prostornine kabine se bosta izboljšala tudi dobro počutje in varnost voznika.

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

Or. en

Predlog spremembe 69
Brian Simpson, Saïd El Khadraoui

Predlog direktive Uvodna izjava 5

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(5) Komisija je v svojih usmeritvah politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011-2020⁷ določila ukrepe za povečanje varnosti vozil in povečanje varnosti za ranljive udeležence v prometu. V poročilu Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu o izvajanju Direktive 2007/38/ES o naknadnem opremljanju težkih tovornih vozil, registriranih v Skupnosti, z ogledali⁸ je prav tako poudarjen pomen vidljivosti voznikov. Nova konstrukcija kabin bo prav tako prispevala k izboljšanju varnosti v cestnem prometu z zmanjšanjem mrtvih kotov voznikov, zlasti pod vetrobranskim steklom, zaradi česar **bo** veliko manj smrtnih žrtev med ranljivimi udeleženci v prometu, kot so pešci ali kolesarji. Ta nova konstrukcija **bo omogočila** tudi načrtovanje struktur za absorpcijo energije v primeru trka. Z morebitnim povečanjem prostornine kabine se bosta izboljšala tudi dobro počutje in varnost voznika.

Predlog spremembe

(5) Komisija je v svojih usmeritvah politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011-2020⁷ določila ukrepe za povečanje varnosti vozil in povečanje varnosti za ranljive udeležence v prometu. V poročilu Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu o izvajanju Direktive 2007/38/ES o naknadnem opremljanju težkih tovornih vozil, registriranih v Skupnosti, z ogledali⁸ je prav tako poudarjen pomen vidljivosti voznikov. Nova konstrukcija kabin bo prav tako prispevala k izboljšanju varnosti v cestnem prometu z zmanjšanjem mrtvih kotov voznikov, zlasti pod vetrobranskim steklom **in bočno od vozila**, zaradi česar **bi moralo biti** veliko manj smrtnih žrtev med ranljivimi udeleženci v prometu, kot so pešci ali kolesarji. **Nova konstrukcija kabin bi torej, po primernem prehodnem obdobju, morala postati obvezna.** Ta nova konstrukcija **bi morala omogočiti** tudi načrtovanje struktur za absorpcijo energije v primeru trka **ter bi jo bilo treba izboljšati tako, da bi v primeru trčenja preusmerila druge udeležence v prometu in tako preprečila, da bi bili povoženi. Bistveno je, da nove konstrukcije kabin, katerih dolžina presega največje dovoljene dolžine, ustrezajo zahtevam za izboljšano neposredno vidno polje, merilom za absorpcijo energije in zahtevam za zaščito pešcev.** Z morebitnim povečanjem prostornine kabine se bosta izboljšala tudi dobro počutje in varnost voznika, **kar bo prav tako vplivalo na varno vožnjo vozil, še zlasti težkih tovornih vozil. Za izboljšanje sposobnosti voznikov za varnejšo vožnjo in s tem varnosti v cestnem prometu je bistveno tudi, da nove konstrukcije kabin pripomorejo k večji prostornosti, varnosti in udobju voznikove kabine.**

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

Or. en

Obrazložitev

Pomembno je pojasniti, kako je treba povečati varnost kabine v korist ranljivim udeležencem v cestnem prometu, kot so kolesarji, pešci in vozniki sami. Izboljšanje konstrukcije kabine za voznike bo pripomoglo tudi k varnejši vožnji. Bistveno je tudi, da varnostne izboljšave postanejo obvezne, da bodo imele pravi učinek na število nepotrebnih nesreč s smrtnim izidom, ki bi se jim bilo mogoče izogniti, na naših cestah.

Predlog spremembe 70 **Dieter-Lebrecht Koch**

Predlog direktive **Uvodna izjava 5**

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(5) Komisija je v svojih usmeritvah politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011-2020⁷ določila ukrepe za povečanje varnosti vozil in povečanje varnosti za ranljive udeležence v prometu. V poročilu Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu o izvajanju Direktive 2007/38/ES o naknadnem opremljanju težkih tovornih vozil, registriranih v Skupnosti, z ogledali⁸ je prav tako poudarjen pomen vidljivosti voznikov. Nova konstrukcija kabin bo prav tako prispevala k izboljšanju varnosti v cestnem prometu z zmanjšanjem mrtvih kotov voznikov, zlasti pod vetrobranskim steklom, zaradi česar **bo** veliko manj smrtnih žrtev med ranljivimi udeleženci v prometu, kot so pešci ali kolesarji. Ta nova konstrukcija **bo omogočila** tudi načrtovanje struktur za absorpcijo energije v primeru trka. Z morebitnim povečanjem prostornine kabine se bosta izboljšala tudi dobro počutje in varnost voznika.

Predlog spremembe

(5) Komisija je v svojih usmeritvah politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011-2020⁷ določila ukrepe za povečanje varnosti vozil in povečanje varnosti za ranljive udeležence v prometu. V poročilu Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu o izvajanju Direktive 2007/38/ES o naknadnem opremljanju težkih tovornih vozil, registriranih v Skupnosti, z ogledali⁸ je prav tako poudarjen pomen vidljivosti voznikov. Nova konstrukcija kabin bo prav tako prispevala k izboljšanju varnosti v cestnem prometu z zmanjšanjem mrtvih kotov voznikov, zlasti pod vetrobranskim steklom, zaradi česar **bi moralo biti** veliko manj smrtnih žrtev med ranljivimi udeleženci v prometu, kot so pešci ali kolesarji. Ta nova konstrukcija **mora omogočiti** tudi načrtovanje struktur za absorpcijo energije v primeru trka **v smislu Uredbe 2003/102/ES, ki se uspešno izvaja**. Z morebitnim povečanjem prostornine

kabine se bosta izboljšala tudi dobro počutje, **kar zadeva izboljšanje kakovosti delovnega mesta**, in varnost voznika.

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM (2012) 258.

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM (2012) 258.

Or. de

Predlog spremembe 71 **Anna Ibrisagic**

Predlog direktive **Uvodna izjava 5**

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(5) Komisija je v svojih usmeritvah politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011-2020⁷ določila ukrepe za povečanje varnosti vozil in povečanje varnosti za ranljive udeležence v prometu. V poročilu Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu o izvajanju Direktive 2007/38/ES o naknadnem opremljanju težkih tovornih vozil, registriranih v Skupnosti, z ogledali⁸ je prav tako poudarjen pomen vidljivosti voznikov. ***Nova konstrukcija kabin bo prav tako prispevala k izboljšanju*** varnosti v cestnem prometu z ***zmanjšanjem*** mrtvih kotov voznikov, zlasti pod vetrobranskim steklom, ***zaradi česar bo veliko*** manj smrtnih žrtev med ranljivimi udeleženci v prometu, kot so pešci ali kolesarji. Ta nova konstrukcija bo omogočila tudi načrtovanje struktur za absorpcijo energije v primeru trka. Z morebitnim povečanjem prostornine kabine se bosta izboljšala tudi dobro počutje in varnost voznika.

Predlog spremembe

(5) Komisija je v svojih usmeritvah politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011-2020⁷ določila ukrepe za povečanje varnosti vozil in povečanje varnosti za ranljive udeležence v prometu. V poročilu Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu o izvajanju Direktive 2007/38/ES o naknadnem opremljanju težkih tovornih vozil, registriranih v Skupnosti, z ogledali⁸ je prav tako poudarjen pomen vidljivosti voznikov. ***Vendar pa rekonstrukcija in podaljšanje kabine ne bosta samodejno privedla do varnostnih izboljšav. Varnost je treba obravnavati v uredbi o splošni varnosti (ES 661/2009) in v okviru ustrezne zakonodaje UN/ECE. V to zakonodajo bi bilo mogoče vpeljati dodatne varnostne ukrepe za zmanjšanje*** mrtvih kotov voznikov, zlasti pod vetrobranskim steklom, ***in za preprečevanje možnih trčenj, da bi bilo tako*** manj smrtnih žrtev med ranljivimi udeleženci v prometu, kot so pešci ali kolesarji. Ta nova konstrukcija bo omogočila tudi načrtovanje struktur za absorpcijo energije v primeru trka. Z morebitnim povečanjem prostornine kabine

se bosta izboljšala tudi dobro počutje in varnost voznika.

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

Or. en

Predlog spremembe 72

Phil Bennion

Predlog direktive

Uvodna izjava 6

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(6) Testiranje aerodinamičnih naprav in njihove namestitve na vozila bo moralo biti izvedeno pred njihovim dajanjem na trg. V ta namen bodo države članice izdale potrdila, ki bodo priznana v drugih državah članicah.

Predlog spremembe

(6) Testiranje aerodinamičnih naprav in njihove namestitve na vozila **v skladu s preskusnim postopkom za merjenje aerodinamičnosti, ki ga razvija Evropska komisija**, bo moralo biti izvedeno pred njihovim dajanjem na trg. V ta namen bodo države članice izdale potrdila, ki bodo priznana v drugih državah članicah. **Komisija bi morala razviti natančne tehnične smernice za uporabo in zahteve za potrdila.**

Or. en

Obrazložitev

Evropska komisija razvija preskusni postopek VECTO, ki bo omogočal doslednost meritev aerodinamičnosti po Evropi.

Predlog spremembe 73

Patricia van der Kammen

Predlog direktive

Uvodna izjava 6

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(6) Testiranje aerodinamičnih naprav in njihove namestitve na vozila bo moralo biti izvedeno pred njihovim dajanjem na trg. V ta namen **bodo** države članice **izdale** potrdila, **ki bodo priznana v drugih državah članicah**.

Predlog spremembe

(6) Testiranje aerodinamičnih naprav in njihove namestitve na vozila bo moralo biti izvedeno pred njihovim dajanjem na trg. V ta namen **lahko** države članice **izdajo** potrdila, **če tako želijo**.

Or. nl

Predlog spremembe 74
Juozas Imbrasas

Predlog direktive
Uvodna izjava 6 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(6a) Države članice, ki sklenejo sporazume, ki dopuščajo uporabo daljših in težjih vozil v čezmejnem prometu, bi morale zagotoviti, da cilja 30- in 50-odstotnega ^{8a} zmanjšanja za leti 2030 in 2050 ne predstavljata bremena za gospodarstvo, in potrditi, da je cestni tovorni prevoz na dolge razdalje gospodarsko pozitiven. Dokazati in dokumentirati bi bilo treba, da je sedanja in prihodnja vloga daljših in težjih vozil, da dopolnjujejo železniški in vodni promet, ne pa da z njim tekmujejo, ter o tem poročati Komisiji za pridobitev njene odobritve.

^{8a} UL C 168 E, 14.6.2013, str. 72.

Or. en

Predlog spremembe 75
Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch

Predlog direktive
Uvodna izjava 6 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(6a) Revizija Direktive 96/53/ES je priložnost, da se za dosego ciljev bele knjige o prometu, ki je bila objavljena leta 2011, izboljšata varnost in udobje ob upoštevanju zahtev iz okvirne Direktive o zdravju in varnosti pri delu 89/391/EGS.

Or. en

Predlog spremembe 76
Hubert Pirker

Predlog direktive
Uvodna izjava 7

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(7) Daljša vozila se lahko uporabijo pri čezmejnem prevozu, če je to že dovoljeno v obeh zadevnih državah članicah in če so izpolnjeni pogoji za odstopanja v skladu s členom 4(3), (4) ali (5) Direktive. Evropska komisija je že zagotovila smernice o uporabi člena 4 Direktive. Prevoz iz člena 4(4) ne bo bistveno vplival na mednarodno konkurenco, če bo čezmejna uporaba omejena na dve državi članici ali če to omogočajo obstoječa infrastruktura in zahteve glede varnosti v cestnem prometu. Tako je doseženo ravnovesje med pravico držav članic v skladu z načelom subsidiarnosti, da določijo prometne rešitve, prilagojene njihovim posebnim okoliščinam, na eni strani in potrebo, da te politike ne izkrivljajo notranjega trga. Določbe člena 4(4) so v tem smislu pojasnjene.

(7) Vozila, ki niso v skladu s skupnimi standardi, določenimi v tej direktivi, so dovoljena izključno v notranjem prometu posamezne države članice. Tako je doseženo ravnovesje med pravico držav članic v skladu z načelom subsidiarnosti, da določijo prometne rešitve, prilagojene njihovim posebnim okoliščinam, na eni strani in potrebo, da te politike ne izkrivljajo notranjega trga. Določbe člena 4(4) so v tem smislu pojasnjene.

Or. de

Obrazložitev

To pojasnilo je potrebno, da se ponovno pojasni cilj te direktive: mere in teže gospodarskih vozil se za namene delujočega notranjega trga določijo po celotni Evropi. Kršitve izkrivljajo konkurenco in s tem škodijo notranjemu trgu.

Predlog spremembe 77

Peter van Dalen

Predlog direktive

Uvodna izjava 7

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(7) Daljša vozila se lahko uporabijo pri čezmejnem prevozu, če je to že dovoljeno v *obeh* zadevnih državah članicah in če so izpolnjeni pogoji za odstopanja v skladu s členom 4(3), (4) ali (5) Direktive. Evropska komisija je že zagotovila smernice o uporabi člena 4 Direktive. Prevoz iz člena 4(4) ne bo bistveno vplival na mednarodno konkurenco, če bo čezmejna uporaba omejena na dve državi članici ali če to omogočajo obstoječa infrastruktura in zahteve glede varnosti v cestnem prometu. Tako je doseženo ravnovesje med pravico držav članic v skladu z načelom subsidiarnosti, da določijo prometne rešitve, prilagojene njihovim posebnim okoliščinam, na eni strani in potrebo, da te politike ne izkrivljajo notranjega trga. Določbe člena 4(4) so v tem smislu pojasnjene.

Predlog spremembe

(7) Daljša vozila se lahko uporabijo pri čezmejnem prevozu, če je to že dovoljeno v zadevnih državah članicah in če so izpolnjeni pogoji za odstopanja v skladu s členom 4(3), (4) ali (5) Direktive. Evropska komisija je že zagotovila smernice o uporabi člena 4 Direktive. Prevoz iz člena 4(4) ne bo bistveno vplival na mednarodno konkurenco, če bo čezmejna uporaba omejena na dve državi članici ali če to omogočajo obstoječa infrastruktura in zahteve glede varnosti v cestnem prometu. Tako je doseženo ravnovesje med pravico držav članic v skladu z načelom subsidiarnosti, da določijo prometne rešitve, prilagojene njihovim posebnim okoliščinam, na eni strani in potrebo, da te politike ne izkrivljajo notranjega trga. Določbe člena 4(4) so v tem smislu pojasnjene.

Or. nl

Predlog spremembe 78

Ismail Ertug

Predlog direktive

Uvodna izjava 7

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(7) Daljša vozila se lahko uporabijo pri čezmejnem prevozu, če je to že dovoljeno v obeh zadevnih državah članicah in če so izpolnjeni pogoji za odstopanja v skladu s členom 4(3), (4) ali (5) Direktive.

Evropska komisija je že zagotovila smernice o uporabi člena 4 Direktive. Prevoz iz člena 4(4) ne bo bistveno vplival na mednarodno konkurenco, če bo čezmejna uporaba omejena na dve državi članici ali če to omogočajo obstoječa infrastruktura in zahteve glede varnosti v cestnem prometu. Tako je doseženo ravnovesje med pravico držav članic v skladu z načelom subsidiarnosti, da določijo prometne rešitve, prilagojene njihovim posebnim okoliščinam, na eni strani in potrebo, da te politike ne izkrivljajo notranjega trga. Določbe člena 4(4) so v tem smislu pojasnjene.

Predlog spremembe

(7) Znotraj Evropske unije je mednarodni prevoz z vozili ali skupinami vozil, katerih mere in teže presegajo najvišje dovoljene vrednosti iz Priloge I, prepovedan.

Or. de

Predlog spremembe 79

Jim Higgins, Jacqueline Foster, Phil Prendergast

Predlog direktive

Uvodna izjava 7

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(7) Daljša vozila se lahko uporabijo pri čezmejnem prevozu, če je to že dovoljeno v *obeh* zadevnih državah članicah in če so izpolnjeni pogoji za odstopanja v skladu s členom 4(3), (4) ali (5) Direktive.

Evropska komisija je že zagotovila smernice o uporabi člena 4 Direktive. Prevoz iz člena 4(4) ne bo bistveno vplival na mednarodno konkurenco, če bo čezmejna uporaba omejena na dve državi članici ali če to omogočajo obstoječa infrastruktura in zahteve glede varnosti v

Predlog spremembe

(7) Daljša *in višja* vozila se lahko uporabijo pri čezmejnem prevozu, če je to že dovoljeno v zadevnih državah članicah in če so izpolnjeni pogoji za odstopanja v skladu s členom 4(3), (4) ali (5) Direktive. *Ta določba ne sme izkrivljati notranjega trga.*** Tako je doseženo ravnovesje med pravico držav članic v skladu z načelom subsidiarnosti, da določijo prometne rešitve, prilagojene njihovim posebnim okoliščinam, na eni strani in potrebo, da te politike ne izkrivljajo notranjega trga.**

cestnem prometu. Tako je doseženo ravnovesje med pravico držav članic v skladu z načelom subsidiarnosti, da določijo prometne rešitve, prilagojene njihovim posebnim okoliščinam, na eni strani in potrebo, da te politike ne izkrivljajo notranjega trga. Določbe člena 4(4) so v tem smislu pojasnjene.

Določbe člena 4(4) so v tem smislu pojasnjene.

Or. en

Obrazložitev

Državam članicam bi moralo biti dovoljeno, da se ukvarjajo s čezmejno trgovino, če menijo, da je to primerno. Evropska unija ne bi smela nalagati samovoljnih omejitev za mere vozil na območjih EU, kjer je infrastruktura zgrajena po visokih standardih, ki omogoča učinkovitejše načine prevoza.

Predlog spremembe 80 **Michel Dantin, Dominique Riquet**

Predlog direktive **Uvodna izjava 7**

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(7) Daljša vozila se **lahko uporabijo** pri čezmejnem prevozu, **če je to že dovoljeno v obeh zadevnih državah članicah in če so izpolnjeni pogoji za odstopanja v skladu s členom 4(3), (4) ali (5) Direktive.** **Evropska komisija je že zagotovila smernice o uporabi člena 4 Direktive.** **Prevoz iz člena 4(4) ne bo bistveno vplival na mednarodno konkurenco, če bo čezmejna uporaba omejena na dve državi članici ali če to omogočajo obstoječa infrastruktura in zahteve glede varnosti v cestnem prometu.** **Tako je doseženo ravnovesje med pravico držav članic v skladu z načelom subsidiarnosti, da določijo prometne rešitve, prilagojene njihovim posebnim okoliščinam, na eni strani in potrebo, da te politike ne izkrivljajo notranjega trga. Določbe člena 4(4) so v tem smislu pojasnjene.**

Predlog spremembe

(7) Daljša vozila se **ne smejo uporabiti** pri čezmejnem prevozu, **ker lahko izkrivljajo mednarodno konkurenco in poškodujejo nekatere dele cestne infrastrukture, hkrati pa ogrožajo varnost v cestnem prometu in trajnostni razvoj prevoza v Evropi.**

Predlog spremembe 81

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

Predlog direktive

Uvodna izjava 7

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(7) **Daljša** vozila se lahko uporabijo pri čezmejnem prevozu, če je to že dovoljeno v obeh zadevnih državah članicah **in če so izpolnjeni pogoji za odstopanja v skladu s členom 4(3), (4) ali (5) Direktive.**

Evropska komisija je že zagotovila smernice o uporabi člena 4 Direktive.

Prevoz iz člena 4(4) ne bo bistveno vplival na mednarodno konkurenco, če bo

čezmejna uporaba omejena na dve državi članici ali če to omogočajo obstoječa infrastruktura in zahteve glede varnosti v cestnem prometu.

Tako je doseženo ravnovesje med pravico držav članic v skladu z načelom subsidiarnosti, da določijo prometne rešitve, prilagojene njihovim posebnim okoliščinam, na eni strani in potrebo, da te politike ne izkrivljajo notranjega trga. **Določbe člena 4(4) so v tem smislu pojasnjene.**

Predlog spremembe

(7) Vozila z **največjo dovoljeno težo 44 ton** se lahko uporabijo pri čezmejnem prevozu, če je to že dovoljeno v obeh zadevnih državah članicah. Tako je doseženo ravnovesje med pravico držav članic v skladu z načelom subsidiarnosti, da določijo prometne rešitve, prilagojene njihovim posebnim okoliščinam, na eni strani in potrebo, da te politike ne izkrivljajo notranjega trga.

Obrazložitev

Zdi se bistveno, da evropski predpisi upoštevajo spremembe v prevoznem sektorju znotraj Skupnosti in tako dovolijo čezmejno gibanje vozil ali skupin vozil z največjo dovoljeno težo 44 ton, pri čemer ne smejo kršiti zahtev glede varnosti v cestnem prometu.

Predlog spremembe 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

Predlog direktive
Uvodna izjava 7

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(7) Daljša vozila se lahko uporabijo pri čezmejnem prevozu, če je to že dovoljeno v **obeh** zadevnih državah članicah in če so izpolnjeni pogoji za odstopanja v skladu s členom 4(3), **(4) ali (5)** Direktive. ***Evropska komisija je že zagotovila smernice o uporabi člena 4 Direktive. Prevoz iz člena 4(4) ne bo bistveno vplival na mednarodno konkurenco, če bo čezmejna uporaba omejena na dve državi članici ali če to omogočajo obstoječa infrastruktura in zahteve glede varnosti v cestnem prometu.*** Tako je doseženo ravnovesje med pravico držav članic v skladu z načelom subsidiarnosti, da določijo prometne rešitve, prilagojene njihovim posebnim okoliščinam, na eni strani in potrebo, da te politike ne izkrivljajo notranjega trga. ***Določbe člena 4(4) so v tem smislu pojasnjene.***

Predlog spremembe

(7) Daljša, ***višja in/ali težja*** vozila se lahko uporabijo pri čezmejnem prevozu, če je to že dovoljeno ***ali če obstaja namera to trajno dovoliti*** v zadevnih državah članicah ***od uveljavitve Direktive 96/53/ES*** in če so izpolnjeni pogoji za odstopanja v skladu s členom 4(4) Direktive. ***Tovrstna vozila se lahko uporabijo tudi pri čezmejnem prevozu med državami članicami in sosednjimi državami članicami, kjer so začasno že dovoljena. Določbe v zvezi s tem so opredeljene v novem členu 4(7).*** Tako je doseženo ravnovesje med pravico držav članic v skladu z načelom subsidiarnosti, da določijo prometne rešitve, prilagojene njihovim posebnim okoliščinam, na eni strani in potrebo, da te politike ne izkrivljajo notranjega trga.

Or. en

Obrazložitev

V skladu z načelom subsidiarnosti morajo države članice imeti pravico, da določijo prometne rešitve, prilagojene njihovim posebnim okoliščinam, pod pogojem, da te rešitve ne razlikujejo med nacionalnimi in drugimi vozili. Direktiva 96/53/ES v tem pogledu državam članicam že daje široko polje proste presoje.

Predlog spremembe 83
Phil Bennion

Predlog direktive
Uvodna izjava 7

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(7) Daljša vozila se lahko ***uporabijo*** pri čezmejnem prevozu, če ***je to že dovoljeno v***

Predlog spremembe

(7) Daljša vozila ***ostajajo izjema glede na skupne standarde, ki so določeni s to***

obeh zadevnih državah članicah in če so izpolnjeni pogoji za odstopanja v skladu s členom 4(3), (4) ali (5) Direktive. Evropska komisija *je že zagotovila smernice o uporabi člena 4* Direktive. *Prevoz iz člena 4(4) ne bo bistveno vplival na mednarodno konkurenco, če bo čezmejna uporaba omejena na dve državi članici ali če to omogočajo obstoječa infrastruktura in zahteve glede varnosti v cestnem prometu. Tako je doseženo ravnovesje med* pravico držav članic v skladu z načelom subsidiarnosti, da določijo prometne rešitve, prilagojene njihovim posebnim okoliščinam, *na eni strani in potrebo, da te politike ne izkrivljajo notranjega trga. Določbe člena 4(4) so v tem smislu pojasnjene.*

direktivo, in se lahko odobrijo pri čezmejnem prevozu samo v posebnih okoliščinah, če to dovolita obe zadevni državi članici in če so izpolnjeni pogoji za odstopanja v skladu s členom 4(3), (4), *(4a novo)* ali (5) Direktive. Evropska komisija *bi morala zagotoviti, da nobeno odstopanje od standardov iz te direktive ne vpliva na mednarodno konkurenco ter okoljske in varnostne cilje Evropske unije. Zajamčiti je treba* pravico držav članic v skladu z načelom subsidiarnosti, da določijo prometne rešitve, prilagojene njihovim posebnim okoliščinam, *pri čemer pa je treba tudi preprečiti, da bi te politike izkrivljale notranji trg ter vplivale na okoljske in varnostne cilje Evropske unije. Zato je torej primerno določiti minimalne zahteve za delovanje teh vozil.*

Or. en

Predlog spremembe 84

Marita Ulvskog, Ole Christensen, Liisa Jaakonsaari

Predlog direktive

Uvodna izjava 7

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(7) Daljša vozila se lahko uporabijo pri čezmejnem prevozu, če je to že dovoljeno v *obeh* zadevnih državah članicah in če so izpolnjeni pogoji za odstopanja v skladu s členom 4(3), (4) ali (5) Direktive. Evropska komisija je že zagotovila smernice o uporabi člena 4 Direktive. Prevoz iz člena 4(4) ne bo bistveno vplival na mednarodno konkurenco, če bo čezmejna uporaba omejena na *dve državi članici ali če* to omogočajo obstoječa infrastruktura in zahteve glede varnosti v cestnem prometu. Tako je doseženo ravnovesje med pravico držav članic v skladu z načelom subsidiarnosti, da določijo prometne rešitve, prilagojene

Predlog spremembe

(7) Daljša *in/ali težja* vozila se lahko uporabijo pri čezmejnem prevozu, če je to že dovoljeno v zadevnih državah članicah in če so izpolnjeni pogoji za odstopanja v skladu s členom 4(2), (3), (4) ali (5) Direktive. Evropska komisija je že zagotovila smernice o uporabi člena 4 Direktive. Prevoz iz člena 4(4) ne bo bistveno vplival na mednarodno konkurenco, če bo čezmejna uporaba omejena na *države članice, v katerih* to omogočajo obstoječa infrastruktura in zahteve glede varnosti v cestnem prometu. Tako je doseženo ravnovesje med pravico držav članic v skladu z načelom subsidiarnosti, da določijo prometne

njihovim posebnim okoliščinam, na eni strani in potrebo, da te politike ne izkrivljajo notranjega trga. Določbe člena 4(4) so v tem smislu pojasnjene.

rešitve, prilagojene njihovim posebnim okoliščinam, na eni strani in potrebo, da te politike ne izkrivljajo notranjega trga. Določbe člena 4(4) so v tem smislu pojasnjene.

Or. sv

Predlog spremembe 85 **Franco Frigo**

Predlog direktive **Uvodna izjava 7**

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(7) Daljša vozila se lahko uporabijo pri čezmejnem prevozu, **če je to že dovoljeno v obeh zadevnih državah članicah in če so izpolnjeni pogoji za odstopanja v skladu s členom 4(3), (4) ali (5) Direktive. Evropska komisija je že zagotovila smernice o uporabi člena 4 Direktive. Prevoz iz člena 4(4) ne bo bistveno vplival na mednarodno konkurenco, če bo čezmejna uporaba omejena na dve državi članici ali če to omogočajo obstoječa infrastruktura in zahteve glede varnosti v cestnem prometu. Tako je doseženo ravnovesje med pravico držav članic v skladu z načelom subsidiarnosti, da določijo prometne rešitve, prilagojene njihovim posebnim okoliščinam, na eni strani in potrebo, da te politike ne izkrivljajo notranjega trga. Določbe člena 4(4) so v tem smislu pojasnjene.**

Predlog spremembe

(7) Daljša **in/ali težka tovorna** vozila se lahko uporabijo pri čezmejnem prevozu. **Vsakemu zakonodajnemu predlogu za dovoljeno čezmejno uporabo teh vozil mora biti priložena ocena učinka, ki upošteva učinke na spremembo načina prevoza, varnost, socialne pogoje in pogoje za zaposlitev, mala in srednja podjetja, logistiko, onesnaževanje in hrup, da se oceni, ali je zakonodajni predlog združljiv z glavnimi cilji politike Unije, kot so navedeni v beli knjigi.**

Or. it

Predlog spremembe 86 **Sabine Wils**

Predlog direktive **Uvodna izjava 7**

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(7) Daljša vozila se **lahko uporabijo** pri čezmejnem prevozu, **če je to že dovoljeno v obeh zadevnih državah članicah in če so izpolnjeni pogoji za odstopanja v skladu s členom 4(3), (4) ali (5) Direktive.** **Evropska komisija je že zagotovila smernice o uporabi člena 4 Direktive.** Prevoz iz člena 4(4) **ne bo bistveno** vplival na mednarodno konkurenco, **če bo čezmejna uporaba omejena na dve državi članici ali če to omogočajo obstoječa infrastruktura in zahteve glede varnosti v cestnem prometu. Tako je doseženo ravnovesje med pravico držav članic v skladu z načelom subsidiarnosti, da določijo prometne rešitve, prilagojene njihovim posebnim okoliščinam, na eni strani in potrebo, da te politike ne izkrivljajo notranjega trga. Določbe člena 4(4) so v tem smislu pojasnjene.**

Predlog spremembe

(7) Daljša **in/ali težja** vozila se **ne bi smela uporabljati** pri čezmejnem prevozu. **Čezmejni prevoz bi** vplival na mednarodno konkurenco **in nasprotoval načelu standardizacije tež in mer v mednarodnem prevozu po celotni EU.**

Or. en

Obrazložitev

Čezmejna uporaba daljših in težjih vozil je bodisi dovoljena bodisi ni dovoljena: trditev, da omejitev čezmejne uporabe teh vozil ne bi imela bistvenega vpliva na mednarodno konkurenco, nima nobene osnove.

Načelo subsidiarnosti bi se moralo nanašati samo na dejavnost znotraj države članice in ga ni mogoče razširiti na dvostranske mednarodne sporazume.

Predlog spremembe 87

Nathalie Griesbeck, Robert Rochefort

Predlog direktive

Uvodna izjava 7

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(7) **Daljša vozila se lahko uporabijo** pri čezmejnem prevozu, **če je to že dovoljeno v obeh zadevnih državah članicah in če so izpolnjeni pogoji za odstopanja v skladu s členom 4(3), (4) ali (5) Direktive.**

Predlog spremembe

(7) **Za preprečitev izkrivljanja konkurence med prevozniki iz različnih držav članic morajo biti mere vozil, ki se uporabljajo za mednarodni prevoz, za vse enake. Vsa izvzeta od teh skupnih standardov so**

Evropska komisija je že zagotovila smernice o uporabi člena 4 Direktive. Prevoz iz člena 4(4) ne bo bistveno vplival na mednarodno konkurenco, če bo čezmejna uporaba omejena na dve državi članici ali če to omogočajo obstoječa infrastruktura in zahteve glede varnosti v cestnem prometu. Tako je doseženo ravnovesje med pravico držav članic v skladu z načelom subsidiarnosti, da določijo prometne rešitve, prilagojene njihovim posebnim okoliščinam, na eni strani in *potrebo, da te politike ne izkrivljajo notranjega trga. Določbe člena 4(4) so v tem smislu pojasnjene.*

omejena izključno na nacionalne prevoze. Tako je doseženo ravnovesje med pravico držav članic v skladu z načelom subsidiarnosti, da določijo prometne rešitve, prilagojene njihovim posebnim okoliščinam, na eni strani in *cilji bele knjige.*

Or. fr

Predlog spremembe 88

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

Predlog direktive

Uvodna izjava 7

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(7) Daljša vozila se lahko uporabijo pri čezmejnem prevozu, če je to že dovoljeno v *obeh* zadevnih državah članicah in če so izpolnjeni pogoji za odstopanja v skladu s členom 4(3), (4) ali (5) Direktive. Evropska komisija je že zagotovila smernice o uporabi člena 4 Direktive. *Prevoz iz člena 4(4) ne bo bistveno vplival na mednarodno konkurenco, če bo čezmejna uporaba omejena na dve državi članici ali če to omogočajo obstoječa infrastruktura in zahteve glede varnosti v cestnem prometu.* Tako je doseženo ravnovesje med pravico držav članic v skladu z načelom subsidiarnosti, da določijo prometne rešitve, prilagojene njihovim posebnim okoliščinam, na eni strani in potrebo, da te politike ne izkrivljajo notranjega trga. Določbe

Predlog spremembe

(7) Daljša vozila se lahko uporabijo pri čezmejnem prevozu, če je to že dovoljeno v *dveh ali več* zadevnih državah članicah in če so izpolnjeni pogoji za odstopanja v skladu s členom 4(3), (4) ali (5) Direktive. *Pristojni organi držav članic bi morali določiti posebne zahteve za vozilo, infrastrukturo in voznika, da se zagotovi ustrezna stopnja varnosti. Čezmejna uporaba teh vozil bi morala biti podprta z dvostranskimi ali večstranskimi sporazumi med pristojnimi organi zadevnih držav članic, v katerih bi bile opredeljene poti in drugi pogoji, ki jih je treba izpolniti.* Evropska komisija je že zagotovila smernice o uporabi člena 4 Direktive. Tako je doseženo ravnovesje med pravico držav članic v skladu z načelom subsidiarnosti, da določijo

člena 4(4) so v tem smislu pojasnjene.

prometne rešitve, prilagojene njihovim posebnim okoliščinam, na eni strani in potrebo, da te politike ne izkrivljajo notranjega trga. Določbe člena 4(4) so v tem smislu pojasnjene.

Or. en

Predlog spremembe 89
Patricia van der Kammen

Predlog direktive
Uvodna izjava 7

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(7) Daljša vozila se lahko uporabijo pri čezmejnem prevozu, če je to *že* dovoljeno v obeh zadevnih državah članicah *in če so izpolnjeni pogoji za odstopanja v skladu s členom 4(3), (4) ali (5) Direktive. Evropska komisija je že zagotovila smernice o uporabi člena 4 Direktive. Prevoz iz člena 4(4) ne bo bistveno vplival na mednarodno konkurenco, če bo čezmejna uporaba omejena na dve državi članici ali če to omogočajo obstoječa infrastruktura in zahteve glede varnosti v cestnem prometu. Tako je doseženo ravnovesje med pravico držav članic v skladu z načelom subsidiarnosti, da določijo prometne rešitve, prilagojene njihovim posebnim okoliščinam, na eni strani in potrebo, da te politike ne izkrivljajo notranjega trga. Določbe člena 4(4) so v tem smislu pojasnjene.*

Predlog spremembe

(7) Daljša *in/ali težja* vozila se lahko uporabijo pri čezmejnem prevozu, če je to dovoljeno v obeh zadevnih državah članicah .

Or. nl

Predlog spremembe 90
Phil Bennion

Predlog direktive
Uvodna izjava 7 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(7a) Pričakovati je, da bodo zaradi daljših in težjih tovornih vozil potrebne naložbe za prilagoditev in vzdrževanje cestne infrastrukture ter okrepitev ukrepov za zmanjšanje hrupa, onesnaževanja zraka, nesreč in prometnih zastojev. Zato lahko države članice v vsakem primeru prepovejo uporabo teh vozil na svojem ozemlju;

Or. en

**Predlog spremembe 91
Georges Bach**

**Predlog direktive
Uvodna izjava 7 a (novo)**

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(7a) Uporaba daljših vozil za mednarodni prevoz bo imela posledice za varnost v cestnem prometu, okolje in cestno infrastrukturo. Komisija bi pred odpravo sedanje prepovedi daljših in težjih vozil za opravljanje mednarodnih prevozov morala oceniti potencialne učinke takšne spremembe pravil.

Or. en

**Predlog spremembe 92
Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Predlog direktive
Uvodna izjava 7 a (novo)**

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(7a) Vsakršne spremembe mer težkih tovornih vozil, bodisi njihove dolžine,

višine, širine ali teže, bi za države članice pomenile težko finančno breme, saj bi morale prilagoditi infrastrukturo, kot so izvozi z avtocest, mostovi, predori, krožišča ali nakloni strmih ulic.

Or. en

Predlog spremembe 93
Gesine Meissner

Predlog direktive
Uvodna izjava 7 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(7a) Komisija bi si morala prizadevati za usklajen pristop v zvezi s postopki odobritve za pridobitev posebnih dovoljenj za vozila in skupine vozil, ki presegajo največje dovoljene mere v skladu s členom 4(3). Uskladiti je treba postopke pristojnih organov v različnih državah članicah in/ali regijah za izdajo dovoljenja za prevoz nedeljivega tovora.

Or. en

Obrazložitev

V praksi namreč pridobitev posebnih dovoljenj za čezmejni prevoz na primer delov vetrne turbine otežujejo ravno različni postopki v državah članicah.

Predlog spremembe 94
Mathieu Grosch, Corien Wortmann-Kool, Dieter-Lebrecht Koch, Gesine Meissner

Predlog direktive
Uvodna izjava 7 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(7a) Za oceno učinka vozil, ki presegajo mere, ki jih določa ta direktiva o varnosti v cestnem prometu, je primerno, da države

članice zbirajo podatke o nezgodah, v katerih so udeležena težka tovorna vozila, daljša od 18,75 m. Komisija bi morala razmisliti o tem, da bi predlagala vključitev teh podatkov med obveznosti letnega poročanja držav članic v okviru Odločbe Sveta 93/704/ES o oblikovanju podatkovne baze Skupnosti o prometnih nesrečah.

Or. en

Obrazložitev

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.

Predlog spremembe 95 **Hubert Pirker**

Predlog direktive **Uvodna izjava 8**

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(8) Uporaba alternativnega pogona, ki ne deluje le na fosilna goriva in torej ne onesnažuje okolja ali ga onesnažuje manj, kot je električni ali hibridni pogon pri težkih tovornih vozilih in avtobusih (predvsem v mestih ali predmestjih), povzroča dodatno obtežitev vozil, ki se ne sme upoštevati pri izračunu nosilnosti vozila, da to z gospodarskega vidika ne bi škodilo sektorju cestnega prevoza.

Predlog spremembe

(8) Uporaba alternativnega pogona, ki ne deluje le na fosilna goriva in torej ne onesnažuje okolja ali ga onesnažuje manj, kot je električni ali hibridni pogon pri težkih tovornih vozilih in avtobusih (predvsem v mestih ali predmestjih), povzroča dodatno obtežitev vozil, ki se ne sme upoštevati pri izračunu nosilnosti vozila, da to z gospodarskega vidika ne bi škodilo sektorju cestnega prevoza. ***Ta direktiva mora upoštevati načelo tehnološke nevtralnosti, da ne bi omejili raziskav in razvoja na tem področju.***

Or. de

Obrazložitev

Določitev samo dveh pogonov ni smotrna. To zavira potencialne inovacije na tem področju. Ta direktiva ne sme ovirati tehnološkega razvoja, temveč mora biti tehnološko nevtralna.

Predlog spremembe 96 **Phil Bennion**

Predlog direktive **Uvodna izjava 8**

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(8) Uporaba alternativnega pogona, ki ne deluje le na fosilna goriva in torej ne onesnažuje okolja ali ga onesnažuje manj, kot je električni ali hibridni pogon pri težkih tovornih vozilih in avtobusih (predvsem v mestih ali predmestjih), povzroča dodatno obtežitev vozil, ki se ne sme upoštevati pri izračunu nosilnosti vozila, da to z gospodarskega vidika ne bi škodilo sektorju cestnega prevoza.

Predlog spremembe

(8) Uporaba **nizkoogljičnih tehnologij, tudi** alternativnega pogona, ki ne deluje le na fosilna goriva in torej ne onesnažuje okolja ali ga onesnažuje manj, kot je električni ali hibridni pogon pri težkih tovornih vozilih in avtobusih (predvsem v mestih ali predmestjih), povzroča dodatno obtežitev vozil, ki se ne sme upoštevati pri izračunu nosilnosti vozila, da to z gospodarskega vidika ne bi škodilo sektorju cestnega prevoza.

Or. en

Predlog spremembe 97 **Jörg Leichtfried**

Predlog direktive **Uvodna izjava 8**

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(8) Uporaba alternativnega pogona, ki ne deluje le na fosilna goriva in torej ne onesnažuje okolja ali ga onesnažuje manj, kot je električni ali hibridni pogon pri težkih tovornih vozilih in avtobusih (predvsem v mestih ali predmestjih), povzroča dodatno obtežitev vozil, ki se ne sme upoštevati pri izračunu nosilnosti vozila, da to z gospodarskega vidika ne bi

Predlog spremembe

(8) Uporaba alternativnega pogona, ki ne deluje le na fosilna goriva in torej ne onesnažuje okolja ali ga onesnažuje manj, kot je električni ali hibridni pogon pri težkih tovornih vozilih in avtobusih (predvsem v mestih ali predmestjih), povzroča dodatno obtežitev vozil, ki se ne sme upoštevati pri izračunu nosilnosti vozila, da to z gospodarskega vidika ne bi

škodilo sektorju cestnega prevoza.

škodilo sektorju cestnega prevoza. *Vozilom z alternativnim pogonom bi bilo treba dovoliti, da prekoračijo največjo dovoljeno težo za največ eno tono, pri čemer pa dodatna teža ne sme povečati tovarne prostornine vozila. Ohraniti bi bilo treba načelo tehnološke nevtralnosti.*

Or. de

Obrazložitev

Dopolnitev zadevnega predloga spremembe v osnutku poročila, ki pojasnjuje, da je dovoljena samo tolikšna dodatna teža, kolikor je dejansko potrebno za alternativni pogon. Povečanje tovarne prostornine se ne sme dopustiti.

Predlog spremembe 98 Oldřich Vlasák

Predlog direktive Uvodna izjava 8

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(8) Uporaba alternativnega pogona, ki ne deluje le na fosilna goriva in torej ne onesnažuje okolja ali ga onesnažuje manj, kot je električni ali hibridni pogon pri težkih tovornih vozilih in avtobusih (predvsem v mestih ali predmestjih), *povzroča dodatno obtežitev vozil, ki se ne sme upoštevati pri izračunu nosilnosti vozila, da to z gospodarskega vidika ne bi škodilo sektorju cestnega prevoza.*

Predlog spremembe

(8) Uporaba alternativnega pogona, ki ne deluje le na fosilna goriva in torej ne onesnažuje okolja ali ga onesnažuje manj, kot je električni ali hibridni pogon pri težkih tovornih vozilih in avtobusih (predvsem v mestih ali predmestjih), *Evropski uniji pomaga dosežati energetske neodvisnosti in uresničevati cilje iz bele knjige z naslovom „Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu“.*

Or. cs

Predlog spremembe 99 Christine De Veyrac, Dominique Vlasto

Predlog direktive Uvodna izjava 8

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(8) **Uporaba** alternativnega pogona, ki ne deluje le na fosilna goriva in torej ne onesnažuje okolja ali ga onesnažuje manj, **kot je električni ali hibridni pogon pri težkih tovornih vozilih in avtobusih (predvsem v mestih ali predmestjih), povzroča dodatno obtežitev vozil, ki se ne sme upoštevati pri** izračunu nosilnosti vozila, da to z gospodarskega vidika ne bi škodilo sektorju cestnega prevoza.

Predlog spremembe

(8) **V skladu z načelom tehnološke nevtralnosti in za spodbuditev prevoznikov k uporabi** alternativnega pogona, ki ne deluje le na fosilna goriva in torej ne onesnažuje okolja ali ga onesnažuje manj, **je bistveno, da se dodatna obtežitev teh vozil na alternativni pogon ne upošteva** pri izračunu nosilnosti vozila, da to z gospodarskega vidika ne bi škodilo sektorju cestnega prevoza.

Or. fr

Predlog spremembe 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

Predlog direktive

Uvodna izjava 8

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(8) Uporaba alternativnega pogona, ki ne deluje le na fosilna goriva in torej ne onesnažuje okolja ali ga onesnažuje manj, kot je električni ali hibridni pogon pri težkih tovornih vozilih in avtobusih (predvsem v mestih ali predmestjih), povzroča dodatno obtežitev vozil, ki se ne sme upoštevati pri izračunu nosilnosti vozila, da to z gospodarskega vidika ne bi škodilo sektorju cestnega prevoza.

Predlog spremembe

(8) Uporaba alternativnega pogona, ki ne deluje le na fosilna goriva in torej ne onesnažuje okolja ali ga onesnažuje manj, kot je električni ali hibridni pogon pri težkih tovornih vozilih in avtobusih (predvsem v mestih ali predmestjih), povzroča dodatno obtežitev vozil, ki se ne sme upoštevati pri izračunu nosilnosti vozila, da to z gospodarskega vidika ne bi škodilo sektorju cestnega prevoza. **Rešitve bi tudi morale biti v skladu z načelom tehnološke nevtralnosti.**

Or. en

Predlog spremembe 101

Hubert Pirker

Predlog direktive Uvodna izjava 9

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(9) V beli knjigi o prometu je izraženo tudi, da je treba spremljati razvoj intermodalnega prometa, zlasti na področju uporabe zabojnikov, pri kateri se vedno pogosteje uporabljajo 13,7-metrski (45 čevljev) zabojniki. **Zabojniki** se prevažajo po železnici ali plovnih poteh. **Vendar pa so za** del intermodalnega prevoza, ki poteka po cestah, **ali če imajo zabojniki patentirane zaokrožene vogale, s čimer so povezani visoki stroški**, danes potrebni upravni postopki, ki so obremenjujoči za države članice in za prevoznike. S podaljšanjem dolžine vozil, ki prevažajo zabojnike, za 15 cm, bi bili lahko prevozniki oproščeni upravnih postopkov in bi se omogočil intermodalni prevoz, ne da bi to pomenilo tveganje ali škodo za druge uporabnike cest ali infrastrukturo. Teh 15 cm, ki predstavlja zelo majhno povečanje dolžine v primerjavi z dolžino težkih tovornih vozil (16,5 m), ne pomeni dodatnega tveganja za varnost v cestnem prometu. V skladu s politično usmeritvijo iz bele knjige o prometu je to povečanje dolžine dovoljeno le za intermodalni prevoz, **pri katerem dolžina cestnega prevoza ne presega 300 km, pri čemer ta prevoz** vključuje železniški prevoz, prevoz po celinskih plovnih poteh ali pomorski prevoz. **Ta razdalja se zdi dovolj velika**, da se zagotovi dostop industrijskih ali trgovinskih obratov do tovornega terminala ali rečnega pristanišča. Za zagotovitev povezave s pomorskim pristaniščem in podporo razvoju pomorskih avtocest je pri pomorskem prometu na kratke razdalje znotraj Evrope dovoljena daljša razdalja.

Predlog spremembe

(9) V beli knjigi o prometu je izraženo tudi, da je treba spremljati razvoj intermodalnega prometa, zlasti na področju uporabe zabojnikov, pri kateri se vedno pogosteje uporabljajo 13,7-metrski (45 čevljev) zabojniki. **Ti zabojniki** se prevažajo po železnici ali plovnih poteh. **Za** del intermodalnega prevoza, ki poteka po cestah, **pa so** danes potrebni upravni postopki, ki so obremenjujoči za države članice in za prevoznike, **oziroma so zahtevani patentirani zaokroženi vogali na zabojnikih, s čimer so povezani visoki stroški**. S podaljšanjem dolžine vozil, ki prevažajo zabojnike, za 15 cm, bi bili lahko prevozniki oproščeni upravnih postopkov in bi se omogočil intermodalni prevoz, ne da bi to pomenilo tveganje ali škodo za druge uporabnike cest ali infrastrukturo. Teh 15 cm, ki predstavlja zelo majhno povečanje dolžine v primerjavi z dolžino težkih tovornih vozil (16,5 m), ne pomeni dodatnega tveganja za varnost v cestnem prometu. V skladu s politično usmeritvijo iz bele knjige o prometu je to povečanje dolžine dovoljeno le za intermodalni prevoz, **ki** vključuje železniški prevoz, prevoz po celinskih plovnih poteh ali pomorski prevoz, **pri čemer bi bilo treba dolžino cestnega prevoza ovrednotiti za posamezne regije različno, določiti pa bi jo morale posamezne države članice**, da se zagotovi dostop industrijskih ali trgovinskih obratov do tovornega terminala ali rečnega pristanišča. Za zagotovitev povezave s pomorskim pristaniščem in podporo razvoju pomorskih avtocest je pri pomorskem prometu na kratke razdalje znotraj Evrope dovoljena daljša razdalja.

Or. de

Stroga in z dolžino poti povezana določitev cestnega prevoza v okviru intermodalnega prevoza se v praksi ne bo mogla smiselno uporabljati in sploh ne upošteva učinkovitosti, ekonomičnosti in okolja, kakor tudi ne infrastrukturnih in geografskih danosti v posameznih državah članicah.

Predlog spremembe 102
Jörg Leichtfried

Predlog direktive
Uvodna izjava 9

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(9) V beli knjigi o prometu je izraženo tudi, da je treba spremljati razvoj intermodalnega prometa, zlasti na področju uporabe zabojnikov, pri kateri se vedno pogosteje uporabljajo 13,7-metrski (45 čevljev) zabojniki. **Zabojniki se** prevažajo po železnici ali plovnih poteh. **Vendar pa so za** del intermodalnega prevoza, ki poteka po cestah, **ali če imajo zabojniki patentirane zaokrožene vogale, s čimer so povezani visoki stroški**, danes potrebni upravni postopki, ki so obremenjujoči za države članice in za prevoznike. S podaljšanjem dolžine vozil, ki prevažajo zabojnike, za 15 cm, bi bili lahko prevozniki oproščeni upravnih postopkov in bi se omogočil **intermodalni** prevoz, ne da bi to pomenilo tveganje ali škodo za druge uporabnike cest ali infrastrukturo. Teh 15 cm, ki predstavlja zelo majhno povečanje dolžine v primerjavi z dolžino težkih tovornih vozil (16,5 m), ne pomeni dodatnega tveganja za varnost v cestnem prometu. **V skladu s politično usmeritvijo iz bele knjige o prometu je** to povečanje dolžine dovoljeno le za **intermodalni** prevoz, **pri katerem dolžina cestnega prevoza ne presega 300 km, pri čemer ta prevoz** vključuje železniški prevoz, prevoz po celinskih plovnih poteh ali pomorski prevoz. **Ta razdalja se zdi dovolj velika, da**

Predlog spremembe

(9) V beli knjigi o prometu je izraženo tudi, da je treba spremljati razvoj intermodalnega prometa, zlasti na področju uporabe zabojnikov, pri kateri se vedno pogosteje uporabljajo 13,7-metrski (45 čevljev) zabojniki. **Ti zabojniki se** prevažajo po železnici ali plovnih poteh. **Za** del intermodalnega prevoza, ki poteka po cestah, **pa so** danes potrebni upravni postopki, ki so obremenjujoči za države članice in za prevoznike, **oziroma so zahtevani patentirani zaokroženi vogali na zabojnikih, s čimer so povezani visoki stroški**. S podaljšanjem dolžine vozil, ki prevažajo zabojnike, za 15 cm, bi bili lahko prevozniki oproščeni upravnih postopkov in bi se omogočil **kombinirani** prevoz, ne da bi to pomenilo tveganje ali škodo za druge uporabnike cest ali infrastrukturo. Teh 15 cm, ki predstavlja zelo majhno povečanje dolžine v primerjavi z dolžino težkih tovornih vozil (16,5 m), ne pomeni dodatnega tveganja za varnost v cestnem prometu. **Vendar pa bi moralo biti** to povečanje dolžine dovoljeno le za **kombinirani** prevoz, **ki** vključuje železniški prevoz, prevoz po celinskih plovnih poteh ali pomorski prevoz, **pri čemer je cestni prevoz omejen na pot največ do oziroma od najbližje pretovorne železniške postaje (pri železniškem**

se zagotovi dostop industrijskih ali trgovinskih obratov do tovornega terminala ali rečnega pristanišča. Za zagotovitev povezave s pomorskim pristaniščem in podporo razvoju pomorskih avtocest je pri pomorskem prometu na kratke razdalje znotraj Evrope dovoljena daljša razdalja.

prevozu) oziroma v krogu, ki ne presega 150 km od pristanišča na celinskih plovnih poteh ali morskem pristanišču, v katerem se blago pretovarja.

Or. de

Obrazložitev

Popravek zadevnega predloga spremembe v osnutku poročila.

Predlog spremembe 103 Corien Wortmann-Kool

Predlog direktive Uvodna izjava 9

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(9) V beli knjigi o prometu je izraženo tudi, da je treba spremljati razvoj intermodalnega prometa, zlasti na področju uporabe zabojnikov, pri kateri se vedno pogosteje uporabljajo 13,7-metrski (45 čevljev) zabojniki. **Zabojniki se** prevažajo po železnici ali plovni poti. **Vendar pa so za** del intermodalnega prevoza, ki poteka po cestah, **ali če imajo zabojniki patentirane zaokrožene vogale, s čimer so povezani visoki stroški**, danes potrebni upravni postopki, ki so obremenjujoči za države članice in za prevoznike. S podaljšanjem dolžine vozil, ki prevažajo zabojnike, za **15** cm, bi bili lahko prevozniki oproščeni upravnih postopkov in bi se omogočil intermodalni prevoz, ne da bi to pomenilo tveganje ali škodo za druge uporabnike cest ali infrastrukturo. Teh **15** cm, ki predstavlja zelo majhno povečanje dolžine v primerjavi z dolžino težkih tovornih vozil (16,5 m), ne pomeni dodatnega tveganja za

Predlog spremembe

(9) V beli knjigi o prometu je izraženo tudi, da je treba spremljati razvoj intermodalnega prometa, zlasti na področju uporabe zabojnikov, pri kateri se vedno pogosteje uporabljajo 13,7-metrski (45 čevljev) zabojniki. **Ti zabojniki se** prevažajo po železnici ali plovni poti. **Za** del intermodalnega prevoza, ki poteka po cestah, **pa so** danes potrebni upravni postopki, ki so obremenjujoči za države članice in za prevoznike, **oziroma so zahtevani patentirani zaokroženi vogali na zabojnikih, s čimer so povezani visoki stroški**. S podaljšanjem dolžine vozil, ki prevažajo zabojnike, za **80** cm, bi bili lahko prevozniki oproščeni upravnih postopkov in bi se omogočil intermodalni prevoz, ne da bi to pomenilo tveganje ali škodo za druge uporabnike cest ali infrastrukturo. Teh **80** cm, ki predstavlja zelo majhno povečanje dolžine v primerjavi z dolžino težkih tovornih vozil (16,5 m), ne pomeni dodatnega tveganja za varnost v cestnem

varnost v cestnem prometu. V skladu s politično usmeritvijo iz bele knjige o prometu je to povečanje dolžine dovoljeno le za intermodalni prevoz, pri katerem dolžina cestnega prevoza ne presega 300 km, pri čemer ta prevoz vključuje železniški prevoz, prevoz po celinskih plovnih poteh ali pomorski prevoz. Ta razdalja se zdi dovolj velika, da se zagotovi dostop industrijskih ali trgovinskih obratov do tovornega terminala ali rečnega pristanišča. Za zagotovitev povezave s pomorskim pristaniščem in podporo razvoju pomorskih avtocest je pri pomorskem prometu na kratke razdalje znotraj Evrope dovoljena daljša razdalja.

prometu. V skladu s politično usmeritvijo iz bele knjige o prometu je to povečanje dolžine dovoljeno le za intermodalni prevoz, pri katerem dolžina cestnega prevoza ne presega 300 km, pri čemer ta prevoz vključuje železniški prevoz, prevoz po celinskih plovnih poteh ali pomorski prevoz. Ta razdalja se zdi dovolj velika, da se zagotovi dostop industrijskih ali trgovinskih obratov do tovornega terminala ali rečnega pristanišča. Za zagotovitev povezave s pomorskim pristaniščem in podporo razvoju pomorskih avtocest je pri pomorskem prometu na kratke razdalje znotraj Evrope dovoljena daljša razdalja.

Or. en

Obrazložitev

Podaljšanje dolžine za 15 cm, da bi olajšali prevoz 13,7-metrskih zabojnikov, ni smiselno. Učinkovito je samo v primeru razvoja povsem nove šasije za prevoz takšnih zabojnikov. Pred več leti je Komisija državam članicam dovolila, da za prevoz 13,7-metrskih zabojnikov določijo posebne pogoje. Nizozemska in Belgija sta na podlagi tega dovolili podaljšanje dolžine za 80 cm. Ta dodatna dolžina omogoča prevoz 13,7-metrskega zabojnika na standardni šasiji za zabojnike.

Predlog spremembe 104 **Dieter-Lebrecht Koch**

Predlog direktive **Uvodna izjava 9**

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(9) V beli knjigi o prometu je izraženo tudi, da je treba spremljati razvoj intermodalnega prometa, zlasti na področju uporabe zabojnikov, pri kateri se vedno pogosteje uporabljajo 13,7-metrski (45 čevljev) zabojniki. **Zabojniki** se prevažajo po železnici ali plovni poti. **Vendar pa so za** del intermodalnega prevoza, ki poteka po cestah, **ali če imajo zabojniki patentirane zaokrožene vogale, s**

Predlog spremembe

(9) V beli knjigi o prometu je izraženo tudi, da je treba spremljati razvoj intermodalnega prometa, zlasti na področju uporabe zabojnikov, pri kateri se vedno pogosteje uporabljajo 13,7-metrski (45 čevljev) zabojniki. **Ti zabojniki** se prevažajo po železnici ali plovni poti. **Za** del intermodalnega prevoza, ki poteka po cestah, **pa so** danes potrebni upravni postopki, ki so obremenjujoči za države

čimer so povezani visoki stroški, danes potrebni upravni postopki, ki so obremenjujoči za države članice in za prevoznike. S podaljšanjem dolžine vozil, ki prevažajo zabojnike, za 15 cm, bi bili lahko prevozniki oproščeni upravnih postopkov in bi se omogočil intermodalni prevoz, ne da bi to pomenilo tveganje ali škodo za druge uporabnike cest ali infrastrukturo. Teh 15 cm, ki predstavlja zelo majhno povečanje dolžine v primerjavi z dolžino težkih tovornih vozil (16,5 m), ne pomeni dodatnega tveganja za varnost v cestnem prometu. V skladu s politično usmeritvijo iz bele knjige o prometu je to povečanje dolžine dovoljeno le za intermodalni prevoz, pri katerem dolžina cestnega prevoza ne presega **300** km, pri čemer ta prevoz vključuje železniški prevoz, prevoz po celinskih plovniških poteh ali pomorski prevoz. Ta razdalja se zdi dovolj velika, da se zagotovi dostop industrijskih ali trgovinskih obratov do tovornega terminala ali rečnega pristanišča. Za zagotovitev povezave s pomorskim pristaniščem in podporo razvoju pomorskih avtocest je pri pomorskem prometu na kratke razdalje znotraj Evrope dovoljena daljša razdalja.

članice in za prevoznike, *oziroma so zahtevani patentirani zaokroženi vogali na zabojnikih, s čimer so povezani visoki stroški*. S podaljšanjem dolžine vozil, ki prevažajo zabojnike, za 15 cm, bi bili lahko prevozniki oproščeni upravnih postopkov in bi se omogočil intermodalni prevoz, ne da bi to pomenilo tveganje ali škodo za druge uporabnike cest ali infrastrukturo. Teh 15 cm, ki predstavlja zelo majhno povečanje dolžine v primerjavi z dolžino težkih tovornih vozil (16,5 m), ne pomeni dodatnega tveganja za varnost v cestnem prometu. V skladu s politično usmeritvijo iz bele knjige o prometu je to povečanje dolžine dovoljeno le za intermodalni prevoz, pri katerem dolžina cestnega prevoza ne presega **500** km, pri čemer ta prevoz vključuje železniški prevoz, prevoz po celinskih plovniških poteh ali pomorski prevoz. Ta razdalja se zdi dovolj velika, da se zagotovi dostop industrijskih ali trgovinskih obratov do tovornega terminala ali rečnega pristanišča. Za zagotovitev povezave s pomorskim pristaniščem in podporo razvoju pomorskih avtocest je pri pomorskem prometu na kratke razdalje znotraj Evrope dovoljena daljša razdalja.

Or. de

Predlog spremembe 105 **Petri Sarvamaa**

Predlog direktive **Uvodna izjava 9**

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(9) V beli knjigi o prometu je izraženo tudi, da je treba spremljati razvoj intermodalnega prometa, zlasti na področju uporabe zabojnikov, pri kateri se vedno pogosteje uporabljajo 13,7-metrski (45 čevljev) zabojniki. **Zabojniki** se

Predlog spremembe

(9) V beli knjigi o prometu je izraženo tudi, da je treba spremljati razvoj intermodalnega prometa, zlasti na področju uporabe zabojnikov, pri kateri se vedno pogosteje uporabljajo 13,7-metrski (45 čevljev) zabojniki. **Ti zabojniki** se

prevažajo po železnici ali plovnih poteh. **Vendar pa so za** del intermodalnega prevoza, ki poteka po cestah, **ali če imajo zabojniki patentirane zaokrožene vogale, s čimer so povezani visoki stroški**, danes potrebni upravni postopki, ki so obremenjujoči za države članice in za prevoznike. S podaljšanjem dolžine vozil, ki prevažajo zabojnike, za 15 cm, bi bili lahko prevozniki oproščeni upravnih postopkov in bi se omogočil intermodalni prevoz, ne da bi to pomenilo tveganje ali škodo za druge uporabnike cest ali infrastrukturo. Teh 15 cm, ki predstavlja zelo majhno povečanje dolžine v primerjavi z dolžino težkih tovornih vozil (16,5 m), ne pomeni dodatnega tveganja za varnost v cestnem prometu. V skladu s politično usmeritvijo iz bele knjige o prometu je to povečanje dolžine dovoljeno le za intermodalni prevoz, pri katerem dolžina cestnega prevoza ne presega 300 km, pri čemer ta prevoz vključuje železniški prevoz, prevoz po celinskih plovnih poteh ali pomorski prevoz. Ta razdalja se zdi dovolj velika, da se zagotovi dostop industrijskih ali trgovinskih obratov do tovornega terminala ali rečnega pristanišča. Za zagotovitev povezave s pomorskim pristaniščem in podporo razvoju pomorskih avtocest je pri pomorskem prometu na kratke razdalje znotraj Evrope dovoljena daljša razdalja.

prevažajo po železnici ali plovnih poteh. **Za** del intermodalnega prevoza, ki poteka po cestah, **pa so** danes potrebni upravni postopki, ki so obremenjujoči za države članice in za prevoznike, **oziroma so zahtevani patentirani zaokroženi vogali na zabojnikih, s čimer so povezani visoki stroški**. S podaljšanjem dolžine vozil, ki prevažajo zabojnike, za 15 cm, bi bili lahko prevozniki oproščeni upravnih postopkov in bi se omogočil intermodalni prevoz, ne da bi to pomenilo tveganje ali škodo za druge uporabnike cest ali infrastrukturo. Teh 15 cm, ki predstavlja zelo majhno povečanje dolžine v primerjavi z dolžino težkih tovornih vozil (16,5 m), ne pomeni dodatnega tveganja za varnost v cestnem prometu. V skladu s politično usmeritvijo iz bele knjige o prometu je to povečanje dolžine dovoljeno le za intermodalni prevoz, pri katerem dolžina cestnega prevoza ne presega 300 km **ali 50 %**, pri čemer ta prevoz vključuje železniški prevoz, prevoz po celinskih plovnih poteh ali pomorski prevoz. Ta razdalja se zdi dovolj velika, da se zagotovi dostop industrijskih ali trgovinskih obratov do tovornega terminala ali rečnega pristanišča. Za zagotovitev povezave s pomorskim pristaniščem in podporo razvoju pomorskih avtocest je pri pomorskem prometu na kratke razdalje znotraj Evrope dovoljena daljša razdalja.

Or. en

Predlog spremembe 106 **Phil Bennion**

Predlog direktive **Uvodna izjava 9**

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(9) V beli knjigi o prometu je izraženo tudi, da je treba spremljati razvoj

Predlog spremembe

(9) V beli knjigi o prometu je izraženo tudi, da je treba spremljati razvoj

intermodalnega prometa, zlasti na področju uporabe zabojnikov, pri kateri se vedno pogosteje uporabljajo 13,7-metrski (45 čevljev) zabojniki. Zabojniki se prevažajo po železnici ali plovnih poteh. ***Vendar pa so za del intermodalnega prevoza, ki poteka po cestah, ali če imajo zabojniki patentirane zaokrožene vogale, s čimer so povezani visoki stroški,*** danes potrebni upravni postopki, ki so obremenjujoči za države članice in za prevoznike. S podaljšanjem dolžine vozil, ki prevažajo zabojnike, za 15 cm, bi bili lahko prevozniki oproščeni upravnih postopkov in bi se omogočil intermodalni prevoz, ne da bi to pomenilo tveganje ali škodo za druge uporabnike cest ali infrastrukturo. Teh 15 cm, ki predstavlja zelo majhno povečanje dolžine v primerjavi z dolžino težkih tovornih vozil (16,5 m), ne pomeni dodatnega tveganja za varnost v cestnem prometu. V skladu s politično usmeritvijo iz bele knjige o prometu je to povečanje dolžine dovoljeno le za intermodalni prevoz, pri katerem dolžina cestnega prevoza ne presega 300 km, pri čemer ta prevoz vključuje železniški prevoz, prevoz po celinskih plovnih poteh ali pomorski prevoz. Ta razdalja se zdi dovolj velika, da se zagotovi dostop industrijskih ali trgovinskih obratov do tovornega terminala ali rečnega pristanišča. Za zagotovitev povezave s pomorskim pristaniščem in podporo razvoju pomorskih avtocest je pri pomorskem prometu na kratke razdalje znotraj Evrope dovoljena daljša razdalja.

intermodalnega prometa, zlasti na področju uporabe zabojnikov, pri kateri se vedno pogosteje uporabljajo 13,7-metrski (45 čevljev) zabojniki. ***Ti*** zabojniki se prevažajo po železnici ali plovnih poteh. ***Za*** del intermodalnega prevoza, ki poteka po cestah, ***pa so*** danes potrebni upravni postopki, ki so obremenjujoči za države članice in za prevoznike, ***oziroma so zahtevani patentirani zaokroženi vogali na zabojnikih, s čimer so povezani visoki stroški.*** S podaljšanjem dolžine vozil, ki prevažajo zabojnike, za 15 cm, bi bili lahko prevozniki oproščeni upravnih postopkov in bi se omogočil intermodalni prevoz, ne da bi to pomenilo tveganje ali škodo za druge uporabnike cest ali infrastrukturo. Teh 15 cm, ki predstavlja zelo majhno povečanje dolžine v primerjavi z dolžino težkih tovornih vozil (16,5 m), ne pomeni dodatnega tveganja za varnost v cestnem prometu. V skladu s politično usmeritvijo iz bele knjige o prometu je to povečanje dolžine dovoljeno le za intermodalni prevoz, pri katerem dolžina cestnega prevoza ne presega 300 km, pri čemer ta prevoz vključuje železniški prevoz, prevoz po celinskih plovnih poteh ali pomorski prevoz. Ta razdalja se zdi dovolj velika, da se zagotovi dostop industrijskih ali trgovinskih obratov do tovornega terminala ali rečnega pristanišča. Za zagotovitev povezave s pomorskim pristaniščem in podporo razvoju pomorskih avtocest je ***ob upoštevanju posebnih okoliščin otoških držav članic*** pri pomorskem prometu na kratke razdalje znotraj Evrope dovoljena daljša razdalja.

Or. en

Predlog spremembe 107
Philippe De Backer

Predlog direktive
Uvodna izjava 9

(9) V beli knjigi o prometu je izraženo tudi, da je treba spremljati razvoj intermodalnega prometa, zlasti na področju uporabe zabojnikov, pri kateri se vedno pogosteje uporabljajo 13,7-metrski (45 čevljev) zabojniki. Zabojniki se prevažajo po železnici ali plovnih poteh. ***Vendar pa so za del intermodalnega prevoza, ki poteka po cestah, ali če imajo zabojniki patentirane zaokrožene vogale, s čimer so povezani visoki stroški, danes potrebni upravni postopki, ki so obremenjujoči za države članice in za prevoznike. S podaljšanjem dolžine vozil, ki prevažajo zabojnike, za 15 cm, bi bili lahko prevozniki oproščeni upravnih postopkov in bi se omogočil intermodalni prevoz, ne da bi to pomenilo tveganje ali škodo za druge uporabnike cest ali infrastrukturo. Teh 15 cm, ki predstavlja zelo majhno povečanje dolžine v primerjavi z dolžino težkih tovornih vozil (16,5 m), ne pomeni dodatnega tveganja za varnost v cestnem prometu. V skladu s politično usmeritvijo iz bele knjige o prometu je to povečanje dolžine dovoljeno le za intermodalni prevoz, pri katerem dolžina cestnega prevoza ne presega 300 km, pri čemer ta prevoz vključuje železniški prevoz, prevoz po celinskih plovnih poteh ali pomorski prevoz. Ta razdalja se zdi dovolj velika, da se zagotovi dostop industrijskih ali trgovinskih obratov do tovrnega terminala ali rečnega pristanišča. Za zagotovitev povezave s pomorskim pristaniščem in podporo razvoju pomorskih avtocest je pri pomorskem prometu na kratke razdalje znotraj Evrope dovoljena daljša razdalja.***

(9) V beli knjigi o prometu je izraženo tudi, da je treba spremljati razvoj intermodalnega prometa, zlasti na področju uporabe zabojnikov, pri kateri se vedno pogosteje uporabljajo 13,7-metrski (45 čevljev) zabojniki. ***Ti*** zabojniki se prevažajo po železnici ali plovnih poteh. ***Za*** del intermodalnega prevoza, ki poteka po cestah, ***pa so*** danes potrebni upravni postopki, ki so obremenjujoči za države članice in za prevoznike, ***oziroma so zahtevani patentirani zaokroženi vogali na zabojnikih, s čimer so povezani visoki stroški.*** S podaljšanjem dolžine vozil, ki prevažajo zabojnike, za ***80*** cm, bi bili lahko prevozniki oproščeni upravnih postopkov in bi se omogočil intermodalni prevoz, ne da bi to pomenilo tveganje ali škodo za druge uporabnike cest ali infrastrukturo. Teh ***80*** cm, ki predstavlja zelo majhno povečanje dolžine v primerjavi z dolžino težkih tovornih vozil (16,5 m), ne pomeni dodatnega tveganja za varnost v cestnem prometu. V skladu s politično usmeritvijo iz bele knjige o prometu je to povečanje dolžine dovoljeno le za intermodalni prevoz.

Or. en

Obrazložitev

Povečanje dolžine za 15 cm za vozila, ki prevažajo zabojnike dolžine 13,7 metra, morda ni vedno dovolj. V Belgiji, na primer, je za prevoz 13,7-metrskega zabojnika z intermodalnega terminala ali do njega znotraj nacionalnega ozemlja dolžino dovoljeno povečati za 77 cm. Zato je potreben predlog spremembe za dodatno podaljšanje.

Predlog spremembe 108 **Markus Ferber**

Predlog direktive **Uvodna izjava 10**

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(10) Za nadaljnje spodbujanje intermodalnega prevoza *in* upoštevanje tare **13,7-metrskih (45 čevljev) zabojnikov** bi bilo treba določbe, ki dovoljujejo promet 44-tonskih 5- ali 6-osnih skupin vozil, ki v okviru intermodalnega prometa prevažajo 12-metrške (40 čevljev) zabojnike, razširiti **tudi na vozila, ki prevažajo 13,7-metrške (45 čevljev) zabojnike.**

Predlog spremembe

(10) Za nadaljnje spodbujanje intermodalnega prevoza **je treba upoštevati vse intermodalne nakladalne enote, ki se nahajajo v prometu. Za ustrezno** upoštevanje **njihove** tare bi bilo treba določbe, ki dovoljujejo promet 44-tonskih 5- ali 6-osnih skupin vozil, ki v okviru intermodalnega prometa **lahko** prevažajo 12-metrške (40 čevljev) zabojnike, razširiti na **intermodalne transportne enote iz člena 2 direktive (npr. zamenljiva tovarišča, zabojniki dolžine do 13,7 m (45 čevljev)).**

Or. de

Predlog spremembe 109 **Patricia van der Kammen**

Predlog direktive **Uvodna izjava 11**

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(11) Po sprejetju **Direktive 96/53/ES** se je bistveno povečala povprečna teža avtobusnih potnikov in njihove prtljage, zaradi česar se je ob upoštevanju omejitev teže, določenih z Direktivo, postopno

Predlog spremembe

(11) Po sprejetju **Direktive 2002/7/ES** se je bistveno povečala povprečna teža avtobusnih potnikov in njihove prtljage, zaradi česar se je ob upoštevanju omejitev teže, določenih z Direktivo, postopno

zmanjšalo število prepeljanih potnikov. Ker je treba zaradi zagotavljanja večje energetske učinkovitosti dati prednost javnemu prevozu pred individualnim prevozom, je treba ponovno zagotoviti nekdanje število avtobusnih potnikov ob upoštevanju povečanja njihove teže ali teže njihove prtljage. To je mogoče storiti s povečanjem dovoljene teže dvoosnih avtobusov ob upoštevanju omejitev, ki vseeno preprečujejo, da bi se zaradi hitrejše obrabe poškodovala infrastruktura.

zmanjšalo število prepeljanih potnikov. Ker je treba zaradi zagotavljanja večje energetske učinkovitosti dati prednost javnemu prevozu pred individualnim prevozom, je treba ponovno zagotoviti nekdanje število avtobusnih potnikov ob upoštevanju povečanja njihove teže ali teže njihove prtljage. To je mogoče storiti s povečanjem dovoljene teže dvoosnih avtobusov ob upoštevanju omejitev, ki vseeno preprečujejo, da bi se zaradi hitrejše obrabe poškodovala infrastruktura.

Or. nl

Predlog spremembe 110 **Phil Bennion**

Predlog direktive **Uvodna izjava 12**

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(12) Organi, pristojni za upoštevanje predpisov v zvezi s cestnim prometom, opažajo veliko število kršitev, ki so včasih resne, zlasti v zvezi s težo vozil v prometu. Ta položaj izhaja iz nezadostnega števila pregledov, izvedenih v skladu z Direktivo 96/53/ES, ali njihove neučinkovitosti. Poleg tega se postopki in pravila pregledov med državami članicami razlikujejo, kar ustvarja položaj pravne negotovosti za voznike vozil, ki prečkajo več držav članic Unije. Poleg tega imajo prevozniki, ki ne upoštevajo pravil na tem področju, znatno konkurenčno prednost v primerjavi z njihovimi konkurenti, ki upoštevajo zakonodajo, in v primerjavi z drugimi vrstami prevoza. Te okoliščine ovirajo pravilno delovanje notranjega trga. Zato je pomembno, da države članice povečajo pogostost izvedenih pregledov, in sicer tako ročnih pregledov kot tudi predizbiro vozil za izvedbo takšnih

Predlog spremembe

(12) Organi, pristojni za upoštevanje predpisov v zvezi s cestnim prometom, opažajo veliko število kršitev, ki so včasih resne, zlasti v zvezi s težo vozil v prometu. Ta položaj izhaja iz nezadostnega števila pregledov, izvedenih v skladu z Direktivo 96/53/ES, ali njihove neučinkovitosti. Poleg tega se postopki in pravila pregledov med državami članicami razlikujejo, kar ustvarja položaj pravne negotovosti za voznike vozil, ki prečkajo več držav članic Unije. Poleg tega imajo prevozniki, ki ne upoštevajo pravil na tem področju, znatno konkurenčno prednost v primerjavi z njihovimi konkurenti, ki upoštevajo zakonodajo, in v primerjavi z drugimi vrstami prevoza. Te okoliščine ovirajo pravilno delovanje notranjega trga **in postavljajo pod vprašaj varnost v cestnem prometu**. Zato je pomembno, da države članice povečajo pogostost **in učinkovitost** izvedenih pregledov, in sicer tako ročnih pregledov kot tudi predizbiro

pregledov.

vozil za izvedbo takšnih pregledov *na podlagi sistema ocenjevanja tveganja*.

Or. en

Obrazložitev

Vsakemu podjetju se pripiše profil tveganja, ki se opredeli v okviru sistema ocenjevanja tveganja pri cestnih pregledih, da se zagotovi učinkovitost pregledov vozil.

Predlog spremembe 111 **Patricia van der Kammen**

Predlog direktive **Uvodna izjava 12**

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(12) Organi, pristojni za upoštevanje predpisov v zvezi s cestnim prometom, opažajo veliko število kršitev, ki so včasih resne, zlasti v zvezi s težo vozil v prometu. ***Ta položaj izhaja iz nezadostnega števila pregledov, izvedenih*** v skladu z Direktivo 96/53/ES, ali ***njihove neučinkovitosti***. Poleg tega se postopki in pravila pregledov med državami članicami razlikujejo, ***kar ustvarja položaj pravne negotovosti za voznike vozil, ki prečkajo več držav članic Unije. Poleg tega imajo*** prevozniki, ki ne upoštevajo pravil na tem področju, znatno konkurenčno prednost v primerjavi z ***njihovimi*** konkurenti, ki upoštevajo zakonodajo, in v primerjavi z drugimi vrstami prevoza. Te okoliščine ovirajo pravilno delovanje notranjega trga. Zato je ***pomembno, da države članice*** povečajo pogostost izvedenih pregledov, in sicer tako ročnih pregledov kot tudi predizbire vozil za izvedbo takšnih pregledov.

Predlog spremembe

(12) Organi, pristojni za upoštevanje predpisov v zvezi s cestnim prometom, opažajo veliko število kršitev, ki so včasih resne, zlasti v zvezi s težo vozil v prometu. ***Dejavniki, ki so pomembni v zvezi s tem, zajemajo na primer preglede, izvedene*** v skladu z Direktivo 96/53/ES, ***oziroma njihovo neučinkovitost***. Poleg tega se postopki in pravila pregledov med državami članicami razlikujejo, prevozniki, ki ne upoštevajo pravil na tem področju, ***pa imajo*** znatno konkurenčno prednost v primerjavi s ***svojimi*** konkurenti, ki upoštevajo zakonodajo, in v primerjavi z drugimi vrstami prevoza. Te okoliščine ovirajo pravilno delovanje notranjega trga. Zato je ***v domeni držav članic, da, če tako želijo, povečajo*** pogostost izvedenih pregledov, in sicer tako ročnih pregledov kot tudi predizbire vozil za izvedbo takšnih pregledov.

Or. nl

Predlog spremembe 112
Anne E. Jensen

Predlog direktive
Uvodna izjava 13

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(13) Preproste fiksne ali mobilne tehnološke rešitve, ki omogočajo predizbiro vozil, ki bi lahko kršila predpise, ne da bi jih bilo treba pri tem ustaviti, so že na voljo, tj. možnost, ki je manj škodljiva za pretok prometa, cenejša in zagotavlja najboljše varnostne pogoje. Nekatere naprave je mogoče vgraditi na težka tovorna vozila, pri čemer vozniku zagotavljajo možnost samonadzora pri preverjanju skladnosti z zakonodajo. Te naprave v vozilih lahko tudi med vožnjo sporočajo podatke organom ali sistemom za avtomatski nadzor, nameščenim ob cesti, pri čemer se uporabi mikrovalovni komunikacijski vmesnik. ***V postopku predizbire vozil se zdi primerno določiti najnižji prag za tehtanje na vsakih 2 000 prevoženih kilometrov, da se zagotovi učinkovitost nadzora cestnega prometa na ozemlju Unije, saj to omogoča, da se vsako vozilo v statističnem povprečju preverja vsake tri dni.***

Predlog spremembe

(13) Preproste fiksne ali mobilne tehnološke rešitve, ki omogočajo predizbiro vozil, ki bi lahko kršila predpise, ne da bi jih bilo treba pri tem ustaviti, so že na voljo, tj. možnost, ki je manj škodljiva za pretok prometa, cenejša in zagotavlja najboljše varnostne pogoje. Nekatere naprave je mogoče vgraditi na težka tovorna vozila, pri čemer vozniku zagotavljajo možnost samonadzora pri preverjanju skladnosti z zakonodajo. Te naprave v vozilih lahko tudi med vožnjo sporočajo podatke organom ali sistemom za avtomatski nadzor, nameščenim ob cesti, pri čemer se uporabi mikrovalovni komunikacijski vmesnik. ***Postopek predizbire vozil bi moral biti sorazmeren skupnemu številu teh vozil, ki so registrirana in/ali se uporabljajo na njenem ozemlju, da se zagotovi učinkovitost nadzora cestnega prometa na ozemlju Unije. Države članice bi morale tehnološke rešitve uporabljati samo, če so se te dokazale kot tehnološko natančne in zanesljive ter če jih vse države članice uporabljajo na približno enak način.***

Or. en

Obrazložitev

Države članice bi morale uporabljati samo preizkušene rešitve, postopke izvajanja v državah članicah EU pa bi bilo treba uskladiti. Odločitev o tem, koliko vozil bi bilo treba predizbrati za nadzor, bi bilo treba prepustiti državam članicam, ki morajo pri tem upoštevati število teh vozil, ki so registrirana in/ali se uporabljajo na njihovem ozemlju.

Predlog spremembe 113
Markus Ferber

Predlog direktive Uvodna izjava 13

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(13) Preproste fiksne ali mobilne tehnološke rešitve, ki omogočajo predizbiro vozil, ki bi lahko kršila predpise, ne da bi jih bilo treba pri tem ustaviti, so že na voljo, tj. možnost, ki je manj škodljiva za pretok prometa, cenejša in zagotavlja najboljše varnostne pogoje. Nekatero napravo je mogoče vgraditi na težka tovorna vozila, pri čemer vozniku zagotavljajo možnost samonadzora pri preverjanju skladnosti z zakonodajo. Te naprave v vozilih lahko tudi med vožnjo sporočajo podatke organom ali sistemom za avtomatski nadzor, nameščenim ob cesti, pri čemer se uporabi mikrovalovni komunikacijski vmesnik. **V postopku predizbire vozil se zdi primerno določiti najnižji prag za tehtanje na vsakih 2 000 prevoženih kilometrov, da se zagotovi učinkovitost nadzora cestnega prometa na ozemlju Unije, saj to omogoča, da se vsako vozilo v statističnem povprečju preverja vsake tri dni.**

Predlog spremembe

(13) Preproste fiksne ali mobilne tehnološke rešitve, ki omogočajo predizbiro vozil, ki bi lahko kršila predpise, ne da bi jih bilo treba pri tem ustaviti, so že na voljo, tj. možnost, ki je manj škodljiva za pretok prometa, cenejša in zagotavlja najboljše varnostne pogoje. Nekatero napravo je mogoče vgraditi na težka tovorna vozila, pri čemer vozniku zagotavljajo možnost samonadzora pri preverjanju skladnosti z zakonodajo. Te naprave v vozilih lahko tudi med vožnjo sporočajo podatke organom ali sistemom za avtomatski nadzor, nameščenim ob cesti, pri čemer se uporabi mikrovalovni komunikacijski vmesnik. **Vse sisteme za nadzor in vse tehnične zahteve je treba uskladiti po celotni Evropi. Za sisteme, ki se vgradijo v gospodarska vozila, je treba v homologacijske postopke za vsa gospodarska vozila obvezno vključiti ustrezne predpise. V postopek predizbire vozil se zdi primerno vključiti vsaj [] % vozil na ozemlju države članice, ki sodijo v področje uporabe, da se zagotovi učinkovitost nadzora cestnega prometa na ozemlju Unije. Nerezidenčna vozila se v kvoti pregledov obravnavajo v skladu z njihovim deležem v prometu.**

Or. de

Obrazložitev

V državah članicah obstajajo različni tehnični standardi za nadzorne sisteme. Za zagotovitev primerljivih meritev po celotni Evropi morajo veljati ustrezne zahteve. Predizbiro vozil za meritve je treba prilagoditi predlogu spremembe o pogostnosti nadzora pri cestnem pregledu tehnične brezhibnosti vozila.

Predlog spremembe 114
Silvia-Adriana Țicău

Predlog direktive
Uvodna izjava 13

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(13) Preproste fiksne ali mobilne tehnološke rešitve, ki omogočajo predizbiro vozil, ki bi lahko kršila predpise, ne da bi jih bilo treba pri tem ustaviti, so že na voljo, tj. možnost, ki je manj škodljiva za pretok prometa, cenejša in zagotavlja najboljše varnostne pogoje. Nekatere naprave je mogoče vgraditi na težka tovorna vozila, pri čemer vozniku zagotavljajo možnost samonadzora pri preverjanju skladnosti z zakonodajo. Te naprave v vozilih **lahko** tudi med vožnjo **sporočajo** podatke organom ali sistemom za avtomatski nadzor, nameščenim ob cesti, pri čemer se uporabi mikrovalovni komunikacijski vmesnik. V postopku predizbire vozil se zdi primerno določiti najnižji prag za tehtanje na vsakih 2 000 prevoženih kilometrov, da se zagotovi učinkovitost nadzora cestnega prometa na ozemlju Unije, saj to omogoča, da se vsako vozilo v statističnem povprečju preverja vsake tri dni.

Predlog spremembe

(13) Preproste fiksne ali mobilne tehnološke rešitve, ki omogočajo predizbiro vozil, ki bi lahko kršila predpise, ne da bi jih bilo treba pri tem ustaviti, so že na voljo, tj. možnost, ki je manj škodljiva za pretok prometa, cenejša in zagotavlja najboljše varnostne pogoje. Nekatere naprave je mogoče vgraditi na težka tovorna vozila, pri čemer vozniku zagotavljajo možnost samonadzora pri preverjanju skladnosti z zakonodajo. Te naprave v vozilih **so zmožne** tudi med vožnjo **sporočati** podatke organom ali sistemom za avtomatski nadzor, nameščenim ob cesti, pri čemer se uporabi mikrovalovni komunikacijski vmesnik. V postopku predizbire vozil se zdi primerno določiti najnižji prag za tehtanje na vsakih 2 000 prevoženih kilometrov, da se zagotovi učinkovitost nadzora cestnega prometa na ozemlju Unije, saj to omogoča, da se vsako vozilo v statističnem povprečju preverja vsake tri dni.

Or. ro

Predlog spremembe 115
Phil Bennion

Predlog direktive
Uvodna izjava 13

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(13) Preproste fiksne ali mobilne tehnološke rešitve, ki omogočajo predizbiro vozil, ki bi lahko kršila predpise, ne da bi jih bilo treba pri tem

Predlog spremembe

(13) Preproste fiksne ali mobilne tehnološke rešitve, ki omogočajo predizbiro vozil, ki bi lahko kršila predpise, ne da bi jih bilo treba pri tem

ustaviti, so že na voljo, tj. možnost, ki je manj škodljiva za pretok prometa, cenejša in zagotavlja najboljše varnostne pogoje. *Nekatere* naprave je *mogoče* vgraditi na težka tovorna vozila, *pri čemer* vozniku *zagotavljajo* možnost samonadzora pri preverjanju skladnosti z zakonodajo. Te naprave v vozilih lahko tudi med vožnjo sporočajo podatke organom ali sistemom za avtomatski nadzor, nameščenim ob cesti, pri čemer se uporabi mikrovalovni komunikacijski vmesnik. *V postopku* predizbire vozil se *zdi primerno* določiti najnižji prag za tehtanje na vsakih 2 000 prevoženih kilometrov, da se zagotovi *učinkovitost* nadzora cestnega prometa na ozemlju Unije, saj to omogoča, da se vsako vozilo v statističnem povprečju preverja vsake tri dni.

ustaviti, so že na voljo, tj. možnost, ki je manj škodljiva za pretok prometa, cenejša in zagotavlja najboljše varnostne pogoje. *Poleg tega bi bilo treba takšne* naprave, *če je to primerno*, vgraditi na težka tovorna vozila, *da bi* vozniku *zagotavljale* možnost samonadzora pri preverjanju skladnosti z zakonodajo. Te naprave v vozilih lahko tudi med vožnjo sporočajo podatke organom ali sistemom za avtomatski nadzor, nameščenim ob cesti, pri čemer se uporabi mikrovalovni komunikacijski vmesnik. *Postopek* predizbire vozil *bi moral temeljiti na sistemu ocenjevanja tveganja, da se zagotovi učinkovitost pregledov, poleg tega pa bi bilo treba* določiti najnižji prag za tehtanje na vsakih 2 000 prevoženih kilometrov, da se zagotovi *učinek* nadzora cestnega prometa na ozemlju Unije, saj to omogoča, da se vsako vozilo v statističnem povprečju preverja vsake tri dni.

Or. en

Obrazložitev

Upravitelji gospodarskih vozil bi morali v registrirana vozila vgraditi naprave za tehtanje, s pomočjo katerih bi vozniki lahko preverjali skladnost svojih vozil z zakonodajo.

Predlog spremembe 116 **Phil Bennion**

Predlog direktive **Uvodna izjava 14**

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(14) Ugotovitev velikega števila kršitev določb Direktive 96/53/ES je v veliki meri posledica neodvračilnih sankcij, določenih z zakonodajo držav članic za kršitve teh pravil, ali celo neobstoj takšnih sankcij. Ta pomanjkljivost je še večja zaradi zelo različnih ravni upravnih sankcij, ki se uporabljajo v različnih državah članicah.

Predlog spremembe

(14) Ugotovitev velikega števila kršitev določb Direktive 96/53/ES je v veliki meri posledica neodvračilnih sankcij, določenih z zakonodajo držav članic za kršitve teh pravil, ali celo neobstoj takšnih sankcij. Ta pomanjkljivost je še večja zaradi zelo različnih ravni upravnih sankcij, ki se uporabljajo v različnih državah članicah.

Za odpravo teh pomanjkljivosti bi bilo treba na ravni Unije uskladiti ravni in vrste upravnih sankcij za kršitve Direktive 96/53/ES. Te sankcije bi morale biti učinkovite, sorazmerne in *odvračilne*.

Za odpravo teh pomanjkljivosti bi bilo treba na ravni Unije uskladiti ravni in vrste upravnih sankcij za kršitve Direktive 96/53/ES. Te sankcije bi morale biti učinkovite, sorazmerne, *odvračilne* in *nediskriminatorne*.

Or. en

Predlog spremembe 117
Patricia van der Kammen

Predlog direktive
Uvodna izjava 14

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(14) Ugotovitev velikega števila kršitev določb Direktive **96/53/ES** je v veliki meri posledica neodvračilnih sankcij, določenih z zakonodajo držav članic za kršitve teh pravil, ali celo neobstoja takšnih sankcij. Ta pomanjkljivost je še večja zaradi zelo različnih ravni upravnih sankcij, ki se uporabljajo v različnih državah članicah. Za odpravo teh pomanjkljivosti bi bilo treba na ravni Unije uskladiti ravni in vrste upravnih sankcij za kršitve Direktive **96/53/ES**. Te sankcije bi morale biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne.

Predlog spremembe

(14) Ugotovitev velikega števila kršitev določb Direktive **2002/7/ES** je v veliki meri posledica neodvračilnih sankcij, določenih z zakonodajo držav članic za kršitve teh pravil, ali celo neobstoja takšnih sankcij. Ta pomanjkljivost je še večja zaradi zelo različnih ravni upravnih sankcij, ki se uporabljajo v različnih državah članicah. Za odpravo teh pomanjkljivosti bi bilo treba na ravni Unije uskladiti ravni in vrste upravnih sankcij za kršitve Direktive **2002/7/ES**. Te sankcije bi morale biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne.

Or. nl

Predlog spremembe 118
Patricia van der Kammen

Predlog direktive
Uvodna izjava 15

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(15) Nadzornim organom v državah članicah mora biti omogočena izmenjava

Predlog spremembe

(15) Nadzornim organom v državah članicah mora biti omogočena izmenjava

informacij za zagotavljanje večje učinkovitosti nadzora teže vozil ali skupin vozil na mednarodni ravni in olajšanje ustreznega izvajanja tega nadzora, zlasti informacij o ugotavljanju kršiteljev, opisovanju kršitev in uporabljenih sankcij ter ugledu zadevnega podjetja. ***Kontaktna točka, določena v skladu s členom 18(1) Uredbe 1071/2009/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih glede pogojev za opravljanje dejavnosti cestnega prevoznika in o razveljavitvi Direktive Sveta 96/26/ES⁹, bi bila lahko stična točka za to izmenjavo informacij.***

⁹ UL L 300, 14.11.2009, str. 51.

informacij za zagotavljanje večje učinkovitosti nadzora teže vozil ali skupin vozil na mednarodni ravni in olajšanje ustreznega izvajanja tega nadzora, zlasti informacij o ugotavljanju kršiteljev, opisovanju kršitev in uporabljenih sankcij ter ugledu zadevnega podjetja.

Or. nl

Predlog spremembe 119
Patricia van der Kammen

Predlog direktive
Uvodna izjava 16

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(16) Pomembno je, da sta Evropski parlament in Svet redno obveščena o preverjanjih, ki jih države članice izvajajo v cestnem prometu. Komisija na podlagi informacij, ki jih predložijo države članice, zagotavlja, da prevozniki upoštevajo to direktivo, in ugotavlja, ali bi bilo treba pripraviti dodatne prisilne ukrepe.

Predlog spremembe

črtano

Or. nl

Predlog spremembe 120
Phil Bennion

Predlog direktive
Uvodna izjava 16

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(16) Pomembno je, da sta Evropski parlament in Svet redno obveščena o preverjanjih, ki jih države članice izvajajo v cestnem prometu. Komisija na podlagi informacij, ki jih predložijo države članice, zagotavlja, da prevozniki upoštevajo to direktivo, in ugotavlja, ali bi bilo treba pripraviti dodatne prisilne ukrepe.

Predlog spremembe

(16) Pomembno je, da sta Evropski parlament in Svet redno obveščena o preverjanjih, ki jih države članice izvajajo v cestnem prometu. Komisija na podlagi informacij, ki jih predložijo države članice **prek svoje kontaktne točke**, zagotavlja, da prevozniki upoštevajo to direktivo, in ugotavlja, ali bi bilo treba pripraviti dodatne prisilne ukrepe.

Or. en

Predlog spremembe 121
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Predlog direktive
Uvodna izjava 16

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(16) Pomembno je, da sta Evropski parlament in Svet redno obveščena o preverjanjih, ki jih države članice izvajajo v cestnem prometu. Komisija na podlagi informacij, ki jih predložijo države članice, zagotavlja, da prevozniki upoštevajo to direktivo, in ugotavlja, ali bi bilo treba pripraviti dodatne prisilne ukrepe.

Predlog spremembe

(16) Pomembno je, da sta Evropski parlament in Svet redno obveščena o **rednih** preverjanjih, ki jih države članice izvajajo v cestnem prometu. Komisija na podlagi informacij, ki jih predložijo države članice, zagotavlja, da prevozniki upoštevajo to direktivo, in ugotavlja, ali bi bilo treba pripraviti dodatne prisilne ukrepe.

Or. en

Predlog spremembe 122
Patricia van der Kammen

Predlog direktive
Uvodna izjava 17

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(17) Komisija bi morala biti v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije pooblaščen za sprejemanje delegiranih aktov za določanje zahtev v zvezi z novo aerodinamično opremo, nameščeno na zadnjem delu vozila, ali s konstrukcijo novih motornih vozil ter za določitev tehničnih specifikacij, ki bodo omogočile popolno interoperabilnost opreme za tehtanje v vozilih, in smernic o postopkih za nadzor teže vozil v prometu. Zlasti je pomembno, da Komisija pri svojem pripravljalnem delu opravi ustrezna posvetovanja, vključno na ravni strokovnjakov. Komisija bi morala pri pripravi in oblikovanju delegiranih aktov zagotoviti, da so ustrezni dokumenti istočasno, pravočasno in ustrezno predloženi Evropskemu parlamentu in Svetu.

črtano

Or. nl

**Predlog spremembe 123
Dieter-Lebrecht Koch**

**Predlog direktive
Uvodna izjava 17**

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(17) Komisija bi morala biti v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije pooblaščen za sprejemanje delegiranih aktov za določanje zahtev v zvezi z novo aerodinamično opremo, nameščeno na zadnjem delu vozila, ali s konstrukcijo novih motornih vozil ter za določitev tehničnih specifikacij, ki bodo omogočile popolno interoperabilnost opreme za tehtanje v vozilih, in smernic o postopkih za nadzor teže vozil v prometu.

(17) Komisija bi morala biti v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije pooblaščen za sprejemanje delegiranih aktov za določanje zahtev v zvezi z novo aerodinamično opremo **in opremo za zaščito pred podletom**, nameščeno **bočno in** na zadnjem delu vozila, ali s konstrukcijo novih motornih vozil ter za določitev tehničnih specifikacij, ki bodo omogočile popolno interoperabilnost opreme za tehtanje v

Zlasti je pomembno, da Komisija pri svojem pripravljalnem delu opravi ustrezna posvetovanja, vključno na ravni strokovnjakov. Komisija bi morala pri pripravi in oblikovanju delegiranih aktov zagotoviti, da so ustrezni dokumenti istočasno, pravočasno in ustrezno predloženi Evropskemu parlamentu in Svetu.

vozilih, in smernic o postopkih za nadzor teže vozil v prometu. Zlasti je pomembno, da Komisija pri svojem pripravljalnem delu opravi ustrezna posvetovanja, vključno na ravni strokovnjakov. Komisija bi morala pri pripravi in oblikovanju delegiranih aktov zagotoviti, da so ustrezni dokumenti istočasno, pravočasno in ustrezno predloženi Evropskemu parlamentu in Svetu.

Or. de

Predlog spremembe 124 **Phil Bennion**

Predlog direktive **Uvodna izjava 17**

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(17) Komisija bi morala biti v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije pooblaščen za sprejemanje delegiranih aktov za določanje zahtev v zvezi z novo aerodinamično opremo, nameščeno na zadnjem delu vozila, ali s konstrukcijo novih motornih vozil ter za določitev tehničnih specifikacij, ki bodo omogočile popolno interoperabilnost opreme za tehtanje v vozilih, in smernic o postopkih za nadzor teže vozil v prometu. Zlasti je pomembno, da Komisija pri svojem pripravljalnem delu opravi ustrezna posvetovanja, vključno na ravni strokovnjakov. Komisija bi morala pri pripravi in oblikovanju delegiranih aktov zagotoviti, da so ustrezni dokumenti istočasno, pravočasno in ustrezno predloženi Evropskemu parlamentu in Svetu.

Predlog spremembe

(17) Komisija bi morala biti v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije pooblaščen za sprejemanje delegiranih aktov za določanje zahtev v zvezi z novo aerodinamično opremo, nameščeno na zadnjem delu vozila, ali s konstrukcijo novih motornih vozil, **zaradi pregleda evropskih postopkov homologacije, kot je navedeno v Direktivi 2007/46/ES, v okviru pravilnikov UN/ECE**, ter za določitev tehničnih specifikacij, ki bodo omogočile popolno interoperabilnost opreme za tehtanje v vozilih, in smernic o postopkih za nadzor teže vozil v prometu. Zlasti je pomembno, da Komisija pri svojem pripravljalnem delu opravi ustrezna posvetovanja, vključno na ravni strokovnjakov. Komisija bi morala pri pripravi in oblikovanju delegiranih aktov zagotoviti, da so ustrezni dokumenti istočasno, pravočasno in ustrezno predloženi Evropskemu parlamentu in Svetu.

Or. en

Predlog spremembe 125
Philippe De Backer

Predlog direktive
Uvodna izjava 17

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(17) Komisija bi morala biti v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije pooblaščen za sprejemanje delegiranih aktov za določanje zahtev v zvezi z novo aerodinamično opremo, nameščeno na zadnjem delu vozila, ali s konstrukcijo novih motornih vozil ter za določitev tehničnih specifikacij, ki bodo omogočile popolno interoperabilnost opreme za tehtanje v vozilih, in smernic o postopkih za nadzor teže vozil v prometu. Zlasti je pomembno, da Komisija pri svojem pripravljalnem delu opravi ustrezna posvetovanja, vključno na ravni strokovnjakov. Komisija bi morala pri pripravi in oblikovanju delegiranih aktov zagotoviti, da so ustrezni dokumenti istočasno, pravočasno in ustrezno predloženi Evropskemu parlamentu in Svetu.

Predlog spremembe

(17) Komisija bi morala biti v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije pooblaščen za sprejemanje delegiranih aktov za določanje zahtev v zvezi z novo aerodinamično opremo, nameščeno na zadnjem delu vozila, ali s konstrukcijo novih motornih vozil ter za določitev tehničnih specifikacij, ki bodo omogočile popolno interoperabilnost opreme za tehtanje v vozilih, in smernic o postopkih za nadzor teže vozil v prometu. Zlasti je pomembno, da Komisija pri svojem pripravljalnem delu opravi ustrezna posvetovanja, vključno na ravni strokovnjakov. ***Posvetovanja bi morala vključevati glavne udeležence, kot so proizvajalci tovornjakov ter proizvajalci nadgradenj in priklopnih vozil.*** Komisija bi morala pri pripravi in oblikovanju delegiranih aktov zagotoviti, da so ustrezni dokumenti istočasno, pravočasno in ustrezno predloženi Evropskemu parlamentu in Svetu. ***Zadevnim udeležencem bi bilo treba dati na voljo dovolj časa za izpolnitev teh zahtev.***

Or. en

Predlog spremembe 126
Patricia van der Kammen

Predlog direktive
Uvodna izjava 18

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(18) Ker ciljev te direktive države članice ne morejo zadovoljivo doseči in ker se te cilje zaradi obsega in vplivov te direktive laže doseže na ravni Unije, lahko Unija sprejme ustrezne ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz istega člena ta direktiva ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenega cilja.

črtano

Or. nl

**Predlog spremembe 127
Inés Ayala Sender**

**Predlog direktive
Uvodna izjava 18 a (novo)**

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(18a) Morebitne spremembe tež in mer, ki jih določa ta uredba, bi bilo treba izvesti na usklajen način in v časovnem okviru, ki pred začetkom njihove veljavnosti podjetjem zagotavlja dovolj časa, da obnovijo svoje vozne parke, ne da bi to povzročilo izkrivljanje konkurence na trgu.

Or. es

**Predlog spremembe 128
Patricia van der Kammen**

**Predlog direktive
Uvodna izjava 19**

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(19) Direktivo 96/53/ES bi bilo zato treba

(19) Direktivo 2002/7/ES bi bilo zato treba

ustrezno spremeniti –

ustrezno spremeniti –

Or. nl

Predlog spremembe 129
Patricia van der Kammen

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – uvodni del

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Direktiva **96/53/ES** se spremeni:

Predlog spremembe

Direktiva **2002/7/ES** se spremeni:

Or. nl

Predlog spremembe 130
Corien Wortmann-Kool

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 1 – alineja 1
Direktiva 96/53/ES
Člen 2 – pododstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

„– „vozilo na hibridni pogon“ pomeni vozilo v smislu Direktive 2007/46/ES Evropskega Parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007 o vzpostavitvi okvira za odobritev motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila¹⁰, opremljeno z enim ali več električnimi pogonskimi motorji, ki niso stalno priključeni na omrežje, ter z enim ali več pogonskimi motorji z notranjim zgorevanjem;

Predlog spremembe

– „alternativna goriva“ pomenijo goriva, ki nadomeščajo fosilne naftne vire pri oskrbi vozil z energijo in ki lahko prispevajo k dekarbonizaciji prometnega sistema. Ta goriva zajemajo:

– električno energijo;

– vodik;

– biogoriva, kot so opredeljena v Direktivi 2009/28/ES Evropskega parlamenta in

Sveta,

– sintetična goriva;

– zemeljski plin, vključno z biometanom, v plinasti (stisnjeni zemeljski plin – SZP) in tekoči obliki (utekočinjeni zemeljski plin – UZP),

– utekočinjeni naftni plin (UNP) in – odpadno toploto.

¹⁰ *UL L 263, 9.10.2007, str. 1.*

Or. en

Predlog spremembe 131

Phil Bennion

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 1 – alinea 2 a (novo)

Direktiva 96/53/ES

Člen 2 – odstavek 1 – pododstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

- „nizkoogljična tehnologija“ pomeni inovativno tehnologijo, ki omogoča dokazljive prihranke CO₂;

Or. en

Obrazložitev

Povečanje dolžine, ki je dovoljeno v okviru te direktive, bi bilo treba uporabiti za spodbujanje razvoja inovativnih tehnologij, ki zmanjšujejo emisije CO₂ težkih tovornih vozil.

Predlog spremembe 132

Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 1 – alinea 3

Direktiva 96/53/ES

Člen 2 – odstavek 1 – pododstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

– „intermodalna transportna enota“ pomeni enoto, ki jo je mogoče uvrstiti v eno od naslednjih kategorij: zabojnik, zamenljivo tovarišče, polpriklopnik.“.

Predlog spremembe

„intermodalna transportna enota“ pomeni enoto, ki jo je mogoče uvrstiti v eno od naslednjih kategorij: zabojnik, zamenljivo tovarišče, polpriklopnik, **tovornjak**.“.

Or. pl

Obrazložitev

Področje uporabe predlagane opredelitve pojma je omejeno na zabojnike, zamenljiva tovarišča in polpriklopnike ter ne zajema, na primer, tovrnjakov, ki se prevažajo po železnici. Obstaja nevarnost, da bi se ta opredelitev pojma v prihodnje lahko razširila na druga področja, kar bi preprečilo obravnavanje prevoza tovrnjakov po železnici kot intermodalni prevoz, če tovrnjaki ne bi bili priključeni na priklopnike ali zamenljiva tovarišča.

Predlog spremembe 133
Corien Wortmann-Kool

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 1 – alinea 3

Direktiva 96/53/ES

Člen 2 – odstavek 1 – pododstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

– „intermodalna **transportna** enota“ pomeni enoto, ki jo je mogoče uvrstiti v eno od naslednjih kategorij: zabojnik, zamenljivo tovarišče, polpriklopnik.“.

Predlog spremembe

– „intermodalna **nakladalna** enota“ pomeni enoto, ki jo je mogoče uvrstiti v eno od naslednjih kategorij: zabojnik, zamenljivo tovarišče, polpriklopnik.“.

Or. en

Obrazložitev

Pojem „intermodalna nakladalna enota“ se v tem sektorju pogosteje uporablja.

Predlog spremembe 134
Jörg Leichtfried

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 1 – alinea 3 a (novo)

AM\1011752SL.doc

61/200

PE524.694v01-00

SL

Direktiva 96/53/ES

Člen 2 – odstavek 1 – pododstavek 1 – alineja 12 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

- „**alternativna goriva**“ pomenijo goriva, ki nadomeščajo fosilne naftne vire pri oskrbi vozil z energijo in ki lahko prispevajo k dekarbonizaciji prometnega sistema. Ta goriva zajemajo:
- **električno energijo;**
- **vodik;**
- **sintetična goriva;**
- **zemeljski plin, vključno z biometanom, v plinasti (stisnjeni zemeljski plin – SZP) in tekoči obliki (utekočinjeni zemeljski plin – UZP),**
- **utekočinjeni naftni plin (UNP) in**
- **odpadno toploto.**

Or. de

Obrazložitev

Za opredelitev pojma „motorno vozilo na alternativna goriva“ na tehnološko nevtralen način je smiselno naprej opredeliti „alternativno gorivo“.

Predlog spremembe 135

Jörg Leichtfried

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 1 – alineja 3 b (novo)

Direktiva 96/53/ES

Člen 2 – odstavek 1 – pododstavek 1 – alineja 12 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

- „**kombiniran prevoz**“ pomeni prevoz blaga med državami članicami, pri katerem tovornjak, priklopnik, polpriklopnik z vlečno enoto ali brez nje, zamenljivo tovarišče ali zabojnik velikosti 20 čevljev ali več uporablja za začetni ali končni del poti cestni prevoz, na drugem

delu poti pa železniški prevoz, prevoz po celinskih plovnih poteh ali pomorski prevoz, če ta del poti presega 100 km, pri čemer se začetni ali končni del poti opravi s cestnim prevozom:

– med krajem, v katerem se blago natovarja, in najbližjo ustrezno nakladalno železniško postajo za začetni del prevoza, ter med najbližjo ustrezno razkladalno železniško postajo in krajem, v katerem se blago raztovarja, za končni del prevoza, ali

– v krogu, ki ne presega 150 km od pristanišča na celinskih plovnih poteh ali morskega pristanišča, v katerem se blago natovarja ali raztovarja;

Or. en

Obrazložitev

Popravek predloga spremembe v osnutku poročila (besede, ki manjkajo v opredelitvi). Namesto uvedbe novega pojma „intermodalni prevoz“ bi se morala v celotnem besedilu uporabljati obstoječa opredelitev „kombiniranega prevoza“ iz Direktive 1992/106.

Predlog spremembe 136 Corien Wortmann-Kool

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 1 – alinea 3 b (novo)

Direktiva 96/53/ES

Člen 2 – odstavek 1 – pododstavek 1 – alinea 12 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

– „kombiniran prevoz“ pomeni prevoz blaga, pri katerem tovornjak, priklopnik, polpriklopnik z vlečno enoto ali brez nje, zamenljivo tovarišče ali zabojnik uporabljajo za začetni in končni del poti cestni prevoz, na drugem delu poti pa železniški prevoz, prevoz po celinskih plovnih poteh ali pomorski prevoz, če ta del prevoza presega 100 km, pri čemer se začetni in končni del poti opravita s

cestnim prevozom:

– med krajem, v katerem se blago natovarja, in najbližjo ustrezno nakladalno železniško postajo za začetni del prevoza, ter med najbližjo ustrezno razkladalno železniško postajo in krajem, v katerem se blago raztovarja, za končni del prevoza, ali

– v krogu, ki ne presega 150 km od pristanišča na celinskih plovih poteh ali morskega pristanišča, v katerem se blago natovarja ali raztovarja;

Or. en

Obrazložitev

Cestni prevoz je vedno sestavljen iz 2 delov: začetnega (prevoz od kraja natovarjanja do terminala) in končnega dela poti (prevoz od terminala do cilja), ki se opravita po cesti. Omejevanje cestnega prevoza na le 1 del poti bi pomenilo, da bi morali imeti podjetniki in špediterji neposreden dostop do pristanišča/železnice, da bi lahko uporabljali direktivo o kombiniranem prevozu, kar je v EU redkost.

Predlog spremembe 137 Michel Dantin, Dominique Riquet

Predlog direktive Člen 1 – odstavek 1 – točka 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(2) Člen 4 se spremeni:

črtano

(a) beseda „nacionalni“ v točkah (a) in (b) odstavka 1 se črta;

(b) prvi stavek drugega pododstavka člena 4(4) se nadomesti z naslednjim:

„Šteje se, da prevoz ne vpliva pomembno na mednarodno konkurenco v prometnem sektorju, če se izvaja na ozemlju države članice ali v primeru čezmejne dejavnosti izključno med sosednjima državama članicama, od katerih je vsaka sprejela ukrepe v skladu s tem odstavkom, in če je izpolnjen eden od pogojev iz točk (a) in

(b):“.

Or. fr

Predlog spremembe 138
Ismail Ertug

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 2 – uvodni del

Direktiva 96/53/ES

Člen 4 – odstavek 4 – pododstavek 2 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

2) Člen 4 se spremeni:

Predlog spremembe

2) V členu 4(4) se za pododstavkom 2 vstavi naslednji pododstavek:

„Brez poseganja v pravice držav članic iz aktov o pristopu k Evropski uniji mednarodni prevoz z vozili ali skupinami vozil, katerih mere odstopajo od mer, ki so določene v Prilogi I, ni dopusten. Države članice, v katerih so dovoljene drugačne višine vozil, lahko le-te še naprej dopuščajo v nacionalnem prevozu.

Or. de

Obrazložitev

Predlog spremembe natančneje določa, da veljavni predpisi ne dovoljujejo čezmejne uporabe predolgih in pretežkih vozil. Njihova uporaba bi lahko ogrozila cilje, dogovorjene v Beli knjigi. Zato je najprej potrebna obsežna presoja vplivov, vključno z učinki na preusmeritev prevoza, varnost, infrastrukturo, socialne in delovne pogoje, MSP, logistiko, onesnaževanje zraka, hrup itd.

Predlog spremembe 139
Hubert Pirker

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 2 – uvodni del

Direktiva 96/53/ES

Člen 4 – odstavek 4 – pododstavek 2 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

2) **Člen 4 se spremeni:**

Predlog spremembe

2) V členu 4(4) se za pododstavkom 2 vstavi naslednji pododstavek:

„Brez poseganja v pravice držav članic iz aktov o pristopu k Evropski uniji so gospodarska vozila, ki presegajo največje dovoljene mere in teže iz te direktive, dovoljena samo na določenih cestah in na zahtevo v posamezni državi članici, da se zagotovi enotni evropski trg. Države članice pri presoji teh zahtev upoštevajo zlasti dejavnike, kot so obstoječa infrastruktura in zahteve za varnost v cestnem prometu.“

Or. de

Obrazložitev

To pojasnilo je potrebno, da se ponovno pojasni cilj te direktive: največje dovoljene mere in teže se za namene delujočega notranjega trga določijo po celotni Evropi. Kršitve izkrivljajo konkurenco in s tem škodijo notranjemu trgu.

Predlog spremembe 140

Artur Zasada

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 2 – uvodni del

Direktiva 96/53/ES

Člen 4 – odstavek 4 – pododstavek 2 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

2) **Člen 4 se spremeni:**

Predlog spremembe

2) V členu 4(4) se za **drugim** pododstavkom vstavi naslednji pododstavek:

„Čezmejna uporaba skupin vozil z merami, ki odstopajo od mer, določenih v točkah 1.1, 1.2 do 1.8, 4.2 in 4.4 Priloge I, je prepovedana. Evropska komisija je pozvana, da izvede poglobljeno študijo potencialnega učinka čezmejne uporabe daljših in težjih tovornjakov na evropski

prometni sistem ter zlasti na mednarodno konkurenco.“

Or. en

Predlog spremembe 141
Franco Frigo, David-Maria Sassoli

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 2 – uvodni del

Direktiva 96/53/ES

Člen 4 – odstavek 4 – pododstavek 2 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(2) Člen 4 se spremeni:

Predlog spremembe

(2) V členu 4(4) se po drugem pododstavku vstavi naslednji pododstavek: „Čezmejna uporaba vozil z merami, ki odstopajo od mer, določenih v točkah 1.1, 1.2, 1.4 do 1.8, 4.2 in 4.4 Priloge I, je v skladu s ciljem iz prvega odstavka prepovedana.“

Or. it

Obrazložitev

Namen tega predloga spremembe je pojasniti, da Direktiva 96/53/ES ni bila nikoli namenjena dovoljevanju čezmejne uporabe takoimenovanih vozil z modularnim konceptom. Čezmejna uporaba teh vozil je namreč v nasprotju z glavnimi cilji politike Unije, vključno s cilji iz bele knjige, ki se nanašajo na spremembo načina prevoza, varnost, MSP, onesnaževanje itd.

Predlog spremembe 142
Markus Ferber

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 2 – uvodni del

Direktiva 96/53/ES

Člen 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

2) Člen 4 se spremeni:

Predlog spremembe

2) Člen 4 se spremeni:

„„Države članice lahko kljub temu ob določitvi strogih obveznosti in mehanizmov preverjanja dovolijo promet na svojem ozemlju vozilom in skupinam vozil v nacionalnem prevozu blaga, ki ne ustrezajo značilnostim iz točk 1.3, 2, 3 in 4.3 Priloge I. Države članice, ki na svojem ozemlju ne dovolijo prometa vozilom ali skupinam vozil, ki odstopajo od značilnosti iz točk 1.3, 2, 3 in 4 Priloge I, lahko prepovejo promet tudi nerezidenčnim gospodarskim vozilom.“

Or. de

Predlog spremembe 143
Nathalie Griesbeck, Robert Rochefort

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 2 – uvodni del
Direktiva 96/53/ES
Člen 4 – odstavek 4 – pododstavek 2 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(2) **Člen 4 se spremeni:**

Predlog spremembe

(2) **V členu 4(4) se po drugem pododstavku vstavi naslednji pododstavek:**

„Brez poseganja v pravice držav članic iz aktov o pristopu k Evropski uniji je mednarodni prevoz z vozili ali skupinami vozil, katerih mere odstopajo od mer, ki so določene v Prilogi I, prepovedan.“

Or. fr

Predlog spremembe 144
Ismail Ertug

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 2 – točka a

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

**(a) beseda „nacionalni“ v točkah (a)
in (b) odstavka 1 se črta;**

črtano

Or. de

**Predlog spremembe 145
Michel Dantin, Dominique Riquet**

**Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 2 – točka a**

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

**(a) beseda „nacionalni“ v točkah (a)
in (b) odstavka 1 se črta;**

črtano

Or. fr

**Predlog spremembe 146
Brian Simpson**

**Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 2 – točka a**

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

**(a) beseda „nacionalni“ v točkah (a)
in (b) odstavka 1 se črta;**

črtano

Or. en

**Predlog spremembe 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**

**Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 2 – točka a**

Direktiva 96/53/ES
Člen 4 – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(a) beseda „nacionalni“ v točkah (a) in (b) odstavka 1 se črta;

Predlog spremembe

(a) beseda „nacionalni“ v točkah (a) in (b) odstavka 2 se črta;

Or. en

Obrazložitev

Izrecno dovoljevanje čezmejnega prevoza blaga z daljšimi vozili ob istočasni ohranitvi prepovedi čezmejnega prevoza s težjimi in/ali višjimi vozili bi bilo preveč omejevalno. Nedosledno bi bilo omejevati prevoz s težjimi ali višjimi vozili na nacionalne prevoze na obeh straneh meje, hkrati pa dovoljevati čezmejni prevoz z daljšimi vozili.

Predlog spremembe 148
Silvia-Adriana Țicău

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 2 – točka a
Direktiva 96/53/ES
Člen 4 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(a) beseda „nacionalni“ v **točkah (a) in (b)** odstavka 1 se črta;

Predlog spremembe

(a) beseda „nacionalni“ v **točki (a)** odstavka 1 se črta;

Or. ro

Predlog spremembe 149
Peter van Dalen

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 2 – točka a a (novo)
Direktiva 96/53/ES
Člen 4 – odstavek 2 – točka a a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(aa) (a) Vstavi se naslednji odstavek 2a:
(aa) „Države članice dovoljujejo uporabo

cestnih vozil, vključno s skupinami vozil, ki ne izpolnjujejo določil iz točk 1.3, 2, 3, 4.1 in/ali 4.3 Priloge I, za čezmejne prevoze med sosednjimi državami članicami, ki so sprejele ukrepe v skladu s tem odstavkom;“

Or. nl

Predlog spremembe 150

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

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 2 – točka a a (novo)

Direktiva 96/53/ES

Člen 4 – odstavek 4 – pododstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(aa) Uvodni stavek člena 4(4) se nadomesti z naslednjim stavkom:

„Države članice lahko vozilom ali skupinam vozil za prevoz blaga, ki opravljajo določene prevoze, ki ne vplivajo v večji meri na mednarodno konkurenco v prometnem sektorju, dovolijo sodelovanje v prometu na svojem ozemlju, čeprav njihove teže in mere odstopajo od tež in mer, določenih v točkah 1, 2, in 4 Priloge I.“

Or. en

Predlog spremembe 151

Herbert Dorfmann, Richard Seeber

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 2 – točka b

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(b) prvi stavek drugega pododstavka člena 4(4) se nadomesti z naslednjim:

črtano

„Šteje se, da prevoz ne vpliva pomembno na mednarodno konkurenco v prometnem sektorju, če se izvaja na ozemlju države članice ali v primeru čezmejne dejavnosti izključno med sosednjima državama članicama, od katerih je vsaka sprejela ukrepe v skladu s tem odstavkom, in če je izpolnjen eden od pogojev iz točk (a) in (b):“.

Or. de

Predlog spremembe 152

Ismail Ertug

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 2 – točka b

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(b) prvi stavek drugega pododstavka člena 4(4) se nadomesti z naslednjim:

črtano

„Šteje se, da prevoz ne vpliva pomembno na mednarodno konkurenco v prometnem sektorju, če se izvaja na ozemlju države članice ali v primeru čezmejne dejavnosti izključno med sosednjima državama članicama, od katerih je vsaka sprejela ukrepe v skladu s tem odstavkom, in če je izpolnjen eden od pogojev iz točk (a) in (b):“.

Or. de

Predlog spremembe 153

Michel Dantin, Dominique Riquet

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 2 – točka b

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(b) prvi stavek drugega pododstavka člena 4(4) se nadomesti z naslednjim:

črtano

„Šteje se, da prevoz ne vpliva pomembno na mednarodno konkurenco v prometnem sektorju, če se izvaja na ozemlju države članice ali v primeru čezmejne dejavnosti izključno med sosednjima državama članicama, od katerih je vsaka sprejela ukrepe v skladu s tem odstavkom, in če je izpolnjen eden od pogojev iz točk (a) in (b):“.

Or. fr

Predlog spremembe 154

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 2 – točka b

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(b) prvi stavek drugega pododstavka člena 4(4) se nadomesti z naslednjim:

črtano

„Šteje se, da prevoz ne vpliva pomembno na mednarodno konkurenco v prometnem sektorju, če se izvaja na ozemlju države članice ali v primeru čezmejne dejavnosti izključno med sosednjima državama članicama, od katerih je vsaka sprejela ukrepe v skladu s tem odstavkom, in če je izpolnjen eden od pogojev iz točk (a) in (b):“.

Or. en

Predlog spremembe 155
Sabine Wils

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 2 – točka b

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(b) prvi stavek drugega pododstavka člena 4(4) se nadomesti z naslednjim:

črtano

„Šteje se, da prevoz ne vpliva pomembno na mednarodno konkurenco v prometnem sektorju, če se izvaja na ozemlju države članice ali v primeru čezmejne dejavnosti izključno med sosednjima državama članicama, od katerih je vsaka sprejela ukrepe v skladu s tem odstavkom, in če je izpolnjen eden od pogojev iz točk (a) in (b):“.

Or. en

Obrazložitev

Trditev, da omejevanje čezmejnih prevozov na dve državi članici ne bi imelo bistvenega vpliva na mednarodno konkurenco, nima nobene osnove, vsakršna odstopanja od standardnih tež in mer pa bi morala ostati predmet izključno nacionalnega odločanja.

Predlog spremembe 156
Nathalie Griesbeck, Robert Rochefort

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 2 – točka b

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(b) prvi stavek drugega pododstavka člena 4(4) se nadomesti z naslednjim:

črtano

„Šteje se, da prevoz ne vpliva pomembno na mednarodno konkurenco v prometnem sektorju, če se izvaja na ozemlju države članice ali v primeru čezmejne dejavnosti izključno med sosednjima državama članicama, od katerih je vsaka sprejela ukrepe v skladu s tem odstavkom, in če je

izpolnjen eden od pogojev iz točk (a) in (b):“.

Or. fr

Predlog spremembe 157
Phil Bennion

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 2 – točka b – uvodni del

Direktiva 96/53/ES

Člen 4 – odstavek 4 – pododstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(b) prvi stavek drugega pododstavka člena 4(4) se nadomesti z naslednjim:

Predlog spremembe

(b) V členu 4(4) se prvi pododstavek spremeni na naslednji način:

„Države članice lahko vozilom ali skupinam vozil za prevoz blaga, ki opravljajo določene nacionalne prevoze, vendar samo če ne vplivajo v večji meri na mednarodno konkurenco v prometnem sektorju ter na okoljske in varnostne cilje Evropske unije, dovolijo sodelovanje v prometu na svojem ozemlju, čeprav njihove teže in mere odstopajo od tež in mer, določenih v točkah 1.1, 1.2, 1.4 do 1.8, 4.2 in 4.4 Priloge I.“

Or. en

Obrazložitev

Odstopanje bi moralo biti dovoljeno samo, če ne vpliva na nemoteno delovanje enotnega trga in če ni v nasprotju z okoljskimi in varnostnimi cilji EU, ki so določeni v zadevnih zakonodajah, kot so na primer cilji iz instrumenta za povezovanje Evrope in programa vseevropskih prometnih omrežij.

Predlog spremembe 158
Hubert Pirker

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 2 – točka b

Direktiva 96/53/ES
Člen 4 – odstavek 4 – pododstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

„Šteje se, da prevoz ne vpliva pomembno na mednarodno konkurenco v prometnem sektorju, če se izvaja na ozemlju države članice ali v primeru čezmejne dejavnosti izključno med sosednjima državama članicama, od katerih je vsaka sprejela ukrepe v skladu s tem odstavkom, in če je izpolnjen eden od pogojev iz točk (a) in (b):“.

črtano

Or. de

Obrazložitev

Ta odstavek se črta, ker temelji zgolj na domnevi Komisije, brez presoje vplivov in analize z ustreznimi številčnimi podatki.

Predlog spremembe 159
Brian Simpson

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 2 – točka b
Direktiva 96/53/ES
Člen 4– odstavek 4 – pododstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

„Šteje se, da prevoz ne vpliva pomembno na mednarodno konkurenco v prometnem sektorju, če se izvaja na ozemlju države članice ali v primeru čezmejne dejavnosti izključno med sosednjima državama članicama, od katerih je vsaka sprejela ukrepe v skladu s tem odstavkom, in če je izpolnjen eden od pogojev iz točk (a) in (b):“.

črtano

Or. en

Predlog spremembe 160
Georges Bach, Bogusław Liberadzki

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 2 – točka b

Direktiva 96/53/ES

Člen 4– odstavek 4 – pododstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

„Šteje se, da prevoz ne vpliva pomembno na mednarodno konkurenco v prometnem sektorju, če se izvaja na ozemlju države članice ali v primeru čezmejne dejavnosti izključno med sosednjima državama članicama, od katerih je vsaka sprejela ukrepe v skladu s tem odstavkom, in če je izpolnjen eden od pogojev iz točk (a) in (b):“.

Predlog spremembe

črtano

Or. en

Obrazložitev

To je predpostavka Komisije, ki jo je treba dokazati z oceno učinka, ki vključuje vse potencialne učinke in posledice splošne uporabe daljših in težjih vozil v mednarodnem cestnem prevozu.

Predlog spremembe 161
Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 2 – točka b

Direktiva 96/53/ES

Člen 4 – odstavek 4 – pododstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

„Šteje se, da prevoz ne vpliva pomembno na mednarodno konkurenco v prometnem sektorju, če se izvaja na ozemlju države članice ali v primeru čezmejne dejavnosti izključno med sosednjima državama članicama, od katerih je vsaka sprejela ukrepe v skladu s tem odstavkom, in če je izpolnjen eden od pogojev iz točk (a) in

Predlog spremembe

„Šteje se, da prevoz ne vpliva pomembno na mednarodno konkurenco v prometnem sektorju, če je izpolnjen eden od pogojev iz točk (a) in (b):“.

(b):“.

Or. pl

Obrazložitev

Dovoljevanje čezmejne uporabe nestandardnih vozil je v nasprotju z glavnim ciljem direktive, ki je določiti največje dovoljene mere določenih cestnih vozil v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu.

Predlog spremembe 162 **Oldřich Vlasák**

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 2 – točka b

Direktiva 96/53/ES

Člen 4 – odstavek 4 – pododstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

„Šteje se, da prevoz ne vpliva pomembno na mednarodno konkurenco v prometnem sektorju, če se izvaja na ozemlju države članice ali v primeru čezmejne dejavnosti izključno med sosednjima državama članicama, od katerih je vsaka sprejela ukrepe v skladu s tem odstavkom, in če je izpolnjen eden od pogojev iz točk (a) in (b):“.

Predlog spremembe

„Šteje se, da prevoz ne vpliva pomembno na mednarodno konkurenco v prometnem sektorju, če se izvaja na ozemlju države članice ali v primeru čezmejne dejavnosti izključno med sosednjima državama članicama, od katerih je vsaka sprejela ukrepe v skladu s tem odstavkom, in če je izpolnjen eden od pogojev iz točk (a) in (b). ***V primeru prevozov na ozemlju ene same države članice, pa tudi predhodno omenjenih čezmejnih prevozov lahko zadevne države članice te prevoze, na nediskriminatoren način, omejijo samo na izbrano infrastrukturo. V takem primeru morajo države članice o takšnih omejitvah prevoznike ustrezno in karseda vnaprej obvestiti.***

Or. cs

Obrazložitev

Zaradi varnosti v prometu in ohranjanja ustreznega stanja infrastrukture morajo države članice imeti možnost, da premikanje prevelikih tovorov omejijo na infrastrukturo, ki je primerna za takšen promet.

Predlog spremembe 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

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 2 – točka b

Direktiva 96/53/ES

Člen 4– odstavek 4 – pododstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

„Šteje se, da prevoz ne vpliva pomembno na mednarodno konkurenco v prometnem sektorju, če se izvaja na ozemlju države članice ali v primeru čezmejne dejavnosti **izključno med sosednjima državama članicama, od katerih je vsaka sprejela** ukrepe v skladu s tem odstavkom, in če je izpolnjen eden od pogojev iz točk (a) in (b):“.

Predlog spremembe

„Šteje se, da prevoz ne vpliva pomembno na mednarodno konkurenco v prometnem sektorju, če se izvaja na ozemlju države članice ali v primeru čezmejne dejavnosti **med sosednjimi državami članicami, ki so sprejele** ukrepe v skladu s tem odstavkom, in če je **glede mer** izpolnjen eden od pogojev iz točk (a) in (b):“.

Or. en

Predlog spremembe 164

Marita Ulvskog, Ole Christensen, Liisa Jaakonsaari

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 2 – točka b

Direktiva 96/53/ES

Člen 4 – odstavek 4 – pododstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

„Šteje se, da prevoz ne vpliva pomembno na mednarodno konkurenco v prometnem sektorju, če se izvaja na ozemlju države članice ali v primeru čezmejne dejavnosti izključno med **sosednjima državama članicama**, od katerih je vsaka sprejela ukrepe v skladu s tem odstavkom, in če je izpolnjen eden od pogojev iz točk (a) in (b):“.

Predlog spremembe

„Šteje se, da prevoz ne vpliva pomembno na mednarodno konkurenco v prometnem sektorju, če se izvaja na ozemlju države članice ali v primeru čezmejne dejavnosti izključno med **državami članicami**, od katerih je vsaka sprejela ukrepe v skladu s tem odstavkom, in če je izpolnjen eden od pogojev iz točk (a) in (b):“.

Predlog spremembe 165
Peter van Dalen

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 2 – točka b
Direktiva 96/53/ES
Člen 4 – odstavek 4 – pododstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

„Šteje se, da prevoz ne vpliva pomembno na mednarodno konkurenco v prometnem sektorju, če se izvaja na ozemlju države članice ali v primeru čezmejne dejavnosti **izključno med sosednjima državama članicama**, od katerih je vsaka sprejela ukrepe v skladu s tem odstavkom, in če je izpolnjen eden od pogojev iz točk (a) in (b):“.

Predlog spremembe

„Šteje se, da prevoz ne vpliva pomembno na mednarodno konkurenco v prometnem sektorju, če se izvaja na ozemlju države članice ali v primeru čezmejne dejavnosti **med sosednjimi državami članicami**, od katerih je vsaka sprejela ukrepe v skladu s tem odstavkom, in če je izpolnjen eden od pogojev iz točk (a) in (b):“.

Or. nl

Predlog spremembe 166
Silvia-Adriana Țicău

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 2 – točka b
Direktiva 96/53/ES
Člen 4 – odstavek 4 – pododstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

„Šteje se, da prevoz ne vpliva pomembno na mednarodno konkurenco v prometnem sektorju, če se izvaja na ozemlju države članice ali v primeru čezmejne dejavnosti izključno med sosednjima državama članicama, od katerih je vsaka sprejela ukrepe v skladu s tem odstavkom, in če je izpolnjen eden od pogojev iz točk (a) in (b):“.

Predlog spremembe

„Šteje se, da prevoz ne vpliva pomembno na mednarodno konkurenco v prometnem sektorju, če se izvaja na ozemlju države članice ali v primeru čezmejne dejavnosti izključno med sosednjima državama članicama, od katerih je vsaka sprejela ukrepe v skladu s tem odstavkom, in če je izpolnjen eden od pogojev iz točk (a) in (b). **Posamezne države članice, ki dovoljujejo čezmejno uporabo tovrstnih**

vozil in skupin vozil, določijo cestno omrežje, kjer je uporaba teh vozil dovoljena. To cestno omrežje mora biti del vseevropskih prometnih omrežij (TEN-T) v smislu Uredbe 2013/...EU (Uredba o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja).

Or. en

Predlog spremembe 167

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

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 2 – točka b

Direktiva 96/53/ES

Člen 4– odstavek 4 – pododstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

„Šteje *se*, da prevoz ne vpliva pomembno na mednarodno konkurenco v prometnem sektorju, če se izvaja na ozemlju države članice ali v primeru čezmejne dejavnosti **izključno med sosednjima državama članicama, od katerih je vsaka sprejela** ukrepe v skladu s tem odstavkom, in če je izpolnjen eden od pogojev iz točk (a) in (b):“.

Predlog spremembe

V skladu z načelom subsidiarnosti se šteje, da prevoz, ki se opravlja z vozili ali skupinami vozil, katerih mere in teže odstopajo od mer in tež iz točk 1, 2, 3 in 4 iz Priloge I, ne vpliva pomembno na mednarodno konkurenco v prometnem sektorju, če se izvaja na ozemlju pristojnega organa države članice ali, v primeru čezmejne dejavnosti, je dovoljen med dvema ali več pristojnimi organi sosednjih držav članic, ki so sprejele ukrepe v skladu s tem odstavkom, in če je izpolnjen eden od pogojev iz točk (a) in (b). Pristojni organi držav članic določijo posebne zahteve za vozilo, infrastrukturo in voznika, da se zagotovi ustrezna stopnja varnosti. Čezmejna uporaba teh vozil bi morala biti podprta z dvostranskimi ali večstranskimi sporazumi med pristojnimi organi zadevnih držav članic, v katerih bi bile opredeljene poti in drugi pogoji, ki morajo biti izpolnjeni.

Or. en

Predlog spremembe 168
Phil Bennion

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 2 – točka b

Direktiva 96/53/ES

Člen 4– odstavek 4 – pododstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

„Šteje se, da prevoz ne vpliva pomembno na mednarodno konkurenco v prometnem sektorju, če se izvaja na ozemlju države članice ali v primeru čezmejne dejavnosti izključno med sosednjima državama članicama, **od katerih je vsaka sprejela ukrepe** v skladu s **tem odstavkom, in če je izpolnjen eden od pogojev iz točk (a) in (b):**“.

Predlog spremembe

„Šteje se, da prevoz ne vpliva pomembno na mednarodno konkurenco v prometnem sektorju **ter na okoljske in varnostne cilje Evropske unije**, če se izvaja na ozemlju države članice ali v primeru čezmejne dejavnosti izključno med sosednjima državama članicama, **če so izpolnjeni pogoji** v skladu s **točko (a) ali če sta obe državi članici sprejeli ukrepe iz člena 4a (novo) in če so izpolnjeni pogoji iz točke (b):**“.

Or. en

Obrazložitev

Za preprečitev izkrivljanja enotnega trga znotraj območja svobode gibanja je treba za čezmejno uporabo daljših vozil določiti enotne zahteve. Vendar pa to ne velja za dejavnosti gozdarskega sektorja v zadevnih državah članicah.

Predlog spremembe 169
Phil Bennion

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 2 – točka b a (novo)

Direktiva 96/53/ES

Člen 4 – odstavek 7 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(ba) Členu 4 se doda naslednji odstavek:
„(7a) Najkasneje do [tri leta od datuma objave te direktive] Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o

uporabi členov 4 in 4a (novo). V poročilu oceni, ali so določbe iz člena 4 v nasprotju z varnostnimi in okoljskimi cilji Unije in ali je treba člen 4a (novo) prilagoditi v skladu z novimi tehnološkimi dognanji. Poročilu se po potrebi priloži zakonodajni predlog.“

Or. en

Predlog spremembe 170
Phil Bennion

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 2 – točka b b (novo)
Direktiva 96/53/ES
Člen 4 – odstavek 7 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(bb) Členu 4 se doda naslednji odstavek:
„7b. Dve sosednji državi članici lahko na svojem ozemlju dovolita sodelovanje v prometu za namene čezmejnega prevoza vozilom ali skupinam vozil za prevoz blaga, katerih mere presegajo mere, ki so določene v točki 1.3 Priloge I, pod pogojem, da je Evropska komisija o uporabi teh vozil uradno seznanjena pred sprejetjem te direktive.

Or. en

Predlog spremembe 171
Ismail Ertug, Brian Simpson

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 2 – točka b a (novo)
Direktiva 96/53/ES
Člen 4 – odstavek 5

(b a) Člen 4(5) se nadomesti z naslednjim:

„(5) Države članice lahko za čas poskusne dobe dovolijo, da vozila ali skupine vozil, ki temeljijo na novih tehnologijah ali konstrukcijah in ki ne ustrezajo eni ali več zahtevam te direktive, opravljajo prevoze, če so izpolnjeni naslednji pogoji:

– prevoz poteka lokalno na točno določenem območju na ozemlju posamezne države članice;

– preizkusna doba je omejena na 24 mesecev;

– preizkus se znanstveno spremlja. Pri tem se vplivi testnih vozil raziščejo z naslednjih vidikov: infrastrukture, varnosti v prometu, spremembe načina prevoza, združljivosti z obstoječimi ponudbami kombiniranega prevoza, okolja, delovnih pogojev voznika in javne sprejemljivosti;

– vsako leto se Evropski komisiji predloži uradno poročilo o poteku preizkusa in rezultatih znanstvenega spremljanja;

– Evropska komisija ta poročila objavi.

Države članice vnaprej obvestijo Komisijo o načrtovanih preizkusih. Komisija preveri dopustnost preizkusov na podlagi navedenih pogojev. Komisija zavrne preizkuse, ki niso v skladu s to direktivo ali kršijo mednarodno konkurenco. Komisija o odločitvi obvesti Evropski parlament.“

Or. de

Obrazložitev

Države članice lahko še naprej dovoljujejo preizkuse z vozili, ki presegajo dovoljene mere in teže. Preizkuse morajo izvajati tako, da ne ogrožajo mednarodne konkurence ali povzročijo negativnih posledic na notranjem trgu. Pogoji zagotavljajo, da se v preizkusni dobi dejansko pridobijo nova spoznanja. Rezultati preizkusov se morajo dati na voljo EU, državam članicam in javnosti.

Predlog spremembe 172

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

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 2 – točka b a (novo)

Direktiva 96/53/ES

Člen 4 – odstavek 3 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(ba) Členu 4 se doda naslednji odstavek:

„(3a) Komisija bi morala pripraviti predlog za usklajen pristop v zvezi s postopki za izdajo posebnih dovoljenj s strani pristojnih organov v različnih državah članicah in/ali regijah, ki omogočajo prevoz nedeljivega tovora.“

Or. en

Predlog spremembe 173

Peter van Dalen

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 2 a (novo)

Direktiva 96/53/ES

Člen 4 – odstavek 5 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(2a) Vstavi se naslednji člen 4(5a):

„(5a) Države članice lahko dovoljujejo čezmejne prevoze z vozili, vključno s skupinami vozil, ki ne izpolnjujejo določil iz točk 1, 2, 3 in 4 Priloge, pod pogojem, da ne delajo razlik med državami članicami, v katerih so bila zadevna vozila registrirana. Države članice določijo odseke cestnega omrežja, kjer so ta vozila ali skupine vozil dovoljena. Te informacije so dostopne za javnost.“

Predlog spremembe 174
Brian Simpson, Georges Bach

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 2 a (novo)

Direktiva 96/53/ES

Člen 4 – odstavek 4 – pododstavek 2 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

2 (a) V členu 4(4) se za drugim pododstavkom vstavi naslednji pododstavek:

„Brez poseganja v pravice držav članic iz aktov o pristopu k Evropski uniji je mednarodni prevoz z vozili ali skupinami vozil, katerih mere odstopajo od mer, ki so določene v točkah 1.1, 1.2, 1.4 do 1.8, 4.2 in 4.4 Priloge I, prepovedan.“

Or. en

Obrazložitev

Za uskladitev s strukturo in ciljem člena 4(1).

Predlog spremembe 175
Dieter-Lebrecht Koch

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 2 a (novo)

Direktiva 96/53/ES

Člen 4 – odstavek 5

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(2a) Člen 4(5) se nadomesti z naslednjim:

„(5) Države članice se spodbujajo, da za čas poskusne dobe dovolijo, da vozila ali skupine vozil, izdelane po novih tehnologijah ali po novih postopkih, ki ne ustrezajo eni ali več zahtevam te direktive,

opravljajo nekatere lokalne prevoze. O tem obvestijo Komisijo.“

Or. xm

Predlog spremembe 176
Michel Dantin, Dominique Riquet

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 2 a (novo)
Direktiva 96/53/ES
Člen 4 – odstavek 4 – pododstavek 2 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(2a) V členu 4(4) se po drugem pododstavku vstavi naslednji pododstavek:

„Brez poseganja v pravice držav članic iz aktov o pristopu k Evropski uniji je mednarodni prevoz z vozili ali skupinami vozil, katerih dolžina in teža, ki presega 44 ton, ne ustrezata meram, ki so določene v Prilogi I k tej direktivi, prepovedan.“

Or. fr

Predlog spremembe 177
Marita Ulvskog, Ole Christensen, Liisa Jaakonsaari

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 2 a (novo)
Direktiva 96/53/ES
Člen 4 – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(2a) Člen 4(2) Direktive 96/53/ES se spremeni:

Nov drugi odstavek:

„Čezmejni prevozi z vozili ali skupinami vozil za prevoz blaga, ki ne izpolnjujejo zahtev iz točke 2 Priloge I, so dovoljeni med državami članicami, ki so sprejele

ukrepe, ki omogočajo dovoljevanje tovrstnih odstopanj“.

Or. sv

Predlog spremembe 178

Marita Ulvskog, Ole Christensen, Liisa Jaakonsaari

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 2 b (novo)

Direktiva 96/53/ES

Člen 4 – odstavek 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(2b) Prvi odstavek člena 4(4) Direktive 96/53/ES se spremeni:

„4. Države članice lahko vozilom ali skupinam vozil za prevoz za opravljanje določenih prevozov, ki ne vplivajo pomembno na mednarodno konkurenco v prometnem sektorju, dovolijo sodelovanje v prometu na svojem ozemlju, čeprav njihove mere odstopajo od mer, določenih v točkah 1.1, 1.2, 1.4 do 1.8, 4.2 in 4.4 Priloge I.“

Or. sv

Predlog spremembe 179

Philip Bradbourn

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

3) Člen 4(6), *točka (b) člena 5* in člen 8a se *črtajo*.

3) Člen 4(6) *se spremeni:*

„Pristojni organi sosednjih držav članic lahko dovolijo čezmejne prevoze, ki se opravljajo z vozili ali skupinami vozil, katerih mere in teže odstopajo od mer in tež iz točk 1, 2, 3 in 4 iz Priloge I, pod

pogojem, da pri tem ne delajo razlik na podlagi države članice, v kateri je bila opravljena registracija vlečnega vozila, priklopnika ali polpriklopnika. Ti pristojni organi („lahko“) določijo poti, ki jih je dovoljeno uporabljati vozilom ali skupinam vozil z merami in težami, ki odstopajo od mer in tež iz točk 1, 2, 3 in 4 Priloge I. Države članice o tem obvestijo Komisijo in dajo informacijo na razpolago javnosti.

Člen 5(b) in člen 8a se črtata.“

Or. en

Predlog spremembe 180
Jim Higgins, Phil Prendergast, Jacqueline Foster

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

3) Člen 4(6), *točka (b) člena 5* in člen 8a se *črtajo*.

Predlog spremembe

3) Člen 4(6) *se spremeni na naslednji način: „Pristojni organi sosednjih držav članic lahko dovolijo čezmejne prevoze, ki se opravljajo z vozili ali skupinami vozil, katerih mere in teže odstopajo od mer in tež iz točk 1, 2, 3 in 4 iz Priloge I, pod pogojem, da pri tem ne delajo razlik na podlagi države članice, v kateri je bila opravljena registracija vlečnega vozila, priklopnika ali polpriklopnika. Ti pristojni organi lahko določijo poti, ki jih je dovoljeno uporabljati vozilom ali skupinam vozil z merami in težami, ki odstopajo od mer in tež iz točk 1, 2, 3 in 4 Priloge I. Sprejmejo se lahko določbe, da morajo države članice o tem obvestiti Komisijo; Člen 5(b) in člen 8a se črtata.“*

Or. en

Obrazložitev

Državam članicam, katerih infrastruktura omogoča višine vozil nad 4 metre, bi bilo treba dovoliti, da sodelujejo v čezmejni trgovini. Pri tem se nikoli ne bi smelo delati razlik na podlagi države registracije, prav tako pa se državam članicam, ki želijo omejiti višino vozil na največ 4 metre, ne bi smelo nalagati obveznosti, da sprejmejo vozila, ki presegajo to višino.

Predlog spremembe 181 **Dieter-Lebrecht Koch**

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 3 a (novo)

Direktiva 96/53/ES

Člen 4 – odstavek 6 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(3a) Členu 4 se doda naslednji odstavek 4(6a):

„(6a) Komisija je pooblaščenca, da glede na informacije, prejete v skladu s členom 4(5), zahteva načelno odobritev takšnih specifikacij vozil, ki pripomorejo k varnosti v cestnem prometu ali imajo okoljsko korist.“

Or. xm

Predlog spremembe 182 **Georges Bach, Bogusław Liberadzki**

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 4 a (novo)

Direktiva 96/53/ES

Člen 4 – odstavek 5

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(4a) Člen 4(5) direktive se dopolni z naslednjim:

„Za določitev teh poskusnih dob morajo biti izpolnjeni naslednji pogoji:

– poskusna doba ni daljša od 5 let,

– prevozi se opravljajo na lokalnem, natančno opredeljenem območju ozemlja države članice,

– poskusne prevoze je treba uradno spremljati, pri čemer je treba upoštevati učinke na infrastrukturo, varnost v cestnem prometu, porazdelitev med načini prevoza in okolje,

– uradno poročilo o rezultatih spremljanja je treba poslati Komisiji in ga dati na voljo javnosti.“

Or. en

Obrazložitev

Poskusne dobe, ki jih določijo države članice, morajo za učinkovite rezultate na ravni EU izpolnjevati določene pogoje in biti pod nadzorom.

Predlog spremembe 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

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 5 a (novo)

Direktiva 96/53/ES

Člen 4 – odstavek 7 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(5a) Členu 4 se doda naslednji odstavek 7a:

„7a. Sosednje države članice, ki od začetka veljavnosti Direktive 96/53/ES stalno dovoljujejo cestni prevoz blaga z vozili ali skupinami vozil, katerih teže in/ali mere odstopajo od Priloge I, kot je določeno v odstavkih 1a in 2a člena 4, ter, kar zadeva mere, v skladu s členom 4(4) z dodatnimi odstopanji od točke 1.3 Priloge I, kar zadeva čezmejne prevoze, lahko dovoljujejo medsebojne čezmejne prevoze s takšnimi vozili in skupinami. Te države članice in sosednje države članice, kjer so

daljša, težja ali višja vozila začasno dovoljena, lahko ob medsebojnem dogovoru dovoljujejo tudi medsebojne čezmejne prevoze. Države članice o tem postopku uradno obvestijo Komisijo.“

Or. en

Obrazložitev

V skladu z načelom subsidiarnosti morajo države članice imeti pravico, da določijo prometne rešitve, prilagajene njihovim posebnim okoliščinam, pod pogojem, da te rešitve ne razlikujejo med nacionalnimi in drugimi vozili. Direktiva 96/53ES v tem pogledu državam članicam že daje široko polje proste presoje.

Predlog spremembe 184
Petri Sarvamaa

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 5 b (novo)
Direktiva 96/53/ES
Člen 4 – odstavek 7 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(5b) Členu 4 se doda naslednji odstavek 7b:

„„7b. Ta postopek držav članic, ki ob vzajemnem dogovoru in uradnem obvestilu Komisije dovoljuje čezmejne prevoze s težjimi, daljšimi in/ali višjimi vozili, se ponovno oceni 5 let po začetku veljavnosti te direktive.“

Or. en

Predlog spremembe 185
Phil Bennion

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 2 – točka a (novo)
Direktiva 96/53/ES
Člen 4 a (novo)

(2a) Doda se člen 4a:

„Člen 4a

Država članica, ki izda dovoljenje, zagotovi, da se na njenem ozemlju izvajajo naslednji ukrepi za vozila ali skupine vozil, katerih mere odstopajo od mer iz točk 1.1, 1.2, 1.4 do 1.8, 4.2 in 4.4 Priloge I:

(a) vozila ali skupine vozil ne presegajo največje dovoljene teže vozila iz točke 2.2.2 c) in izpolnjujejo varnostne zahteve v skladu s členoma 10 in 12 Uredbe (ES) št. 661/2009,

(b) vozila ali skupine vozil upoštevajo emisijske omejitve, ki so določene v Prilogi I Uredbe (ES) št. 595/2009,

(c) država članica, ki izda dovoljenje, je sprejela mehanizem za internalizacijo zunanjih stroškov uporabe teh vozil ter sporazume o spremembi načina prevoza s cestnega na železniški,

d) država članica, ki izda dovoljenje, je uvedla posebno usposabljanje, v skladu z Direktivo 2003/59/ES, in zahteve po pridobitvi potrdil, ki jih izdajo zadevni organi, vključno z najmanj petletnimi vozniki izkušnjami,

e) vozila ali skupine vozil so dovoljena samo na določenih poteh. Takšna določitev je mogoča le, če sta cesta in z njo povezana infrastruktura celotne poti zasnovani in zgrajeni na način, ki je združljiv za uporabo tovrstnih vozil.

Države članice obvestijo Komisijo o ukrepih, ki se sprejmejo v skladu s tem členom. Odločitve za dovoljenje uporabe vozil, katerih mere odstopajo od mer iz točk 1.1, 1.2, 1.4 do 1.8, 4.2 in 4.4 Priloge I, ne smejo začeti veljati, če jim Evropska komisija nasprotuje, pri čemer slednja svoje nasprotovanje utemelji.“

Obrazložitev

Za preprečitev izkrivljanja enotnega trga znotraj območja svobode gibanja ter neskladnosti z varnostnimi in okoljskimi cilji Evropske unije je treba določiti enotne zahteve.

Predlog spremembe 186
Ismail Ertug

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 6
 Direktiva 96/53/ES
 Člen 8 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Zaradi izboljšanja aerodinamičnosti vozil ali skupin vozil so lahko največje dovoljene dolžine iz točke 1.1 Priloge I prekoračene pri vozilih ali skupinah vozil, **opremljenih** z napravami, **ki** ustrezajo spodaj navedenim zahtevam. Edini cilj takšnih prekoračitev je, da se na zadnjem delu vozil ali skupine vozil omogoči namestitev naprav za izboljšanje aerodinamičnosti vozil.

Predlog spremembe

Zaradi izboljšanja aerodinamičnosti vozil ali skupin vozil so lahko največje dovoljene dolžine iz točke 1.1 Priloge I prekoračene pri vozilih ali skupinah vozil, **ki so opremljena oziroma opremljene** z napravami **in** ustrezajo spodaj navedenim zahtevam, **pod pogojem, da to ne vpliva negativno na udeležbo vozil ali delov vozil (npr. polpriklopnika, zamenljivega tovarišča) v kombiniranem prevozu.** Edini cilj takšnih prekoračitev je, da se na zadnjem delu vozil ali skupine vozil omogoči namestitev naprav za izboljšanje aerodinamičnosti vozil.

Obrazložitev

Pri spreminjanju aerodinamike tovornjaka je treba zagotoviti, da bodo vozila lahko tudi v prihodnje v celoti sodelovala v kombiniranem prevozu.

Predlog spremembe 187
Markus Ferber

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 6

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Zaradi izboljšanja aerodinamičnosti vozil ali skupin vozil so lahko največje dovoljene dolžine iz točke 1.1 Priloge I prekoračene pri vozilih ali skupinah vozil, opremljenih z napravami, ki ustrezajo spodaj navedenim zahtevam. Edini cilj takšnih prekoračitev je, da se na zadnjem delu vozil ali skupine vozil omogoči namestitev naprav za izboljšanje aerodinamičnosti vozil.

Predlog spremembe

Zaradi izboljšanja aerodinamičnosti **in optimiranja drugih gradnikov/sestavnih delov** vozil ali skupin vozil so lahko največje dovoljene dolžine iz točke 1.1 Priloge I prekoračene pri vozilih ali skupinah vozil, opremljenih z napravami, ki ustrezajo spodaj navedenim zahtevam. Edini cilj takšnih prekoračitev je, da se na zadnjem delu vozil ali skupine vozil omogoči namestitev naprav za izboljšanje aerodinamičnosti vozil.

Or. de

Obrazložitev

Za izboljšanje energetske učinkovitosti in varnosti v prometu bi moral veljati celosten pristop.

Predlog spremembe 188
Inés Ayala Sender

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 6
Direktiva 96/53/ES
Člen 8 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Zaradi izboljšanja aerodinamičnosti vozil ali skupin vozil so lahko največje dovoljene dolžine iz točke 1.1 Priloge I prekoračene pri vozilih ali skupinah vozil, opremljenih z napravami, ki ustrezajo spodaj navedenim zahtevam. Edini cilj takšnih prekoračitev je, da se na zadnjem delu vozil ali skupine vozil omogoči namestitev naprav za izboljšanje aerodinamičnosti vozil.

Predlog spremembe

Zaradi izboljšanja **varnosti v cestnem prometu in** aerodinamičnosti vozil ali skupin vozil so lahko največje dovoljene dolžine iz točke 1.1 Priloge I prekoračene pri vozilih ali skupinah vozil, opremljenih z napravami, ki ustrezajo spodaj navedenim zahtevam. Edini cilj takšnih prekoračitev je, da se na zadnjem delu vozil ali skupine vozil omogoči namestitev naprav za izboljšanje aerodinamičnosti vozil.

Or. es

Obrazložitev

Ta predlog spremembe vsebuje enako besedilo kot člen 9 in poudarja, da je enako pomembno, da vsakršne spremembe mer vozil pripomorejo tudi k izboljšanju varnosti v cestnem prometu.

Predlog spremembe 189
Dieter-Lebrecht Koch

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 6
Direktiva 96/53/ES
Člen 8 – odstavek a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(1 a) Za izboljšanje varnosti v cestnem prometu morajo biti aerodinamične naprave in naprave za zaščito pred podletom, nameščene na bočnem in zadnjem delu vozil ali njihovih prikolic, narejene iz materiala, ki absorbira energijo in znatno zmanjša posledice nesreč za druge udeležence v prometu.

Or. de

Predlog spremembe 190
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 6
Direktiva 96/53/ES
Člen 8 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

Zaradi izboljšanja aerodinamičnosti vozil ali skupin vozil so lahko največje dovoljene dolžine iz točke 1.1 Priloge I prekoračene pri vozilih ali skupinah vozil, opremljenih z napravami, ki ustrezajo spodaj navedenim zahtevam. Edini cilj takšnih prekoračitev je, da se na zadnjem delu vozil ali skupine vozil omogoči

črtano

*namestitvev naprav za izboljšanje
aerodinamičnosti vozil.*

Or. en

Predlog spremembe 191
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 6
Direktiva 96/53/ES
Člen 8 – odstavek 3 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(3a) Komisija razvije in predlaga usklajen režim preizkušanja, da se čim bolj povečajo varnostni učinki novih prednjih, bočnih in zadnjih delov tovornjaka za pešce in kolesarje.

Or. en

Predlog spremembe 192
Corien Wortmann-Kool

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 6
Direktiva 96/53/ES
Člen 8 – odstavek 2 – uvodni del

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Naprave iz prvega odstavka morajo ustrezati naslednjim zahtevam glede delovanja in varnosti:

Predlog spremembe

Za potrebe certifikacije naprav iz prvega odstavka je treba upoštevati naslednje zahteve glede delovanja in varnosti:

Or. en

Predlog spremembe 193
Gesine Meissner

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 6

Direktiva 96/53/ES

Člen 8 – odstavek 2 – uvodni del

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Naprave iz prvega odstavka **morajo ustrezati naslednjim zahtevam** glede delovanja in varnosti:

Predlog spremembe

Za certificiranje naprav iz prvega odstavka **je treba upoštevati naslednje zahteve** glede delovanja in varnosti:

Or. en

Predlog spremembe 194

Corien Wortmann-Kool

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 6

Direktiva 96/53/ES

Člen 8 – odstavek 2 – alinea 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

kar zadeva prometno varnost **in varnost intermodalnega prevoza, zlasti:**

Predlog spremembe

kar zadeva prometno varnost:

Or. en

Predlog spremembe 195

Gesine Meissner

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 6

Direktiva 96/53/ES

Člen 8 – odstavek 2 – alinea 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

kar zadeva prometno varnost **in varnost intermodalnega prevoza, zlasti:**

Predlog spremembe

kar zadeva prometno varnost:

Or. en

Obrazložitev

Intermodalni prevoz predstavlja le majhen delež cestnega prevoza. Zato ni treba, da je z njim združljiva vsaka aerodinamična naprava. To omejuje sedanji razvoj trga in tehnološke inovacije. Negativno pa vpliva tudi na doseganje splošnega cilja trajnosti v zvezi z zmanjšanjem emisij in porabe goriva pri cestnih tovornih prevozi.

Predlog spremembe 196

Inés Ayala Sender

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 6

Direktiva 96/53/ES

Člen 8 – odstavek 2 – alinea 2 – točka i

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

namestitev in trajnost naprav za
zmanjšanje nevarnosti odklopa,

Predlog spremembe

namestitev in trajnost naprav za
preprečitev nevarnosti odklopa, **tudi v**
skrajnih razmerah,

Or. es

Predlog spremembe 197

Markus Ferber

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 6

Direktiva 96/53/ES

Člen 8 – odstavek 2 – alinea 2 – točka ii

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

dnevna in nočna signalizacija, ki je
učinkovita v slabših vremenskih razmerah
in druge udeležence v prometu opozarja na
velikost karoserije vozila,

Predlog spremembe

dnevna in nočna signalizacija **v skladu s**
pogoji v homologaciji za namestitev
svetlobnih in svetlobno-signalnih naprav,
ki je učinkovita v slabših vremenskih
razmerah in druge udeležence v prometu
opozarja na velikost karoserije vozila,

Or. de

Obrazložitev

Za povečanje varnosti v prometu bi morale veljati enotne homologacije v skladu z ECE-R48.

Predlog spremembe 198

Inés Ayala Sender

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 6

Direktiva 96/53/ES

Člen 8 – odstavek 2 – alinea 2 – točka ii

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

dnevna in nočna signalizacija, ki je učinkovita v slabših vremenskih razmerah in druge udeležence v prometu opozarja na velikost karoserije vozila,

Predlog spremembe

dnevna in nočna signalizacija, ki je učinkovita v slabših vremenskih razmerah in druge udeležence v prometu opozarja na velikost karoserije vozila **in oboda tovarišča**,

Or. es

Predlog spremembe 199

Inés Ayala Sender

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 6

Direktiva 96/53/ES

Člen 8 – odstavek 2 – alinea 2 – točka ii a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(ii) konstrukcija, ki vozniku ne zmanjšuje preglednosti nad zadnjim delom vozila. Za povečanje preglednosti bi bila lahko pogojena s prisotnostjo dodatnih sistemov za odpravo tega pomanjkanja preglednosti, kot so kamere, senzorji, ogledala itd.;

Or. es

Predlog spremembe 200
Inés Ayala Sender

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 6

Direktiva 96/53/ES

Člen 8 – odstavek 2 – alinea 2 – točka iii

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

konstrukcija vozil, pri kateri je manj tveganj za druga vozila in njihove potnike v primeru trčenja,

Predlog spremembe

konstrukcija vozil, pri kateri je manj tveganj za **druge udeležence v cestnem prometu, zlasti ranljive udeležence (kolesarje, pešce in potnike motornih dvokolesnih vozil) ter** druga vozila in njihove potnike v primeru trčenja,

Or. es

Predlog spremembe 201
Ismail Ertug

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 6

Direktiva 96/53/ES

Člen 8 – odstavek 2 – alinea 2 – točka iv a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(iv a) dolžina naprave je omejena na največjo mero 500 mm, določeno v točki 1.1 Priloge I;

Or. de

Obrazložitev

Za oblikovanje aerodinamičnih priključnih delov velja Uredba (EU) št. 1230/2012. V skladu s to uredbo morajo biti aerodinamični priključki oblikovani tako, da štrlijo čez zadnji del vozila največ 50 cm, ne da bi ob tem povečevali nakladalno površino vozila, in da vozilo lahko v celoti sodeluje v kombiniranem prevozu.

Predlog spremembe 202
Gesine Meissner

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 6

Direktiva 96/53/ES

Člen 8 – odstavek 2 – alinea 3 – točka ii

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

namestitev zadevnih priklopnikov in polpriklopnikov na železniške in pomorske enote ter na enote za prevoz po celinskih plovniških poteh med intermodalnim prevozom,

črtano

Or. en

Obrazložitev

Intermodalni prevoz predstavlja le majhen delež cestnega prevoza. Zato ni treba, da je z njim združljiva vsaka aerodinamična naprava. To omejuje sedanji razvoj trga in tehnološke inovacije. Negativno pa vpliva tudi na doseganje splošnega cilja trajnosti v zvezi z zmanjšanjem emisij in porabe goriva pri cestnih tovornih prevozi.

Predlog spremembe 203

Saïd El Khadraoui, Brian Simpson

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 6

Direktiva 96/53/ES

Člen 8 – odstavek 2 – alinea 3 – točka iii

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

preprosto prepogibanje, ***zlaganje ali odstranitev*** teh naprav ***za voznika,***

samodejno prepogibanje ***in odpiranje*** teh naprav.

Or. en

Obrazložitev

Sedanji predlog Komisije uvaja možnost povečanja velikosti zadnjih spojlerjev na do 2 metra in možnost ročnega upravljanja. Zaradi tega lahko voznik izgubi precej časa, ogroženo pa je lahko tudi njegovo zdravje.

Predlog spremembe 204
Mathieu Grosch

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 6

Direktiva 96/53/ES

Člen 8 – odstavek 2 – alinea 3 – točka iii

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

preprosto prepogibanje, *zlaganje ali odstranitev* teh naprav *za voznika,*

Predlog spremembe

samodejno prepogibanje *in odpiranje* teh naprav.

Or. en

Obrazložitev

Te naprave bi se morale samodejno prepogibati in odpirati, da ne bi ogrožale voznikovega zdravja in da se zagotovi boljše upravljanje.

Predlog spremembe 205
Markus Ferber

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 6

Direktiva 96/53/ES

Člen 8 – odstavek 2 – alinea 3 – zadnji stavek

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

S prekoračitvijo največje dovoljene dolžine se *ne* poveča nosilnost vozil ali skupine vozil.

Predlog spremembe

S prekoračitvijo največje dovoljene dolžine se poveča nosilnost vozil ali skupine vozil, *ne da bi se povečala njihova skupna teža.*

Or. de

Obrazložitev

Za dosledno povečanje energetske učinkovitosti je treba dovoljeno povečanje dolžine za namene aerodinamike izkoristiti za dodatno tovorno prostornino.

Predlog spremembe 206
Markus Ferber

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 6

Direktiva 96/53/ES

Člen 8 – odstavek 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Države članice pred dajanjem pomožnih aerodinamičnih naprav na trg te naprave in njihovo namestitev na vozila odobrijo **ter v ta namen** izdajo potrdilo. Ta potrjuje, da so upoštevane zahteve iz odstavka 2 zgoraj in da naprava pomembno prispeva k izboljšanju aerodinamičnosti. Potrdila, izdana v eni od držav članic, veljajo tudi v drugih državah članicah.

Predlog spremembe

Države članice pred dajanjem pomožnih aerodinamičnih naprav na trg te naprave in njihovo namestitev na vozila odobrijo. **Za odobritev vozil veljajo po vsej Evropi enaka pravila, uporabna v praksi. Države članice** izdajo **ustrezno** potrdilo. Ta potrjuje, da so upoštevane zahteve iz odstavka 2 zgoraj in da naprava pomembno prispeva k izboljšanju aerodinamičnosti. Potrdila, izdana v eni od držav članic, veljajo tudi v drugih državah članicah.

Or. de

Predlog spremembe 207

Jacqueline Foster

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 6

Direktiva 96/53/ES

Člen 8 – odstavek 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Države članice pred dajanjem pomožnih aerodinamičnih naprav na trg te naprave in njihovo namestitev na vozila odobrijo **ter v ta namen** izdajo potrdilo. **Ta** potrjuje, da so upoštevane zahteve iz odstavka 2 zgoraj in da naprava pomembno prispeva k izboljšanju aerodinamičnosti. Potrdila, izdana v eni od držav članic, veljajo tudi v drugih državah članicah.

Predlog spremembe

Države članice pred dajanjem pomožnih aerodinamičnih naprav na trg te naprave in njihovo namestitev na vozila odobrijo **ter v ta namen** izdajo potrdilo. **To** potrjuje, da so upoštevane zahteve iz odstavka 2 zgoraj in da naprava pomembno prispeva k izboljšanju aerodinamičnosti. Potrdila, izdana v eni od držav članic, veljajo tudi v drugih državah članicah, **ob upoštevanju omejitev iz odstavka 5.**

Or. en

Obrazložitev

Ta direktiva bi morala biti usklajena z obstoječo zakonodajo o homologaciji. Poleg tega države članice ne bi smele biti prisiljene sprejeti vozil z napravami, ki so jih odobrile druge države članice in bi lahko negativno vplivale na varnost v cestnem prometu.

Predlog spremembe 208

Carlo Fidanza

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 6

Direktiva 96/53/ES

Člen 8 – odstavek 3 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

3a. Nova vlečna vozila kategorij N2 in N3 so od [deset let po začetku veljavnosti te direktive] dalje opremljena s kabinami, ki ustrezajo varnostnim zahtevam iz člena 9(2).

Or. en

Predlog spremembe 209

Patricia van der Kammen

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 6

Direktiva 96/53/ES

Člen 8 – odstavek 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

Komisija je v skladu s členom 16 pooblaščen za sprejemanje delegiranih aktov, da bi dopolnila zahteve iz odstavka 2. V njih so določene tehnične značilnosti, najnižje ravni delovanja, omejitve glede konstrukcije vozil in postopki za izdajo potrdila o preizkusu iz odstavka 3.

črtano

Or. nl

Predlog spremembe 210
Jacqueline Foster

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 6

Direktiva 96/53/ES

Člen 8 – odstavek 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Komisija je v skladu s členom 16 pooblaščen za sprejemanje delegiranih aktov, da bi dopolnila zahteve iz odstavka 2. V njih so določene tehnične značilnosti, najnižje ravni delovanja, omejitve glede konstrukcije vozil in postopki za izdajo potrdila o preizkusu iz odstavka 3.

Predlog spremembe

Komisija je v skladu s členom 16 pooblaščen za sprejemanje delegiranih aktov, da bi dopolnila zahteve iz odstavka 2. ***Ti se izvajajo v okviru za homologacijo iz Direktive 2007/46, v njih pa*** so določene tehnične značilnosti, najnižje ravni delovanja, omejitve glede konstrukcije vozil in postopki za izdajo potrdila o preizkusu iz odstavka 3.

Or. en

Obrazložitev

Ta direktiva bi morala biti usklajena z obstoječo zakonodajo o homologaciji. Poleg tega države članice ne bi smele biti prisiljene sprejeti vozil z napravami, ki so jih odobrile druge države članice in bi lahko negativno vplivale na varnost v cestnem prometu.

Predlog spremembe 211
Dieter-Lebrecht Koch

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 6

Direktiva 96/53/ES

Člen 8 – odstavek 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Komisija je v skladu s členom 16 pooblaščen za sprejemanje delegiranih aktov, da bi dopolnila zahteve iz odstavka 2. V njih so določene tehnične značilnosti, najnižje ravni delovanja, omejitve glede konstrukcije vozil in

Predlog spremembe

Komisija je v skladu s členom 16 pooblaščen za sprejemanje delegiranih aktov, da bi dopolnila zahteve iz odstavka 2. V njih so določene tehnične značilnosti, najnižje ravni delovanja, omejitve glede konstrukcije vozil in

postopki za izdajo potrdila o preizkusu iz odstavka 3.

postopki za izdajo potrdila o preizkusu iz odstavka 3. ***Ker bo neizbežno prišlo do medsebojnega vplivanja med napravo za zaščito pred podletom na zadnjem delu vozila in spojlerjem, je Komisija istočasno pooblaščen tudi za prilagoditev tehničnih značilnosti, najnižje ravni delovanja in drugih značilnosti naprave za zaščito pred podletom novim razmeram.***

Or. de

Predlog spremembe 212
Inés Ayala Sender

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 6
Direktiva 96/53/ES
Člen 8 – odstavek 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Komisija je v skladu s členom 16 pooblaščen za sprejemanje delegiranih aktov, da bi dopolnila zahteve iz odstavka 2. V njih so določene tehnične značilnosti, najnižje ravni delovanja, omejitve glede konstrukcije vozil in postopki za izdajo potrdila o preizkusu iz odstavka 3.

Predlog spremembe

Komisija je v skladu s členom 16 pooblaščen za sprejemanje delegiranih aktov, da bi dopolnila zahteve iz odstavka 2. V njih so določene tehnične značilnosti, najnižje ravni delovanja, omejitve glede konstrukcije vozil in postopki za izdajo potrdila o preizkusu iz odstavka 3. ***V primeru naprav za signalizacijo zunanjih dimenzij vozila iz odstavka 2 Komisija pripravi osnutek usklajenih skupnih pravil o zaznavanju, vrsti in jakosti osvetlitve za identifikacijo teh dodatnih naprav.***

Or. es

Obrazložitev

Priporoča se, da Komisija uskladi pravila o signalizaciji spojlerjev in zunanjih dimenzij za izboljšanje vidljivosti in povečanje varnosti v cestnem prometu.

Predlog spremembe 213
Patricia van der Kammen

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 6

Direktiva 96/53/ES

Člen 8 – odstavek 5

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

Do sprejetja delegiranih aktov vozila ali skupine vozil, opremljenih z aerodinamičnimi napravami na svojem zadnjem delu, ki izpolnjujejo zahteve iz odstavka 2 in so bile preizkušene v skladu z odstavkom 3, lahko sodelujejo v prometu, če njihova dolžina presega dolžino, določeno v točki 1.1 Priloge I, za največ dva metra. Ta prehodni ukrep se uporablja od datuma začetka veljavnosti te direktive.“

črtano

Or. nl

Predlog spremembe 214
Oldřich Vlasák

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 6

Direktiva 96/53/ES

Člen 8 – odstavek 5

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

Do sprejetja delegiranih aktov vozila ali skupine vozil, opremljenih z aerodinamičnimi napravami na svojem zadnjem delu, ki izpolnjujejo zahteve iz odstavka 2 in so bile preizkušene v skladu z odstavkom 3, lahko sodelujejo v prometu, če njihova dolžina presega dolžino, določeno v točki 1.1 Priloge I, za največ dva metra. Ta prehodni ukrep se uporablja od datuma začetka veljavnosti te direktive.“

Komisija sprejme delegirane akte iz člena 8(4) najkasneje leto dni po začetku veljavnosti te direktive.

Obrazložitev

Zaradi varnosti v cestnem prometu in razvoja predlagane opreme s strani proizvajalcev bi bilo zaželeno, da Komisija čim prej zagotovi podrobnejši opis predlagane opreme.

Predlog spremembe 215
Corien Wortmann-Kool

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 6
 Direktiva 96/53/ES
 Člen 8 – odstavek 5

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Do sprejetja delegiranih aktov vozila ali skupine vozil, **opremljenih** z aerodinamičnimi napravami na svojem zadnjem delu, ki izpolnjujejo zahteve iz odstavka 2 in so bile preizkušene v skladu z odstavkom 3, lahko sodelujejo v prometu, če njihova dolžina presega dolžino, določeno v točki 1.1 Priloge I, za največ dva metra. Ta prehodni ukrep se uporablja od datuma začetka veljavnosti te direktive.“

Predlog spremembe

Do sprejetja delegiranih aktov vozila ali skupine vozil, **opremljena oziroma opremljene** z aerodinamičnimi napravami na svojem zadnjem delu, ki izpolnjujejo **najmanj** zahteve iz **prve in druge alineje** odstavka 2 in so bile preizkušene v skladu z odstavkom 3, lahko sodelujejo v prometu, če njihova dolžina presega dolžino, določeno v točki 1.1 Priloge I, za največ dva metra. Ta prehodni ukrep se uporablja od datuma začetka veljavnosti te direktive.“

Obrazložitev

Največja dodatna dolžina 500 mm je določena že v Uredbi 1230/2012. Teh 500 mm omejuje prožnost za dodatne inovacije, kar zadeva dolžino aerodinamičnih naprav. Takšno prožnost omogoča predlog Evropske komisije za povečanje dolžine za 2 metra. Zato je treba spremeniti pravila, da se zagotovi združljivost z novimi pravili glede tež in mer. Pomembno je preučiti tudi združljivost z intermodalnim prevozom za vozila, vendar pa to ne bi smelo biti obvezno za vse.

Predlog spremembe 216
Markus Ferber

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 6

Direktiva 96/53/ES

Člen 8 – odstavek 5

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Do sprejetja delegiranih aktov vozila ali skupine vozil, opremljenih z aerodinamičnimi napravami na svojem zadnjem delu, ki izpolnjujejo zahteve iz odstavka 2 in so bile preizkušene v skladu z odstavkom 3, lahko sodelujejo v prometu, če njihova dolžina presega dolžino, določeno v točki 1.1 Priloge I, za največ dva metra. Ta prehodni ukrep se uporablja od datuma začetka veljavnosti te direktive.“

Predlog spremembe

Do sprejetja delegiranih aktov vozila ali skupine vozil, opremljenih z aerodinamičnimi napravami na svojem zadnjem delu, ki izpolnjujejo zahteve iz odstavka 2 in so bile preizkušene v skladu z odstavkom 3, lahko sodelujejo v prometu, če njihova dolžina presega dolžino, določeno v točki 1.1 Priloge I, za največ dva metra. ***Na ta način nastala nakladalna površina se lahko uporabi kot povečana tovorna prostornina, ne da bi se ob tem povečala dovoljena skupna teža gospodarskega vozila.*** Ta prehodni ukrep se uporablja od datuma začetka veljavnosti te direktive.“

Or. de

Predlog spremembe 217

Jacqueline Foster

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 6

Direktiva 96/53/ES

Člen 8 – odstavek 5

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Do sprejetja delegiranih aktov vozila ali skupine vozil, ***opremljenih*** z aerodinamičnimi napravami na svojem zadnjem delu, ki izpolnjujejo zahteve iz odstavka 2 in so bile preizkušene v skladu z odstavkom 3, lahko sodelujejo v prometu, če njihova dolžina presega dolžino, določeno v točki 1.1 Priloge I, za največ dva metra. Ta prehodni ukrep se uporablja od datuma začetka veljavnosti te direktive.“

Predlog spremembe

Do sprejetja delegiranih aktov vozila ali skupine vozil, ***opremljena oziroma opremljene*** z aerodinamičnimi napravami na svojem zadnjem delu, ki izpolnjujejo zahteve iz odstavka 2 in so bile preizkušene v skladu z odstavkom 3, lahko sodelujejo v prometu, če njihova dolžina presega dolžino, določeno v točki 1.1 Priloge I, za največ dva metra. ***Države članice sprejmejo uporabo vozil, ki so opremljena s tovrstnimi napravami, na***

svojem ozemlju, razen če upravičeno menijo, da tehnične določbe, na podlagi katerih je bila naprava uvedena, niso enake njihovim lastnim. Ta prehodni ukrep se uporablja od datuma začetka veljavnosti te direktive.“

Or. en

Obrazložitev

Ta direktiva bi morala biti usklajena z obstoječo zakonodajo o homologaciji. Poleg tega države članice ne bi smele biti prisiljene sprejeti vozil z napravami, ki so jih odobrile druge države članice in bi lahko negativno vplivale na varnost v cestnem prometu.

Predlog spremembe 218

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

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 6

Direktiva 96/53/ES

Člen 8 – odstavek 5

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Do sprejetja delegiranih aktov vozila ali skupine vozil, **opremljenih** z aerodinamičnimi napravami na svojem zadnjem delu, ki izpolnjujejo zahteve iz odstavka 2 in so bile preizkušene v skladu z odstavkom 3, lahko sodelujejo v prometu, če njihova dolžina presega dolžino, določeno v točki 1.1 Priloge I, za največ dva metra. Ta prehodni ukrep se uporablja od datuma začetka veljavnosti te direktive.“

Predlog spremembe

Do sprejetja delegiranih aktov vozila ali skupine vozil, **opremljena oziroma opremljene** z aerodinamičnimi napravami na svojem zadnjem delu, ki izpolnjujejo zahteve iz odstavka 2 in so bile preizkušene v skladu z odstavkom 3, lahko sodelujejo v prometu, če njihova dolžina presega dolžino, določeno v točki 1.1 Priloge I, za največ dva metra. Ta prehodni ukrep se uporablja od datuma začetka veljavnosti te direktive. ***Pri specializiranih vozilih, kot so vozila za prevoz vozil, ki zaradi svoje značilne odprte konstrukcije ne morejo imeti aerodinamičnih naprav na zadnjem delu, se ta dva dodatna metra lahko izkoristita za optimizacijo učinkovitosti vozil na drug način, na primer z optimalnim natovarjanjem z uporabo prednjega in zadnjega previsa.***

Or. en

Obrazložitev

Vozila za prevoz vozil zaradi svoje odprte konstrukcije nikakor niso aerodinamična. Ker se uporabljajo izključno znotraj sektorja logistike končanih vozil, njihove aerodinamike ne bo mogoče izboljšati z zunanjimi napravami, vgrajenimi na zadnjem delu. Ta vozila pa bi kljub temu lahko občutno povečala svojo učinkovitost (porabe goriva) z izkoriščanjem dodatnih dveh metrov, ki sta predlagana v tem členu, in sicer za natovarjanje do 3 dodatnih avtomobilov (9 namesto 6) na posamezno vozilo.

Predlog spremembe 219

Inés Ayala Sender

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 6

Direktiva 96/53/ES

Člen 8 – odstavek 5

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Do sprejetja delegiranih aktov vozila ali skupine vozil, **opremljenih** z aerodinamičnimi napravami na svojem zadnjem delu, ki izpolnjujejo zahteve iz odstavka 2 in so bile preizkušene v skladu z odstavkom 3, lahko sodelujejo v prometu, če njihova dolžina presega dolžino, določeno v točki 1.1 Priloge I, za največ dva metra. Ta prehodni ukrep se uporablja od datuma začetka veljavnosti te direktive.“

Predlog spremembe

Do sprejetja delegiranih aktov vozila ali skupine vozil, **opremljena oziroma opremljene** z aerodinamičnimi napravami na svojem zadnjem delu, ki izpolnjujejo zahteve iz odstavka 2 in so bile preizkušene v skladu z odstavkom 3, lahko sodelujejo v prometu, če njihova dolžina presega dolžino, določeno v točki 1.1 Priloge I, za največ dva metra. Ta prehodni ukrep se uporablja od datuma začetka veljavnosti te direktive.“ **Pri specializiranih vozilih, kot so vozila za prevoz vozil, ki zaradi svoje značilne konstrukcije ne morejo imeti aerodinamičnih naprav ne na prednjem ne na zadnjem delu, se ta dva dodatna metra lahko izkoristita za optimizacijo učinkovitosti vozil na drug način, na primer z optimalnim natovarjanjem z uporabo prednjega in zadnjega previsa. Kabina vlečnega vozila v vsakem primeru ustreza zahtevam iz člena 9.**

Or. en

Obrazložitev

Ker se vozila za prevoz vozil uporabljajo izključno znotraj sektorja logistike končanih vozil, njihove aerodinamike ne bo mogoče izboljšati z zunanjimi napravami, vgrajenimi na zadnjem delu. Ta vozila pa bi kljub temu lahko občutno povečala svojo učinkovitost (porabe goriva) z izkoriščanjem dodatnih dveh metrov, ki sta predlagana v tem členu, in sicer za natovarjanje do 3 dodatnih avtomobilov (9 namesto 6) na posamezno vozilo.

Predlog spremembe 220 **Bogusław Liberadzki**

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 7
Direktiva 96/53/ES
Člen 9 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Zaradi izboljšanja **aerodinamičnosti in** prometne varnosti vozil ali skupin vozil so lahko največje dovoljene dolžine iz točke 1.1 Priloge I prekoračene pri vozilih ali skupinah vozil, ki ustrezajo zahtevam iz odstavka 2 spodaj. Glavni cilj teh prekoračitev je omogočiti konstrukcijo kabin vlečnih vozil, **ki bi omogočila večjo aerodinamičnost vozil ali skupin vozil in večjo varnost v cestnem prometu.**

Predlog spremembe

Zaradi izboljšanja prometne varnosti **in aerodinamičnosti** vozil ali skupin vozil so lahko največje dovoljene dolžine iz točke 1.1 Priloge I prekoračene pri vozilih ali skupinah vozil, ki ustrezajo zahtevam iz odstavka 2 spodaj, **za največ 800 mm.** Glavni cilj teh prekoračitev je omogočiti konstrukcijo **varnejših** kabin vlečnih vozil **ter hkrati izboljšati** aerodinamičnost vozil ali skupin vozil in **omogočiti nadaljnje izboljšave učinkovitosti porabe goriv.**

Or. en

Predlog spremembe 221 **Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 7
Direktiva 96/53/ES
Člen 9 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Zaradi izboljšanja **aerodinamičnosti in** prometne varnosti vozil ali skupin vozil **so**

Predlog spremembe

Zaradi izboljšanja prometne varnosti **in aerodinamičnosti** vozil ali skupin vozil

lahko največje dovoljene dolžine iz točke 1.1 Priloge I **prekoračene** pri vozilih ali skupinah vozil, ki ustrezajo zahtevam iz odstavka 2 spodaj. **Glavni cilj teh prekoračitev je omogočiti konstrukcijo kabin vlečnih vozil, ki bi omogočila večjo aerodinamičnost vozil ali skupin vozil in večjo varnost** v cestnem prometu.

največje dovoljene dolžine iz točke 1.1 Priloge I pri vozilih ali skupinah vozil, ki ustrezajo zahtevam iz odstavka 2 spodaj, **ne smejo biti prekoračene. Konstrukcija kabine vlečnega vozila bi morala prispevati k večji varnosti** vozil ali skupin vozil v cestnem prometu **in izboljšati njihove aerodinamične značilnosti.**

Or. en

Predlog spremembe 222 **Jörg Leichtfried**

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 7

Direktiva 96/53/ES

Člen 9 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Zaradi izboljšanja aerodinamičnosti in prometne varnosti vozil ali skupin vozil so lahko največje dovoljene dolžine iz točke 1.1 Priloge I prekoračene pri vozilih ali skupinah vozil, ki ustrezajo zahtevam iz odstavka 2 spodaj. Glavni cilj teh prekoračitev je omogočiti konstrukcijo kabin **vlečnih vozil, ki bi omogočila večjo aerodinamičnost vozil ali skupin vozil in večjo varnost v cestnem prometu.**

Predlog spremembe

Zaradi izboljšanja aerodinamičnosti in prometne varnosti vozil ali skupin vozil so lahko največje dovoljene dolžine iz točke 1.1 Priloge I prekoračene pri vozilih ali skupinah vozil, ki ustrezajo zahtevam iz odstavka 2 spodaj. Glavni cilj teh prekoračitev je omogočiti konstrukcijo **varnejših kabin in izboljšati aerodinamičnost vozil ali skupin vozil.**

Or. en

Obrazložitev

Podrobnejša opredelitev predloga spremembe v osnutku poročila. Besedo „vlečno vozilo“ bi bilo treba odstraniti, saj bi sicer to veljalo samo za sedlaste vlačilce s polpriklopniki. Ta direktiva pa bi si morala prizadevati za izboljšanje varnosti v cestnem prometu za kabine vseh tovornjakov.

Predlog spremembe 223

Christine De Veyrac, Dominique Vlasto, Georges Bach

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 7

Direktiva 96/53/ES

Člen 9 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Zaradi izboljšanja **aerodinamičnosti** in prometne varnosti vozil ali skupin vozil so lahko največje dovoljene dolžine iz točke 1.1 Priloge I prekoračene pri vozilih ali skupinah vozil, ki ustrezajo zahtevam iz odstavka 2 spodaj. Glavni cilj teh prekoračitev je omogočiti **konstrukcijo kabin vlečnih vozil, ki bi omogočila večjo aerodinamičnost vozil** ali skupin vozil in večjo varnost v cestnem prometu.

Predlog spremembe

Zaradi izboljšanja **energetske učinkovitosti** in prometne varnosti vozil ali skupin vozil so lahko največje dovoljene dolžine iz točke 1.1 Priloge I prekoračene pri vozilih ali skupinah vozil, ki ustrezajo zahtevam iz odstavka 2 spodaj. Glavni cilj teh prekoračitev je omogočiti **izboljšanje energetske učinkovitosti** vozil ali skupin vozil in večjo varnost v cestnem prometu. **Uredbo (ES) št. 661/2009 je zato treba ustrezno spremeniti.**

Or. fr

Obrazložitev

Glede na to, da je cilj spodbujati trajnostni prevoz, je treba izrecno omeniti pojem prihranka energije. Aerodinamičnost sama po sebi ni cilj te direktive, ampak samo orodje za njegovo doseg. Da bi se izognili napačni razlagi s strani tistih, ki jih to zadeva, bi bilo treba jasno navesti, da te določbe spreminjajo ukrepe iz Uredbe (ES) št. 661/2009 o splošni varnosti motornih vozil.

Predlog spremembe 224

Dieter-Lebrecht Koch

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 7

Direktiva 96/53/ES

Člen 9 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Zaradi izboljšanja aerodinamičnosti in prometne varnosti vozil ali skupin vozil so lahko največje dovoljene dolžine iz točke 1.1 Priloge I prekoračene pri vozilih ali skupinah vozil, ki ustrezajo zahtevam iz odstavka 2 spodaj. Glavni cilj teh prekoračitev je omogočiti konstrukcijo

Predlog spremembe

Zaradi izboljšanja aerodinamičnosti in prometne varnosti vozil ali skupin vozil so lahko največje dovoljene dolžine iz točke 1.1 Priloge I prekoračene pri vozilih ali skupinah vozil, ki ustrezajo zahtevam iz odstavka 2 spodaj. Glavni cilj teh prekoračitev je omogočiti konstrukcijo

kabin vlečnih vozil, ki bi omogočila večjo aerodinamičnost vozil ali skupin vozil in večjo varnost v cestnem prometu.

kabin vlečnih vozil, ki bi omogočila večjo aerodinamičnost vozil ali skupin vozil in večjo varnost v cestnem prometu, **tako za šibkejšje udeležencev v prometu kot vozila pri naletih.**

Or. de

Predlog spremembe 225
Brian Simpson

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 7

Direktiva 96/53/ES

Člen 9 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Zaradi izboljšanja aerodinamičnosti in prometne varnosti vozil ali skupin vozil so lahko največje dovoljene dolžine iz točke 1.1 Priloge I prekoračene pri vozilih ali skupinah vozil, ki ustrezajo zahtevam iz odstavka 2 spodaj. Glavni cilj teh prekoračitev je omogočiti konstrukcijo kabin **vlečnih vozil, ki bi omogočila večjo** aerodinamičnost vozil ali skupin vozil in **večjo** varnost v cestnem prometu.

Predlog spremembe

Zaradi izboljšanja aerodinamičnosti in prometne varnosti vozil ali skupin vozil so lahko največje dovoljene dolžine iz točke 1.1 Priloge I prekoračene pri vozilih ali skupinah vozil, ki ustrezajo zahtevam iz odstavka 2 spodaj. Glavni cilj teh prekoračitev je omogočiti konstrukcijo **varnejših** kabin **ter hkrati izboljšati** aerodinamičnost vozil ali skupin vozil in varnost v cestnem prometu.

Or. en

Obrazložitev

Izboljšanje varnosti v cestnem prometu mora biti prednostno. Poleg tega je treba odstraniti omembo vlečnih vozil, saj bi si ta direktiva morala prizadevati za izboljšanje varnosti vseh tovornjakov, ne le sedlastih vlačilcev s polpriklopnikom.

Predlog spremembe 226
Ismail Ertug

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 7

Direktiva 96/53/ES

Člen 9 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Zaradi izboljšanja aerodinamičnosti in prometne varnosti vozil ali skupin vozil so lahko največje dovoljene dolžine iz točke 1.1 Priloge I prekoračene pri vozilih ali skupinah vozil, ki ustrezajo zahtevam iz odstavka 2 spodaj. Glavni cilj teh prekoračitev je omogočiti konstrukcijo kabin vlečnih vozil, ki bi omogočila večjo aerodinamičnost vozil ali skupin vozil in večjo varnost v cestnem prometu.

Predlog spremembe

Zaradi izboljšanja aerodinamičnosti in prometne varnosti vozil ali skupin vozil so lahko največje dovoljene dolžine iz točke 1.1 Priloge I prekoračene pri vozilih ali skupinah vozil, ki ustrezajo zahtevam iz odstavka 2 spodaj, **za do 400 mm, pod pogojem, da to ne vpliva negativno na udeležbo vozil ali delov vozil (npr. kabine) v kombiniranem prevozu..** Glavni cilj teh prekoračitev je omogočiti konstrukcijo kabin vlečnih vozil, ki bi omogočila večjo aerodinamičnost vozil ali skupin vozil in večjo varnost v cestnem prometu.

Or. de

Obrazložitev

Podaljšanje kabin vlečnih vozil izboljšuje varnost v prometu in energetsko učinkovitost. Vendar je pri spremembi treba zagotoviti, da lahko vozila še naprej sodelujejo v kombiniranem prometu. Istočasno je treba zagotoviti, da so vozila združljiva z „Rollende Landstraße“, ki ima pomembno vlogo predvsem v čezalpskem prometu. To omogoča podaljšanje kabin vlečnih vozil za največ 400 mm.

Predlog spremembe 227
Silvia-Adriana Țicău

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 7
Direktiva 96/53/ES
Člen 9 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Zaradi izboljšanja aerodinamičnosti in prometne varnosti vozil ali skupin vozil so lahko največje dovoljene dolžine iz točke 1.1 Priloge I prekoračene pri vozilih ali skupinah vozil, ki ustrezajo zahtevam iz odstavka 2 spodaj. **Glavni** cilj teh prekoračitev je omogočiti konstrukcijo kabin vlečnih vozil, ki bi omogočila večjo aerodinamičnost vozil ali skupin vozil in

Predlog spremembe

Zaradi izboljšanja aerodinamičnosti in prometne varnosti vozil ali skupin vozil so lahko največje dovoljene dolžine iz točke 1.1 Priloge I prekoračene pri vozilih ali skupinah vozil, ki ustrezajo zahtevam iz odstavka 2 spodaj. **Edini** cilj teh prekoračitev je omogočiti konstrukcijo kabin vlečnih vozil, ki bi omogočila večjo aerodinamičnost vozil ali skupin vozil in

večjo varnost v cestnem prometu.

večjo varnost v cestnem prometu.

Or. ro

Predlog spremembe 228
Anna Ibrisagic

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 7

Direktiva 96/53/ES

Člen 9 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Zaradi izboljšanja **aerodinamičnosti in prometne varnosti** vozil ali skupin vozil **so** lahko največje dovoljene dolžine iz **točke 1.1 Priloge I prekoračene** pri vozilih ali skupinah vozil, ki ustrezajo zahtevam iz odstavka 2 spodaj. Glavni cilj teh prekoračitev je omogočiti **konstrukcijo kabin vlečnih vozil, ki bi omogočila večjo aerodinamičnost vozil** ali skupin vozil **in** večjo varnost v cestnem prometu.

Predlog spremembe

Zaradi izboljšanja **učinkovitosti porabe goriva** vozil ali skupin vozil **bi bile** lahko največje dovoljene dolžine iz **točke 1.1 Priloge I** pri vozilih ali skupinah vozil, ki ustrezajo zahtevam iz odstavka 2 spodaj, **prekoračene v okviru omejitev, ki jih določajo evropska zakonodaja o homologaciji (Direktiva 2007/46) in zahteve iz te direktive, ki jih bo treba še naprej razvijati v skladu s postopki iz člena 16(3)**. Glavni cilj teh prekoračitev je omogočiti **izboljšanje konstrukcije** vozil ali skupin vozil **za** večjo varnost v cestnem prometu. **Uredbo (ES) št. 661/2009 je zato treba ustrezno spremeniti.**

Or. en

Predlog spremembe 229
Christine De Veyrac, Dominique Vlasto, Georges Bach

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 7

Direktiva 96/53/ES

Člen 9 – odstavek 2 – alinea 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

izboljšanje **aerodinamičnosti** vozil,

Predlog spremembe

izboljšanje **energetske učinkovitosti** vozil,

Obrazložitev

Glede na to, da je cilj spodbujati trajnostni prevoz, je treba izrecno omeniti pojem prihranka energije. Aerodinamičnost sama po sebi ni cilj te direktive, ampak samo orodje za njegovo dosego.

Predlog spremembe 230

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 7

Direktiva 96/53/ES

Člen 9 – odstavek 2 – alinea 2 – točka i

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

vozniku zagotavlja boljšo vidljivost ranljivih udeležencev, **zlasti** z zmanjševanjem mrtvih kotov pod vetrobranskim steklom,

Predlog spremembe

vozniku zagotavlja boljšo vidljivost ranljivih udeležencev, z **izboljšanjem tehnologije, velikosti in položaja ogledal ter s tem** zmanjševanjem mrtvih kotov pod vetrobranskim steklom,

Predlog spremembe 231

Brian Simpson

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 7

Direktiva 96/53/ES

Člen 9 – odstavek 2 – alinea 2 – točka i

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

vozniku zagotavlja boljšo vidljivost ranljivih udeležencev, zlasti z zmanjševanjem mrtvih kotov pod vetrobranskim steklom,

Predlog spremembe

izboljšuje neposredno vidno polje in tako vozniku zagotavlja boljšo vidljivost ranljivih udeležencev, zlasti z zmanjševanjem mrtvih kotov pod vetrobranskim steklom **in bočno od vozila,**

Obrazložitev

Izboljšati je treba neposredno vidno polje pod vetrobranskim steklom in ga razširiti še na območja bočno od vozila.

Predlog spremembe 232
Dieter-Lebrecht Koch

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 7

Direktiva 96/53/ES

Člen 9 – odstavek 2 – alineja 2 – točka i

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

vozniku zagotavlja boljšo vidljivost ranljivih udeležencev, zlasti z zmanjševanjem mrtvih kotov pod vetrobranskim steklom,

Predlog spremembe

vozniku zagotavlja boljšo vidljivost ranljivih udeležencev, zlasti z zmanjševanjem mrtvih kotov pod vetrobranskim steklom ***in s povečanjem bočnih oken, zlasti v območju nog, ter z namestitvijo dodatnih ogledal. Kjer gre za boljšo vidljivost ranljivih udeležencev, na primer na območjih, kot je zlasti zadnji del vozila, ki niso vidna skozi stekla ali v ogledalu, je treba namestiti sisteme kamer,***

Or. de

Predlog spremembe 233
Brian Simpson

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 7

Direktiva 96/53/ES

Člen 9 – odstavek 2 – alineja 2 – točka ii

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

zagotavlja zmanjšanje škode v primeru trčenja,

Predlog spremembe

zagotavlja zmanjšanje škode v primeru trčenja z ***drugimi vozili z izboljšanjem kabine z vidika učinkovitosti absorpcije energije,***

Predlog spremembe 234
Inés Ayala Sender

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 7

Direktiva 96/53/ES

Člen 9 – odstavek 2 – alinea 2 – točka ii

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

zagotavlja zmanjšanje škode v primeru trčenja,

Predlog spremembe

zagotavlja zmanjšanje škode v primeru trčenja, ***zlasti tako, da spodbuja umik ranljivih udeležencev vstran, da jih kabina vozila ne bi povozila.***

Or. es

Obrazložitev

Nove kabine morajo biti konstruirane tako, da se prepreči možnost, da bi v primeru trčenja zapeljale čez kolesarje, pešce in potnike motornih koles, saj imajo takšne nesreče lahko smrten izid, ne glede na to, kako izboljšana je konstrukcija kabine in koliko so robovi zaobljeni. Če konstrukcija kabine vključuje elemente, ki pomagajo potisniti pešca/kolesarja na eno stran, bo to v prvi vrsti pripomoglo k preprečevanju nesreč s smrtnim izidom, poleg tega pa se bodo znatno zmanjšale poškodbe in povečale možnosti preživetja.

Predlog spremembe 235
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 7

Direktiva 96/53/ES

Člen 9 – odstavek 2 – alinea 2 – točka ii

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

zagotavlja zmanjšanje škode v primeru trčenja,

Predlog spremembe

zagotavlja zmanjšanje škode v primeru trčenja z ***izboljšanjem kabine z vidika učinkovitosti absorpcije energije,***

Or. en

Predlog spremembe 236
Brian Simpson

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 7

Direktiva 96/53/ES

Člen 9 – odstavek 2 – alinea 2 – točka ii a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(iia) izboljšuje zaščito pešcev s prilagoditvijo čelne konstrukcije za čim večje zmanjšanje nevarnosti, da bi vozilo v primeru trčenja z ranljivimi udeleženci v prometu slednje povozilo,

Or. en

Obrazložitev

Pomembno je obravnavati tudi nevarnost, da bi vozilo povozilo drugega udeleženca v prometu.

Predlog spremembe 237
Dieter-Lebrecht Koch

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 7

Direktiva 96/53/ES

Člen 9 – odstavek 2 – alinea 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

udobje in varnost voznikov.

udobje, kar zadeva izboljšanje kakovosti delovnega mesta, in varnost voznikov.

Or. de

Predlog spremembe 238
Bogusław Liberadzki

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 7

Direktiva 96/53/ES

Člen 9 – odstavek 2 – zadnji stavek

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

S prekoračitvijo največje dovoljene dolžine se ne poveča nosilnost vozil ali skupine vozil.

Predlog spremembe

S prekoračitvijo največje dovoljene dolžine ***kabine vlečnega vozila za 800 mm*** se ne poveča nosilnost vozil ali skupine vozil.

Or. en

Predlog spremembe 239

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 7

Direktiva 96/53/ES

Člen 9 – odstavek 2 – alinea 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

udobje in varnost voznikov.

Predlog spremembe

udobje, ***zdravje*** in varnost voznikov.

Or. en

Obrazložitev

Okvirna Direktiva o zdravju in varnosti pri delu 89/391 s svojo hierarhijo preprečevanja zagotavlja okvir za odpravo vibracij celega telesa na samem izvoru in vzrokov mišično-kostnih obolenj, vključno s težavami s hrbtenico. Glej tudi: „Implications of the Stresses and Strains of Traffic Behaviour of HGV Drivers (BAST)“ (Posledice napetosti in obremenitev na vedenje voznikov težkih tovornih vozil v prometu (BAST), 2010

Predlog spremembe 240

Bogusław Liberadzki

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 7

Direktiva 96/53/ES

Člen 9 – odstavek 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Pred dajanjem **novih konstrukcij motornih vozil** na trg države članice preizkusijo **njihovo** aerodinamičnost in **v ta namen** izdajo potrdilo. **Potrdilo zagotovi upoštevanje zahtev iz odstavka 2 zgoraj.** Potrdila o preizkusu, izdana v eni od držav članic, veljajo tudi v drugih državah članicah.

Predlog spremembe

Pred dajanjem **nove konstrukcije motornega vozila** na trg države članice preizkusijo **njegovo** aerodinamičnost in izdajo potrdilo. Potrdila o preizkusu, izdana v eni od držav članic, veljajo tudi v drugih državah članicah. **Rezultati preskusnega postopka in aerodinamičnosti ter druge vhodne vrednosti preizkušenih tovornjakov se dajo na voljo javnosti.**

Or. en

Predlog spremembe 241

Phil Bennion

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 7

Direktiva 96/53/ES

Člen 9 – odstavek 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Pred dajanjem novih konstrukcij motornih vozil na trg države članice preizkusijo njihovo aerodinamičnost in v ta namen izdajo potrdilo. Potrdilo **zagotovi** upoštevanje zahtev iz odstavka 2 zgoraj. Potrdila o preizkusu, izdana v eni od držav članic, veljajo tudi v drugih državah članicah.

Predlog spremembe

Pred dajanjem novih konstrukcij motornih vozil na trg države članice preizkusijo njihovo aerodinamičnost in v ta namen izdajo potrdilo. **Preizkus aerodinamičnosti teh vozil je v skladu z ustreznimi pravili za merjenje aerodinamičnosti, ki jih je razvila Evropska komisija.** Potrdilo **zagotavlja skladnost in** upoštevanje zahtev iz odstavka 2 zgoraj. Potrdila o preizkusu, izdana v eni od držav članic, veljajo tudi v drugih državah članicah.

Or. en

Predlog spremembe 242

Jörg Leichtfried

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 7

Direktiva 96/53/ES

Člen 9 – odstavek 3 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(3a) Kar zadeva odobritev prekoračitev največje dovoljene dolžine z aerodinamičnimi napravami v skladu s členom 8 in 9 se poleg tega opravi pregled celotnega vozila oziroma skupine vozil, ki zagotovi, da skupna prekomerna dolžina ne povzroča znatnih negativnih učinkov na varnost v prometu in na prometni tok, zlasti ne glede na navedene infrastrukturne parametre.

Or. de

Predlog spremembe 243

Brian Simpson, Saïd El Khadraoui

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 7

Direktiva 96/53/ES

Člen 9 – odstavek 3 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(3a) Zahteve glede varnosti iz člena 9(2) in zahteve glede konstrukcije kabine iz člena 9a (novo) so s 1. januarjem 2020 obvezne za vsa nova vozila kategorij N2 in N3.

Or. en

Obrazložitev

Za izboljšanje varnosti v cestnem prometu je bistveno, da postanejo izboljšave varnosti obvezne za vse tovornjake, tudi za tiste, ki vozijo po mestnih območjih.

Predlog spremembe 244

Christine De Veyrac, Dominique Vlasto, Dominique Riquet

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 7

Direktiva 96/53/ES

Člen 1 – odstavek 3 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(3a) Nova vlečna vozila so od [deset let po začetku veljavnosti te direktive] dalje opremljena s kabinami, ki ustrezajo varnostnim zahtevam iz člena 9(2).

Or. fr

Obrazložitev

Glede na življenjsko dobo kabine je treba panogi zagotoviti dovolj časa, da izvede predpisane spremembe ter da se zagotovi neovirana in neizkrivljena konkurenca.

Predlog spremembe 245

Patricia van der Kammen

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 7

Direktiva 96/53/ES

Člen 9 – odstavek 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

Komisija je v skladu s členom 16 pooblaščen za sprejemanje delegiranih aktov za dopolnitev zahtev iz odstavka 2, katerim morajo ustrezati nove kabine vlečnih vozil. V njih so določene tehnične značilnosti, najnižje ravni delovanja, omejitve glede konstrukcije vozil in postopki za izdajo potrdila o preizkusu iz odstavka 3.

črtano

Or. nl

Predlog spremembe 246
Oldřich Vlasák

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 7

Direktiva 96/53/ES

Člen 9 – odstavek 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Komisija je v skladu s členom 16 pooblaščen za sprejemanje delegiranih aktov za dopolnitev zahtev iz odstavka 2, katerim morajo ustrezati nove kabine vlečnih vozil. V njih so določene tehnične značilnosti, najnižje ravni delovanja, omejitve glede konstrukcije vozil in postopki za izdajo potrdila o preizkusu iz odstavka 3.

Predlog spremembe

Komisija je v skladu s členom 16 pooblaščen za sprejemanje delegiranih aktov za dopolnitev zahtev iz odstavka 2, katerim morajo ustrezati nove kabine vlečnih vozil. V njih so določene tehnične značilnosti, najnižje ravni delovanja, omejitve glede konstrukcije vozil in postopki za izdajo potrdila o preizkusu iz odstavka 3. ***Komisija zgoraj omenjene delegirane akte sprejme najkasneje leto dni po začetku veljavnosti te direktive.***

Or. cs

Obrazložitev

Zaradi varnosti v cestnem prometu in razvoja predlagane opreme s strani proizvajalcev bi bilo zaželeno, da Komisija čim prej zagotovi podrobnejši opis predlagane opreme.

Predlog spremembe 247
Jörg Leichtfried

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 7

Direktiva 96/53/ES

Člen 9 – odstavek 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Komisija je v skladu s členom 16 pooblaščen za sprejemanje delegiranih aktov za dopolnitev zahtev iz odstavka 2, katerim morajo ustrezati nove kabine ***vlečnih vozil***. V njih so določene tehnične značilnosti, najnižje ravni delovanja, omejitve glede konstrukcije vozil in

Predlog spremembe

Komisija je v skladu s členom 16 pooblaščen za sprejemanje delegiranih aktov za dopolnitev zahtev iz odstavka 2, katerim morajo ustrezati nove kabine. V njih so določene tehnične značilnosti, najnižje ravni delovanja, omejitve glede konstrukcije vozil in postopki za izdajo

postopki za izdajo potrdila o preizkusu iz odstavka 3.

potrdila o preizkusu iz odstavka 3.

Or. en

Obrazložitev

Besedo „vlečno vozilo“ bi bilo treba odstraniti, saj bi sicer to veljalo samo za sedlaste vlačilce s polpriklopniki. Ta direktiva pa bi si morala prizadevati za izboljšanje varnosti v cestnem prometu za kabine vseh tovornjakov.

Predlog spremembe 248 Brian Simpson

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 7

Direktiva 96/53/ES

Člen 9 – odstavek 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Komisija je v skladu s členom 16 pooblaščen za sprejemanje delegiranih aktov za dopolnitev zahtev iz odstavka 2, katerim morajo ustrezati nove kabine **vlečnih vozil**. V njih so določene tehnične značilnosti, najnižje ravni delovanja, omejitve glede konstrukcije vozil in postopki za izdajo potrdila o preizkusu iz odstavka 3.

Predlog spremembe

Komisija je v skladu s členom 16 pooblaščen za sprejemanje delegiranih aktov za dopolnitev zahtev iz odstavka 2, katerim morajo ustrezati nove kabine. V njih so določene tehnične značilnosti, najnižje ravni delovanja, omejitve glede konstrukcije vozil in postopki za izdajo potrdila o preizkusu iz odstavka 3, **sprejmejo pa se najkasneje 2 leti po objavi te direktive.**

Or. en

Obrazložitev

Za varnost v cestnem prometu in zmanjšanje števila nepotrebnih prometnih nesreč s smrtnim izidom, ki bi se jim bilo mogoče izogniti, na naših cestah, je bistveno, da se ta nova pravila sprejmejo čimprej.

Predlog spremembe 249 Phil Bennion

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 7

Direktiva 96/53/ES

Člen 9 – odstavek 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Komisija je v skladu s členom 16 pooblaščen za sprejemanje delegiranih aktov za dopolnitev zahtev iz odstavka 2, katerim morajo ustrezati nove kabine vlečnih vozil. V njih so določene tehnične značilnosti, najnižje ravni **delovanja**, omejitve glede konstrukcije vozil in postopki za izdajo potrdila o preizkusu iz odstavka 3.

Predlog spremembe

Komisija **najkasneje leto dni po datumu objave te direktive sprejme delegirane akte** za dopolnitev zahtev, katerim morajo ustrezati nove kabine vlečnih vozil, v **skladu s členom 16 v okviru pravilnikov UN/ECE**. V njih so določene tehnične značilnosti, najnižje ravni **varnosti in aerodinamičnosti**, omejitve glede konstrukcije vozil in postopki za izdajo potrdila o preizkusu iz odstavka 3.

Or. en

Predlog spremembe 250

Inés Ayala Sender

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 7

Direktiva 96/53/ES

Člen 9 – odstavek 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Komisija je v skladu s členom 16 pooblaščen za sprejemanje delegiranih aktov za dopolnitev zahtev iz odstavka 2, katerim morajo ustrezati nove kabine vlečnih vozil. V njih so določene tehnične značilnosti, najnižje ravni delovanja, omejitve glede konstrukcije vozil in postopki za izdajo potrdila o preizkusu iz odstavka 3.

Predlog spremembe

Komisija je v skladu s členom 16 pooblaščen za sprejemanje delegiranih aktov za dopolnitev zahtev iz odstavka 2, katerim morajo ustrezati nove kabine vlečnih vozil. V njih so določene tehnične značilnosti, najnižje ravni delovanja, omejitve glede konstrukcije vozil in postopki za izdajo potrdila o preizkusu iz odstavka 3. **Komisija se pred sprejetjem delegiranega akta posvetuje z zainteresiranimi stranmi (proizvajalci, vozniki, združenji za varnost v cestnem prometu, organi za promet, centri za usposabljanje itd.) ter objavi poročilo o rezultatih posvetovanja.**

Obrazložitev

Od Komisije je treba zahtevati, da izvede ustrezno posvetovanje z zainteresiranimi stranmi, kot so vozniki, saj se nove zahteve nanašajo neposredno nanje in je zato njihovo mnenje dragoceno.

Predlog spremembe 251

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 7

Direktiva 96/53/ES

Člen 9 – odstavek 5

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Komisija je v skladu s členom 16 pooblaščen za sprejemanje delegiranih aktov za dopolnitev zahtev iz odstavka 2, katerim morajo ustrezati nove kabine vlečnih vozil. V njih so določene tehnične značilnosti, **najnižje ravni delovanja, omejitve glede konstrukcije vozil** in postopki za izdajo potrdila o preizkusu iz odstavka 3.

Predlog spremembe

Komisija je v skladu s členom 16 pooblaščen za sprejemanje delegiranih aktov za dopolnitev zahtev iz odstavka 2, katerim morajo ustrezati nove kabine vlečnih vozil. V njih so določene tehnične značilnosti in postopki za izdajo potrdila o preizkusu iz odstavka 3, **sprejmejo pa se najkasneje 2 leti po objavi te direktive.**

Or. en

Predlog spremembe 252

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 7 a (novo)

Direktiva 96/53/ES

Člen 9 a (novo)

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija**Predlog spremembe*

(7a) Doda se naslednji člen 9 a:

„Člen 9 a

Zahteve glede varnosti iz člena 9.2 so od 1. januarja 2016 obvezne za vsa nova

vozila kategorij N2 in N3.“

Or. en

Predlog spremembe 253
Brian Simpson, Saïd El Khadraoui

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 7 a (novo)
Direktiva 96/53/ES
Člen 9 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(7a) Doda se člen 9a:

„Člen 9 a

„1. Za izboljšanje voznikove varnosti in udobja ter posledično za zagotovitev večje varnosti vozil, ki spadajo v področje uporabe te direktive, v cestnem prometu morajo vozniške kabine izpolnjevati naslednje zahteve glede varnosti in udobja:

– združljivost z zahtevami iz okvirne Direktive o zdravju in varnosti pri delu 89/391/EGS, z njeno hierarhijo preprečevalnih ukrepov za odpravo izvorov vibracij celega telesa in mišično-kostnih obolenj;

– opremljenost vozniške kabine z varnostnimi elementi, začenši z varnim požarnim izhodom;

– povečanje velikosti vozniške kabine za zagotovitev:

(i) več prostora med voznikovim sedežem in ležiščem;

(ii) večjega ležišča za voznika;

(iii) zadostnega prostora za dva voznika, če sta v vozilu dva voznika;

(iv) zadostnega prostora za shranjevanje voznikovih osebnih predmetov.

2. Pred dajanjem novih konstrukcij motornih vozil na trg države članice preizkusijo njihove značilnosti z vidika varnosti in udobja za voznika in v ta namen izdajo potrdilo. Potrdilo zagotavlja upoštevanje zahtev iz odstavka 1 zgoraj. Potrdila o preizkusu, izdana v eni od držav članic, veljajo tudi v drugih državah članicah.

3. Komisiji bo pri nadaljnjem razvoju meril iz zgornjega odstavka 1 pomagal odbor, ki bo sestavljen iz držav članic, strokovnjakov in socialnih partnerjev. Odbor bo določil tehnične značilnosti, najnižje ravni delovanja in postopke za izdajo potrdila o preizkusu iz odstavka 1, iz katerega je razvidno povečanje varnosti in udobja za voznike.“

Or. en

Obrazložitev

Bistveno je, da to priložnost izrabimo za povečanje prostornosti, varnosti in udobja voznikove kabine. Te preproste spremembe voznikovega delovnega okolja lahko pozitivno vplivajo na sposobnost voznikov za varno vožnjo, s čimer prispevajo k večji varnosti v cestnem prometu.

Predlog spremembe 254
Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 7 a (novo)
Direktiva 96/53/ES
Člen 9 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(7a) Doda se člen 9a:

„„Člen 9 a

Za izboljšanje voznikove varnosti in udobja ter posledično za zagotovitev večje varnosti vozil, ki spadajo v področje uporabe te direktive, v cestnem prometu morajo vozniške kabine izpolnjevati naslednje zahteve glede varnosti in

udobja:

– *združljivost z zahtevami iz okvirne Direktive o zdravju in varnosti pri delu 89/391/EGS, z njeno hierarhijo preprečevalnih ukrepov za odpravo izvorov vibracij celega telesa in mišično-kostnih obolenj;*

– *opremljenost vozniške kabine z varnostnimi elementi, začevši z varnim požarnim izhodom;*

– *povečanje velikosti vozniške kabine za prilagoditev zahtevam glede varnosti in udobja za voznikov sedež in ležišče ob upoštevanju nujnih primerov.“*

Or. en

Predlog spremembe 255
Oldřich Vlasák

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 9

Direktiva 96/53/ES

Člen 10a – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Največje dovoljene teže vozil na **hibridni ali izključno električni pogon** so teže iz **točke 2.3.1 Priloge I.**

Predlog spremembe

Največje dovoljene teže vozil na **alternativni pogon, ki ne delujejo le na fosilna goriva in torej ne onesnažujejo okolja ali ga onesnažujejo manj**, so teže iz **točke 2.3.1 Priloge I.**

Or. cs

Obrazložitev

Za ohranitev tehnološke nevtralnosti predlagane zakonodaje je bistveno, da so vključene tudi prihodnje tehnologije, kot so vodikove gorivne celice.

Predlog spremembe 256
Philippe De Backer

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 9

Direktiva 96/53/ES

Člen 10a – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Največje dovoljene teže vozil na **hibridni ali izključno električni pogon** so teže iz **točke 2.3.1 Priloge I.**

Predlog spremembe

Največje dovoljene teže vozil na **alternativna goriva** so teže iz **točke 2.5 Priloge I.**

Or. en

Obrazložitev

Pomembno je, da je zakonodaja tehnološko nevtralna, kar pomeni, da bi moralo biti povečanje teže dovoljeno za vsa vozila na alternativna goriva.

Predlog spremembe 257

Phil Bennion

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 9

Direktiva 96/53/ES

Člen 10a – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Največje dovoljene teže vozil **na hibridni ali izključno električni pogon** so teže iz **točke 2.3.1 Priloge I.**

Predlog spremembe

Največje dovoljene teže vozil, **opremljenih z nizkoogljčnimi tehnologijami**, so teže iz **točke 2.3.1 Priloge I.**

Or. en

Predlog spremembe 258

Hubert Pirker

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 9

Direktiva 96/53/ES

Člen 10a – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Vozila na **hibridni ali električni** pogon morajo kljub temu upoštevati omejitve iz točke 3 Priloge I: največja dovoljena osna obremenitev.“

Predlog spremembe

Vozila na **alternativni** pogon morajo kljub temu upoštevati omejitve iz točke 3 Priloge I: največja dovoljena osna obremenitev.“

Or. de

Obrazložitev

Ubeseditev je v skladu z načelom tehnološke nevtralnosti.

Predlog spremembe 259
Phil Bennion

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 9
Direktiva 96/53/ES
Člen 10a – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Vozila **na hibridni ali električni pogon** morajo kljub temu upoštevati omejitve iz točke 3 Priloge I: največja dovoljena osna obremenitev.“

Predlog spremembe

Vozila, **opremljena z nizkoogljičnimi tehnologijami**, morajo kljub temu upoštevati omejitve iz točke 3 Priloge I: največja dovoljena osna obremenitev.“

Or. en

Predlog spremembe 260
Bogusław Liberadzki

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 9 a (novo)
Direktiva 96/53/ES
Člen 10a a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Nova vozila kategorij N2 in N3 zahtevam glede varnosti iz člena 9(2) ustrezajo od 1. januarja 2020 dalje.

Predlog spremembe

Predlog spremembe 261
Georges Bach, Bogusław Liberadzki

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 9 a (novo)
Direktiva 96/53/ES
Člen 10a b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

Komisija do konca leta 2018 pregleda to direktivo, da analizira učinke čezmejne uporabe vozil ali skupin vozil, ki presegajo največje dovoljene mere iz Priloge I. Komisija v oceni učinka analizira učinke na varnost v cestnem prometu in spremembo načina prevoza ter posledice za infrastrukturo in okolje. Na podlagi rezultatov te ocene učinka po potrebi pripravi zakonodajni predlog za spremembo te direktive.

Obrazložitev

Pred odpravo omejitev je potrebna celovita analiza posledic uporabe daljših in težjih vozil v mednarodnem cestnem prometu. Ocena učinka bi morala vključevati učinke na varnost v cestnem prometu, spremembo načina prevoza, okolje in emisije CO₂ ter infrastrukturo.

Predlog spremembe 262
Anne E. Jensen

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 10
Direktiva 96/53/ES
Člen 11 – odstavek 1 – prvi del

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

Največje dovoljene mere, določene v točkah 1.1 in 1.6 Priloge I, so lahko prekoračene za 15 cm pri vozilih ali

Največje dovoljene mere, določene v točkah 1.1 in 1.6 Priloge I, so lahko prekoračene za 15 cm pri vozilih ali

skupinah vozil, ki prevažajo zabojnike ali zamenljivo tovarišče dolžine **13,7 metra (45 čevljev)**, kadar je cestni prevoz zabojnikov ali zamenljivega tovarišča del intermodalnega prevoza.

skupinah vozil, ki prevažajo zabojnike ali zamenljivo tovarišče dolžine **13,7 metra (45 čevljev)**.

Or. en

Obrazložitev

Razširjena uporaba 13,7-metrskih zabojnikov ne bi smela biti omejena na intermodalni prevoz.

Predlog spremembe 263 **Markus Ferber**

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 10

Direktiva 96/53/ES

Člen 11 – odstavek 1 – prvi del

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Največje dovoljene mere, določene v točkah 1.1 in 1.6 Priloge I, so lahko prekoračene za 15 cm pri vozilih ali skupinah vozil, ki prevažajo zabojnike ali zamenljivo tovarišče dolžine 13,7 metra (45 čevljev), kadar je cestni prevoz zabojnikov ali zamenljivega tovarišča del intermodalnega prevoza.

Predlog spremembe

Za povečanje intermodalnega/kombiniranega prevoza in za povečanje energetske učinkovitosti se mere vozil/skupin vozil prilagodijo intermodalnim transportnim enotam in v skladu z največjimi dovoljenimi merami, določenimi v Prilogi I.

Or. de

Predlog spremembe 264 **Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 10

Direktiva 96/53/ES

Člen 11 – odstavek 1 – prvi del

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Največje dovoljene mere, določene v točkah 1.1 in 1.6 Priloge I, so lahko prekoračene za **15 cm** pri vozilih ali skupinah vozil, ki prevažajo zabojnike ali zamenljivo tovarišče dolžine **13,7 metra** (45 čevljev), kadar je cestni prevoz zabojnikov ali zamenljivega tovarišča del intermodalnega prevoza.

Predlog spremembe

Največje dovoljene mere, določene v točkah 1.1 in 1.6 Priloge I, ne smejo ogroziti pozitivnega napredka na področju sistemov kombiniranega prevoza, kot so horizontalni ali bimodalni intermodalni sistemi.

Or. en

Predlog spremembe 265
Peter van Dalen

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 10

Direktiva 96/53/ES

Člen 11 – odstavek 1 – prvi del

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Največje dovoljene mere, določene v točkah 1.1 in 1.6 Priloge I, so lahko prekoračene za **15 cm** pri vozilih ali skupinah vozil, ki prevažajo zabojnike ali zamenljivo tovarišče dolžine **13,7 metra** (45 čevljev), kadar je cestni prevoz zabojnikov ali zamenljivega tovarišča del intermodalnega prevoza.

Predlog spremembe

Največje dovoljene mere, določene v točkah 1.1 in 1.6 Priloge I, so lahko prekoračene za **80 cm** pri vozilih ali skupinah vozil, ki prevažajo zabojnike ali zamenljivo tovarišče dolžine **13,7 metra** (45 čevljev), kadar je cestni prevoz zabojnikov ali zamenljivega tovarišča del intermodalnega prevoza.

Or. nl

Predlog spremembe 266
Philippe De Backer

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 10

Direktiva 96/53/ES

Člen 11 – odstavek 1 – prvi del

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Največje dovoljene mere, določene v točkah 1.1 in 1.6 Priloge I, so lahko prekoračene za **15 cm** pri vozilih ali skupinah vozil, ki prevažajo zabojnike ali zamenljivo tovarišče dolžine **13,7 metra (45 čevljev)**, kadar je cestni prevoz zabojnikov ali zamenljivega tovarišča del intermodalnega prevoza.

Predlog spremembe

Največje dovoljene mere, določene v točkah 1.1 in 1.6 Priloge I, so lahko prekoračene za **80 cm** pri vozilih ali skupinah vozil, ki prevažajo zabojnike ali zamenljivo tovarišče dolžine **13,7 metra (45 čevljev)**, kadar je cestni prevoz zabojnikov ali zamenljivega tovarišča del intermodalnega prevoza.

Or. en

Obrazložitev

Povečanje dolžine za 15 cm za vozila, ki prevažajo zabojnike dolžine 13,7 metra, morda ni vedno dovolj. V Belgiji, na primer, je za prevoz 13,7-metrskega zabojnika z intermodalnega terminala ali do njega znotraj nacionalnega ozemlja dolžino dovoljeno povečati za 77 cm. Zato je potreben predlog spremembe za dodatno podaljšanje.

Predlog spremembe 267
Georgios Kumucakos (Georgios Koumoutsakos)

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 10

Direktiva 96/53/ES

Člen 11 – odstavek 1 – prvi del

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Največje dovoljene mere, določene v točkah 1.1 in 1.6 Priloge I, so lahko prekoračene za 15 cm pri vozilih ali skupinah vozil, ki prevažajo zabojnike ali zamenljivo tovarišče dolžine **13,7 metra (45 čevljev)**, kadar je cestni prevoz zabojnikov ali zamenljivega tovarišča del intermodalnega prevoza.

Predlog spremembe

Največje dovoljene mere, določene v točkah 1.1 in 1.6 Priloge I, so lahko prekoračene za 15 cm, **v točki 1.2 (a) pa za 5 cm**, pri vozilih ali skupinah vozil, ki prevažajo zabojnike, **zabojnike „pallet wide“** ali zamenljivo tovarišče dolžine **13,7 metra (45 čevljev)**, kadar je cestni prevoz zabojnikov ali zamenljivega tovarišča del intermodalnega prevoza.

Or. en

Predlog spremembe 268
Anne E. Jensen

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 10

Direktiva 96/53/ES

Člen 11 – odstavek 1 – drugi del

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

Za potrebe tega člena in točke 2.2.2(c) Priloge I intermodalni prevoz vključuje vsaj železniški prevoz, prevoz po celinskih plovnih poteh ali pomorski prevoz. V začetnem in/ali končnem delu poti vključuje tudi cestni prevoz. Vsak od teh cestnih delov poti znaša manj kot 300 km na območju Evropske unije oziroma sega do najbližjih terminalov, med katerimi poteka linijski prevoz. Posamezni prevoz se šteje kot intermodalni prevoz tudi, če vključuje pomorski promet na kratke razdalje znotraj Evrope, ne glede na dolžino začetnega in končnega dela cestnega prevoza. Začetni in končni del poti, ki se opravi po cesti, pri prevozu, ki vključuje pomorski promet na kratke razdalje znotraj Evrope, poteka od točke natovarjanja blaga do najbližjega primerne pomorskega pristanišča, za začetni del prevoza, in/ali od najbližjega primerne pomorskega pristanišča do točke raztovarjanja blaga za končni del prevoza.“

črtano

Or. en

Obrazložitev

Razširjena uporaba 13,7-metrskih zabojnikov ne bi smela biti omejena na intermodalni prevoz.

Predlog spremembe 269
Patricia van der Kammen

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 10

Direktiva 96/53/ES

Člen 11 – odstavek 1 – drugi del

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

Za potrebe tega člena in točke 2.2.2(c) Priloge I intermodalni prevoz vključuje vsaj železniški prevoz, prevoz po celinskih plovnih poteh ali pomorski prevoz. V začetnem in/ali končnem delu poti vključuje tudi cestni prevoz. Vsak od teh cestnih delov poti znaša manj kot 300 km na območju Evropske unije oziroma sega do najbližjih terminalov, med katerimi poteka linijski prevoz. Posamezni prevoz se šteje kot intermodalni prevoz tudi, če vključuje pomorski promet na kratke razdalje znotraj Evrope, ne glede na dolžino začetnega in končnega dela cestnega prevoza. Začetni in končni del poti, ki se opravi po cesti, pri prevozu, ki vključuje pomorski promet na kratke razdalje znotraj Evrope, poteka od točke natovarjanja blaga do najbližjega primerne pomorskega pristanišča, za začetni del prevoza, in/ali od najbližjega primerne pomorskega pristanišča do točke raztovarjanja blaga za končni del prevoza.“

črtano

Or. nl

Predlog spremembe 270

Hubert Pirker

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 10

Direktiva 96/53/ES

Člen 11 – odstavek 1 – drugi del

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

Za potrebe tega člena in točke 2.2.2(c) Priloge I intermodalni prevoz vključuje

Za potrebe tega člena in točke 2.2.2(c) Priloge I intermodalni prevoz vključuje

vsaj železniški prevoz, prevoz po celinskih plovnih poteh ali pomorski prevoz. V začetnem in/ali končnem delu poti vključuje tudi cestni prevoz. Vsak od teh cestnih delov poti **znaša manj kot 300 km na območju Evropske unije** oziroma sega do najbližjih terminalov, med katerimi poteka linijski prevoz. Posamezni prevoz se šteje kot intermodalni prevoz tudi, če vključuje pomorski promet na kratke razdalje znotraj Evrope, ne glede na dolžino začetnega in končnega dela cestnega prevoza. Začetni in končni del poti, ki se opravi po cesti, pri prevozu, ki vključuje pomorski promet na kratke razdalje znotraj Evrope, poteka od točke natovarjanja blaga do najbližjega primerne pomorskega pristanišča, za začetni del prevoza, in/ali od najbližjega primerne pomorskega pristanišča do točke raztovarjanja blaga za končni del prevoza.“

vsaj železniški prevoz, prevoz po celinskih plovnih poteh ali pomorski prevoz. V začetnem in/ali končnem delu poti vključuje tudi cestni prevoz. Vsak od teh cestnih delov poti **zajema razdaljo, ki jo določi država članica glede na obstoječo infrastrukturo in geografske danosti**, oziroma sega do najbližjih terminalov, med katerimi poteka linijski prevoz. Posamezni prevoz se šteje kot intermodalni prevoz tudi, če vključuje pomorski promet na kratke razdalje znotraj Evrope, ne glede na dolžino začetnega in končnega dela cestnega prevoza. Začetni in končni del poti, ki se opravi po cesti, pri prevozu, ki vključuje pomorski promet na kratke razdalje znotraj Evrope, poteka od točke natovarjanja blaga do najbližjega primerne pomorskega pristanišča, za začetni del prevoza, in/ali od najbližjega primerne pomorskega pristanišča do točke raztovarjanja blaga za končni del prevoza.“

Or. de

Obrazložitev

Stroga in z dolžino poti povezana določitev cestnega prevoza v okviru intermodalnega prevoza se v praksi ne bo mogla smiselno uporabljati in sploh ne upošteva učinkovitosti, ekonomičnosti in okolja, kakor tudi ne infrastrukturnih in geografskih danosti v posameznih državah članicah.

Predlog spremembe 271 Petri Sarvamaa

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 10

Direktiva 96/53/ES

Člen 11 – odstavek 1 – drugi del

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Za potrebe tega člena in točke 2.2.2(c) Priloge I intermodalni prevoz vključuje vsaj železniški prevoz, prevoz po celinskih

Predlog spremembe

Za potrebe tega člena in točke 2.2.2(c) Priloge I intermodalni prevoz vključuje vsaj železniški prevoz, prevoz po celinskih

plovnih poteh ali pomorski prevoz. V začetnem in/ali končnem delu poti vključuje tudi cestni prevoz. Vsak od teh cestnih delov poti znaša manj kot 300 km na območju Evropske unije oziroma sega do najbližjih terminalov, med katerimi poteka linijski prevoz. Posamezni prevoz se šteje kot intermodalni prevoz tudi, če vključuje pomorski promet na kratke razdalje znotraj Evrope, ne glede na dolžino začetnega in končnega dela cestnega prevoza. Začetni in končni del poti, ki se opravi po cesti, pri prevozu, ki vključuje pomorski promet na kratke razdalje znotraj Evrope, poteka od točke natovarjanja blaga do najbližjega primerne pomorskega pristanišča, za začetni del prevoza, in/ali od najbližjega primerne pomorskega pristanišča do točke raztovarjanja blaga za končni del prevoza.“

plovnih poteh ali pomorski prevoz. V začetnem in/ali končnem delu poti vključuje tudi cestni prevoz. Vsak od teh cestnih delov poti znaša manj kot 300 km **ali 50 %** na območju Evropske unije oziroma sega do najbližjih terminalov, med katerimi poteka linijski prevoz. Posamezni prevoz se šteje kot intermodalni prevoz tudi, če vključuje pomorski promet na kratke razdalje znotraj Evrope, ne glede na dolžino začetnega in končnega dela cestnega prevoza. Začetni in končni del poti, ki se opravi po cesti, pri prevozu, ki vključuje pomorski promet na kratke razdalje znotraj Evrope, poteka od točke natovarjanja blaga do najbližjega primerne pomorskega pristanišča, za začetni del prevoza, in/ali od najbližjega primerne pomorskega pristanišča do točke raztovarjanja blaga za končni del prevoza.“

Or. en

Predlog spremembe 272 **Dieter-Lebrecht Koch**

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 10

Direktiva 96/53/ES

Člen 11 – odstavek 1 – drugi del

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Za potrebe tega člena in točke 2.2.2(c) Priloge I intermodalni prevoz vključuje vsaj železniški prevoz, prevoz po celinskih plovnih poteh ali pomorski prevoz. V začetnem in/ali končnem delu poti vključuje tudi cestni prevoz. Vsak od teh cestnih delov poti znaša manj kot **300 km** na območju Evropske unije oziroma sega do najbližjih terminalov, med katerimi poteka linijski prevoz. Posamezni prevoz se šteje kot intermodalni prevoz tudi, če vključuje pomorski promet na kratke

Predlog spremembe

Za potrebe tega člena in točke 2.2.2(c) Priloge I intermodalni prevoz vključuje vsaj železniški prevoz, prevoz po celinskih plovnih poteh ali pomorski prevoz. V začetnem in/ali končnem delu poti vključuje tudi cestni prevoz. Vsak od teh cestnih delov poti znaša manj kot **500 km** na območju Evropske unije oziroma sega do najbližjih terminalov, med katerimi poteka linijski prevoz. Posamezni prevoz se šteje kot intermodalni prevoz tudi, če vključuje pomorski promet na kratke

razdalje znotraj Evrope, ne glede na dolžino začetnega in končnega dela cestnega prevoza. Začetni in končni del poti, ki se opravi po cesti, pri prevozu, ki vključuje pomorski promet na kratke razdalje znotraj Evrope, poteka od točke natovarjanja blaga do najbližjega primerne pomorskega pristanišča, za začetni del prevoza, in/ali od najbližjega primerne pomorskega pristanišča do točke raztovarjanja blaga za končni del prevoza.“

razdalje znotraj Evrope, ne glede na dolžino začetnega in končnega dela cestnega prevoza. Začetni in končni del poti, ki se opravi po cesti, pri prevozu, ki vključuje pomorski promet na kratke razdalje znotraj Evrope, poteka od točke natovarjanja blaga do najbližjega primerne pomorskega pristanišča, za začetni del prevoza, in/ali od najbližjega primerne pomorskega pristanišča do točke raztovarjanja blaga za končni del prevoza.“

Or. de

Predlog spremembe 273 **Ismail Ertug**

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 10

Direktiva 96/53/ES

Člen 11 – odstavek 1 – drugi del

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Za potrebe tega člena in točke 2.2.2(c) Priloge I intermodalni prevoz vključuje vsaj železniški prevoz, prevoz po celinskih plovnih poteh ali pomorski prevoz. V začetnem in/ali končnem delu poti vključuje tudi cestni prevoz. Vsak od teh cestnih delov poti znaša manj kot **300 km** na območju Evropske unije oziroma sega do najbližjih terminalov, med katerimi poteka linijski prevoz. **Posamezni prevoz se šteje kot intermodalni prevoz tudi, če vključuje pomorski promet na kratke razdalje znotraj Evrope, ne glede na dolžino začetnega in končnega dela cestnega prevoza. Začetni in končni del poti, ki se opravi po cesti, pri prevozu, ki vključuje pomorski promet na kratke razdalje znotraj Evrope, poteka od točke natovarjanja blaga do najbližjega primerne pomorskega pristanišča, za začetni del prevoza, in/ali od najbližjega**

Predlog spremembe

Za potrebe tega člena in točke 2.2.2(c) Priloge I intermodalni **oziroma kombinirani** prevoz vključuje vsaj železniški prevoz, prevoz po celinskih plovnih poteh ali pomorski prevoz. V začetnem in/ali končnem delu poti vključuje tudi cestni prevoz. Vsak od teh cestnih delov poti znaša manj kot **150 km zračne razdalje** na območju Evropske unije oziroma sega do najbližjih terminalov, med katerimi poteka linijski prevoz.“

primernega pomorskega pristanišča do točke raztovarjanja blaga za končni del prevoza.“

Or. de

Obrazložitev

Za opredelitev intermodalnega oziroma kombiniranega prevoza je pomembna veljavna Direktiva 92/106/EGS, ki cestni del prevoza omejuje na 150 kilometrov.

Predlog spremembe 274 **Silvia-Adriana Țicău**

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 10

Direktiva 96/53/ES

Člen 11 – odstavek 1 – drugi del

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Za potrebe tega člena in točke 2.2.2(c) Priloge I intermodalni prevoz vključuje vsaj železniški prevoz, prevoz po celinskih plovnih poteh **ali** pomorski prevoz. V začetnem in/ali končnem delu poti vključuje tudi cestni prevoz. Vsak od teh cestnih delov poti znaša manj kot 300 km na območju Evropske unije oziroma sega do najbližjih terminalov, med katerimi poteka linijski prevoz. Posamezni prevoz se šteje kot intermodalni prevoz tudi, če vključuje pomorski **promet** na kratke razdalje **znotraj Evrope**, ne glede na dolžino začetnega in končnega dela cestnega prevoza. **Začetni in končni del poti, ki se opravi po cesti, pri prevozu, ki vključuje pomorski promet na kratke razdalje znotraj Evrope, poteka od točke natovarjanja blaga do najbližjega primernega pomorskega pristanišča, za začetni del prevoza, in/ali od najbližjega primernega pomorskega pristanišča do točke raztovarjanja blaga za končni del prevoza.**“

Predlog spremembe

Za potrebe tega člena in točke 2.2.2(c) Priloge I intermodalni prevoz vključuje vsaj železniški prevoz, prevoz po celinskih plovnih poteh **in/ali** pomorski prevoz. V začetnem in/ali končnem delu poti vključuje tudi cestni prevoz. Vsak od teh cestnih delov poti znaša manj kot 300 km na območju Evropske unije oziroma sega do najbližjih terminalov, med katerimi poteka linijski prevoz. Posamezni prevoz se šteje kot intermodalni prevoz tudi, če vključuje pomorski **prevoz in/ali prevoz po celinskih plovnih poteh** na kratke razdalje, ne glede na dolžino začetnega in končnega dela cestnega prevoza.

Predlog spremembe 275
Inés Ayala Sender

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 10

Direktiva 96/53/ES

Člen 11 – odstavek 1 – drugi del

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Za potrebe tega člena in točke 2.2.2(c) Priloge I intermodalni prevoz vključuje vsaj železniški prevoz, prevoz po celinskih plovnih poteh ali pomorski prevoz. V začetnem in/ali končnem delu poti vključuje tudi cestni prevoz. ***Vsak od teh cestnih delov poti znaša manj kot 300 km na območju Evropske unije*** oziroma sega do najbližjih terminalov, med katerimi poteka linijski prevoz. Posamezni prevoz se šteje kot intermodalni prevoz tudi, če vključuje pomorski promet na kratke razdalje znotraj Evrope, ***ne glede na dolžino začetnega in končnega dela cestnega prevoza***. Začetni in končni del poti, ki se opravi po cesti, pri prevozu, ki vključuje pomorski promet na kratke razdalje znotraj Evrope, poteka od točke natovarjanja blaga do najbližjega primernega pomorskega pristanišča, za začetni del prevoza, in/ali od najbližjega primernega pomorskega pristanišča do točke raztovarjanja blaga za končni del prevoza.“

Predlog spremembe

Za potrebe tega člena in točke 2.2.2(c) Priloge I intermodalni prevoz vključuje vsaj železniški prevoz, prevoz po celinskih plovnih poteh ali pomorski prevoz. V začetnem in/ali končnem delu poti vključuje tudi cestni prevoz. ***Za tak prevoz vsota cestnih delov poti ne presega 50 % vsote celotne razdalje*** oziroma sega do najbližjih terminalov, med katerimi poteka linijski prevoz. Posamezni prevoz se šteje kot intermodalni prevoz tudi, če vključuje pomorski promet na kratke razdalje znotraj Evrope ***in če pomorski del poti predstavlja najmanj 20 % vsote celotne razdalje***. Začetni in končni del poti, ki se opravi po cesti, pri prevozu, ki vključuje pomorski promet na kratke razdalje znotraj Evrope, poteka od točke natovarjanja blaga do najbližjega primernega pomorskega pristanišča, za začetni del prevoza, in/ali od najbližjega primernega pomorskega pristanišča do točke raztovarjanja blaga za končni del prevoza.“

Or. en

Obrazložitev

Predlog Komisije za multimodalne prevoze določa neutemeljeno omejitev 300 km. S tem predlogom spremembe poskušamo predlagati alternativni način za merjenje multimodalnosti, in sicer z deležem vsote celotne razdalje, ki ga predstavlja cestni prevoz. S tem predlogom spremembe želimo uravnotežiti tudi določbe, ki se nanašajo na pomorski sektor, saj Komisija predlaga upoštevanje vseh prevozov po morju na kratke razdalje, ki so kombinirani s cestnim,

multimodalnim prevozom, ne glede na razdaljo.

Predlog spremembe 276
Philippe De Backer

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 10

Direktiva 96/53/ES

Člen 11 – odstavek 1 – drugi del

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Za potrebe tega člena in točke 2.2.2(c) Priloge I intermodalni prevoz vključuje ***vsaj*** železniški prevoz, prevoz po celinskih plovnih poteh ali pomorski prevoz. V začetnem in/ali končnem delu poti vključuje tudi cestni prevoz. ***Vsak od teh cestnih delov poti znaša manj kot 300 km na območju Evropske unije oziroma sega do najbližjih terminalov, med katerimi poteka linijski prevoz.*** Posamezni prevoz se šteje kot intermodalni prevoz tudi, če vključuje pomorski promet na kratke razdalje znotraj Evrope, ne glede na dolžino začetnega in končnega dela cestnega prevoza. ***Začetni in končni del poti, ki se opravi po cesti, pri prevozu, ki vključuje pomorski promet na kratke razdalje znotraj Evrope, poteka od točke natovarjanja blaga do najbližjega primernega pomorskega pristanišča, za začetni del prevoza, in/ali od najbližjega primernega pomorskega pristanišča do točke raztovarjanja blaga za končni del prevoza.***

Predlog spremembe

Za potrebe tega člena in točke 2.2.2(c) Priloge I intermodalni prevoz vključuje železniški prevoz, prevoz po celinskih plovnih poteh ali pomorski prevoz. V začetnem in/ali končnem delu poti vključuje tudi cestni prevoz. Posamezni prevoz se šteje kot intermodalni prevoz tudi, če vključuje pomorski promet na kratke razdalje znotraj Evrope, ne glede na dolžino začetnega in končnega dela cestnega prevoza.“

Or. en

Obrazložitev

Omejitev 300 km se zdi precej neutemeljena. Omejitev posameznih cestnih delov prevoza na 300 km bi onemogočila številne obstoječe intermodalne prevoze in koristi. Omemba „najbližjega primernega pomorskega pristanišča“ je precej nejasna. Izbira pristanišča je odvisna od različnih dejavnikov, zato se o tem odloča glede na posamezni primer.

Predlog spremembe 277
Phil Bennion

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 10

Direktiva 96/53/ES

Člen 11 – odstavek 1 – drugi del

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Za potrebe tega člena in točke 2.2.2(c) Priloge I intermodalni prevoz vključuje vsaj železniški prevoz, prevoz po celinskih plovnih poteh ali pomorski prevoz. V začetnem in/ali končnem delu poti vključuje tudi cestni prevoz. Vsak od teh cestnih delov poti znaša manj kot 300 km na območju Evropske unije oziroma sega do najbližjih terminalov, med katerimi poteka linijski prevoz. Posamezni prevoz se šteje kot intermodalni prevoz tudi, če vključuje pomorski promet na kratke razdalje znotraj Evrope, ne glede na dolžino začetnega in končnega dela cestnega prevoza. Začetni in končni del poti, ki se opravi po cesti, pri prevozu, ki vključuje pomorski promet na kratke razdalje znotraj Evrope, poteka od točke natovarjanja blaga do najbližjega primernega pomorskega pristanišča, za začetni del prevoza, in/ali od najbližjega primernega pomorskega pristanišča do točke raztovarjanja blaga za končni del prevoza.“

Predlog spremembe

Za potrebe tega člena in točke 2.2.2(c) Priloge I intermodalni prevoz vključuje vsaj železniški prevoz, prevoz po celinskih plovnih poteh ali pomorski prevoz. V začetnem in/ali končnem delu poti vključuje tudi cestni prevoz. Vsak od teh cestnih delov poti znaša manj kot 300 km na območju Evropske unije oziroma sega do najbližjih terminalov, med katerimi poteka linijski prevoz. Posamezni prevoz se šteje kot intermodalni prevoz tudi, če vključuje pomorski promet na kratke razdalje znotraj Evrope, ne glede na dolžino začetnega in končnega dela cestnega prevoza, **da se zagotovijo enaki konkurenčni pogoji za vse države članice.** Začetni in končni del poti, ki se opravi po cesti, pri prevozu, ki vključuje pomorski promet na kratke razdalje znotraj Evrope, poteka od točke natovarjanja blaga do najbližjega primernega pomorskega pristanišča, za začetni del prevoza, in/ali od najbližjega primernega pomorskega pristanišča do točke raztovarjanja blaga za končni del prevoza.“

Or. en

Predlog spremembe 278
Georgios Kumucakos (Georgios Koumoutsakos)

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 10

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Za potrebe tega člena in točke 2.2.2(c) Priloge I intermodalni prevoz vključuje vsaj železniški prevoz, prevoz po celinskih plovnih poteh ali pomorski prevoz. V začetnem in/ali končnem delu poti vključuje tudi cestni prevoz. ***Vsak od teh cestnih delov poti znaša manj kot 300 km na območju Evropske unije oziroma sega do najbližjih terminalov, med katerimi poteka linijski prevoz.*** Posamezni prevoz se šteje kot intermodalni prevoz tudi, če vključuje pomorski promet na kratke razdalje ***znotraj Evrope, ne glede na dolžino začetnega in končnega dela cestnega prevoza. Začetni in končni del poti, ki se opravi po cesti, pri prevozu, ki vključuje pomorski promet na kratke razdalje znotraj Evrope, poteka od točke natovarjanja blaga do najbližjega primerne pomorskega pristanišča, za začetni del prevoza, in/ali od najbližjega primerne pomorskega pristanišča do točke raztovarjanja blaga za končni del prevoza.***

Predlog spremembe

Za potrebe tega člena in točke 2.2.2(c) Priloge I intermodalni prevoz vključuje vsaj železniški prevoz, prevoz po celinskih plovnih poteh ali pomorski prevoz. V začetnem in/ali končnem delu poti vključuje tudi cestni prevoz. Posamezni prevoz se šteje kot intermodalni prevoz tudi, če vključuje pomorski promet na kratke razdalje.“

Or. en

Predlog spremembe 279
Jacqueline Foster

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 11

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

11) [...]

Predlog spremembe

črtano

Or. en

Obrazložitev

V njihovi oceni učinka ni dokazano, da koristi upravičujejo stroške izvrševanja, zato bi to lahko pomenilo precejšnje stroške.

Predlog spremembe 280 **Peter van Dalen**

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 11

Direktiva 96/53/ES

Člen 12 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Države članice vzpostavijo sistem za predizbiro in ciljno usmerjeno preverjanje vozil ali skupin vozil, da bi se zagotovilo izpolnjevanje obveznosti te direktive.

Predlog spremembe

Države članice vzpostavijo sistem za predizbiro in ciljno usmerjeno preverjanje vozil ali skupin vozil, ***in sicer brez diskriminiranja na podlagi nacionalnosti voznikov ali lastnikov prevoznih podjetij***, da bi se zagotovilo izpolnjevanje obveznosti te direktive.

Or. nl

Predlog spremembe 281 **Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 11

Direktiva 96/53/ES

Člen 12 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Države članice vzpostavijo sistem za predizbiro in ***ciljno usmerjeno preverjanje*** vozil ali skupin vozil, da bi se zagotovilo izpolnjevanje obveznosti te direktive.

Predlog spremembe

Države članice vzpostavijo sistem za predizbiro, ***ciljno usmerjanje*** in ***izvajanje preverjanj*** vozil ali skupin vozil, da bi se zagotovilo izpolnjevanje obveznosti te direktive.

Or. en

Predlog spremembe 282
Phil Bennion

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 11

Direktiva 96/53/ES

Člen 12 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Države članice vzpostavijo sistem za predizbiro in ciljno usmerjeno preverjanje vozil ali skupin vozil, da bi se zagotovilo izpolnjevanje obveznosti te direktive.

Predlog spremembe

Države članice vzpostavijo sistem **ocenjevanja tveganja** za predizbiro in ciljno usmerjeno preverjanje vozil ali skupin vozil, da bi se zagotovilo izpolnjevanje obveznosti te direktive, **še zlasti obveznosti iz člena 4a (novo)**.

Or. en

Predlog spremembe 283
Patricia van der Kammen

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 11

Direktiva 96/53/ES

Člen 12 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Države članice vzpostavijo sistem za predizbiro in ciljno usmerjeno preverjanje vozil ali skupin vozil, da bi se zagotovilo izpolnjevanje obveznosti te direktive.

Predlog spremembe

Države članice **lahko** vzpostavijo sistem za predizbiro in ciljno usmerjeno preverjanje vozil ali skupin vozil, da bi se zagotovilo izpolnjevanje obveznosti te direktive.

Or. nl

Predlog spremembe 284
Peter van Dalen

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 11

Direktiva 96/53/ES

Člen 12 – odstavek a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

1a. Komisija na zahtevo države članice preuči, ali neka država članica izpolnjuje zahtevo po nediskriminaciji iz odstavka 1. Če se izkaže, da ta država članica ne izpolnjuje te zahteve, sprejme Komisija potrebne ukrepe proti tej državi članici.

Or. nl

Predlog spremembe 285
Patricia van der Kammen

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 11
Direktiva 96/53/ES
Člen 12 – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

Po preteku dveh let od datuma začetka veljavnosti te direktive države članice izvajajo merjenja teže vozil ali skupin vozil v prometu. Ta merjenja v okviru predizbire vozil so namenjena prepoznavanju vozil, za katera je verjetno, da kršijo predpise, in v zvezi s katerimi je treba opraviti ročna preverjanja. Merjenja je mogoče izvajati z uporabo sistemov za avtomatski nadzor, nameščenih na infrastrukturo, ali sistemov, nameščenih na vozila v skladu z odstavkom 6 spodaj. Sistemi za avtomatski nadzor morajo omogočati prepoznavanje vozil, za katera obstaja sum, da presegajo največjo dovoljeno težo. Ker se ti sistemi uporabljajo samo za predizbiro vozil in ne za ugotavljanje kršitev, certifikacija teh sistemov v državah članicah ni obvezna.

črtano

Or. nl

Predlog spremembe 286
Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 11

Direktiva 96/53/ES

Člen 12 – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Po preteku dveh let od datuma začetka veljavnosti te direktive države članice izvajajo merjenja teže vozil ali skupin vozil v prometu. Ta merjenja v okviru predizbire vozil so namenjena prepoznavanju vozil, za katera je verjetno, da kršijo predpise, in v zvezi s katerimi je treba opraviti ročna preverjanja. Merjenja je mogoče izvajati z uporabo sistemov za avtomatski nadzor, nameščenih na infrastrukture, ali sistemov, nameščenih na vozila v skladu z odstavkom 6 spodaj. Sistemi za avtomatski nadzor morajo omogočati prepoznavanje vozil, za katera obstaja sum, da presegajo največjo dovoljeno težo. ***Ker se ti sistemi uporabljajo samo za predizbiro vozil in ne za ugotavljanje kršitev, certifikacija teh sistemov v državah članicah ni obvezna.***

Predlog spremembe

Po preteku dveh let od datuma začetka veljavnosti te direktive države članice izvajajo merjenja teže vozil ali skupin vozil v prometu. Ta merjenja v okviru predizbire vozil so namenjena prepoznavanju vozil, za katera je verjetno, da kršijo predpise, in v zvezi s katerimi je treba opraviti ročna preverjanja. Merjenja je mogoče izvajati z uporabo sistemov za avtomatski nadzor, nameščenih na infrastrukture, ali sistemov, nameščenih na vozila v skladu z odstavkom 6 spodaj. Sistemi za avtomatski nadzor morajo omogočati prepoznavanje vozil, za katera obstaja sum, da presegajo največjo dovoljeno težo. ***Če so za sisteme za predizbiro pridobljena ustrezna potrdila, se lahko uporabljajo za avtomatsko nalaganje sankcij, kadar zaznajo kršitve.***

Or. pl

Obrazložitev

Ne zdi se razumno, da bi uporabo avtomatskih sistemov omejili izključno na predizbiro, če bi se pod pogojem, da se uporabljajo certificirane teže mirujočih vozil, lahko uporabljali tudi za avtomatsko nalaganje sankcij, kadar zaznajo kršitev.

Predlog spremembe 287

Anne E. Jensen

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 11

Direktiva 96/53/ES

Člen 12 – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Po preteku dveh let od datuma začetka veljavnosti te direktive države članice izvajajo merjenja teže vozil ali skupin vozil v prometu. Ta merjenja v okviru predizbire vozil so namenjena prepoznavanju vozil, za katera je verjetno, da kršijo predpise, in v zvezi s katerimi je treba opraviti ročna preverjanja. Merjenja je **mogoče** izvajati z uporabo sistemov za avtomatski nadzor, nameščenih na infrastrukture, **ali sistemov, nameščenih** na vozila v skladu z odstavkom 6 spodaj. Sistemi za avtomatski nadzor morajo omogočati prepoznavanje vozil, za katera obstaja sum, da presegajo največjo dovoljeno težo. Ker se ti sistemi uporabljajo samo za predizbiro vozil in ne za ugotavljanje kršitev, certifikacija teh sistemov v državah članicah ni obvezna.

Predlog spremembe

Po preteku dveh let od datuma začetka veljavnosti te direktive države članice izvajajo merjenja teže vozil ali skupin vozil v prometu. Ta merjenja v okviru predizbire vozil so namenjena prepoznavanju vozil, za katera je verjetno, da kršijo predpise, in v zvezi s katerimi je treba opraviti ročna preverjanja. Merjenja je **treba v prvi vrsti** izvajati z uporabo sistemov za avtomatski nadzor, nameščenih na infrastrukture, **ki jih dopolnjujejo sistemi, nameščeni** na vozila v skladu z odstavkom 6 spodaj, **če so na voljo**. Sistemi za avtomatski nadzor morajo omogočati prepoznavanje vozil, za katera obstaja sum, da presegajo največjo dovoljeno težo. Ker se ti sistemi uporabljajo samo za predizbiro vozil in ne za ugotavljanje kršitev, certifikacija teh sistemov v državah članicah ni obvezna.

Or. en

Obrazložitev

Predizbira bi se morala v prvi vrsti izvajati z opremo, ki jo upravlja pristojni organ, da se zagotovi največja možna natančnost in preprečijo nedovoljene spremembe.

Predlog spremembe 288
Saïd El Khadraoui, Brian Simpson

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 11
Direktiva 96/53/ES
Člen 12 – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Po preteku dveh let od datuma začetka veljavnosti te direktive države članice izvajajo merjenja teže vozil ali skupin vozil v prometu. Ta merjenja v okviru predizbire vozil so namenjena prepoznavanju vozil, za katera je verjetno, da kršijo predpise, in

Predlog spremembe

Po preteku dveh let od datuma začetka veljavnosti te direktive države članice izvajajo merjenja teže vozil ali skupin vozil v prometu. Ta merjenja v okviru predizbire vozil so namenjena prepoznavanju vozil, za katera je verjetno, da kršijo predpise, in

v zvezi s katerimi je treba opraviti ročna preverjanja. Merjenja je mogoče izvajati z uporabo sistemov za avtomatski nadzor, nameščenih na infrastrukture, ali sistemov, nameščenih na vozila v skladu z odstavkom 6 spodaj. Sistemi za avtomatski nadzor morajo omogočati prepoznavanje vozil, za katera obstaja sum, da presegajo največjo dovoljeno težo. ***Ker se ti sistemi uporabljajo samo za predizbiro vozil in ne za ugotavljanje kršitev, certifikacija teh sistemov v državah članicah ni obvezna.***

v zvezi s katerimi je treba opraviti ročna preverjanja. Merjenja je mogoče izvajati z uporabo sistemov za avtomatski nadzor, nameščenih na infrastrukture, ali sistemov, nameščenih na vozila v skladu z odstavkom 6 spodaj. Sistemi za avtomatski nadzor morajo omogočati prepoznavanje vozil, za katera obstaja sum, da presegajo največjo dovoljeno težo.

Komisija predstavi skupne postopke in specifikacije, da senzor teže, ki je vgrajen v vozilo, postane zanesljiva naprava, primerna za izvrševanje določb te direktive. Komisija tudi oceni, ali je senzor teže, ki je povezan z digitalnim tahografom, lahko uporaben za izvrševanje druge zakonodaje o cestnem prometu. Po potrebi predstavi potrebne zakonodajne predloge.

Or. en

Obrazložitev

Preobremenitev je v sektorju cestnega prometa velik problem, ki vodi k negativnim učinkom na varnost v cestnem prometu, infrastrukturo, okolje in konkurenco. Senzor teže, ki je vgrajen v vozilo, bi lahko bil orodje za namen kazenskega pregona za učinkovito obravnavo kršitev v zvezi s preobremenitvijo. Glede na tehnološki napredek v tem sektorju se zdi medsebojna povezanost digitalnega tahografa in senzorja teže, vgrajenega na vozilo, dosegljiva rešitev v bližnji prihodnosti.

Predlog spremembe 289

Peter van Dalen

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 11

Direktiva 96/53/ES

Člen 12 – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Po preteku dveh let od datuma začetka veljavnosti te direktive države članice

Predlog spremembe

Po preteku dveh let od datuma začetka veljavnosti te direktive države članice

izvajajo merjenja teže vozil ali skupin vozil v prometu. Ta merjenja v okviru predizbire vozil so namenjena prepoznavanju vozil, za katera je verjetno, da kršijo predpise, in v zvezi s katerimi je treba opraviti ročna preverjanja. Merjenja *je mogoče izvajati* z uporabo sistemov za avtomatski nadzor, nameščenih na infrastrukture, *ali sistemov, nameščenih na vozila v skladu z odstavkom 6 spodaj*. Sistemi za avtomatski nadzor morajo omogočati prepoznavanje vozil, za katera obstaja sum, da presegajo največjo dovoljeno težo. Ker se ti sistemi uporabljajo samo za predizbiro vozil in ne za ugotavljanje kršitev, certifikacija teh sistemov v državah članicah ni obvezna.

izvajajo merjenja teže vozil ali skupin vozil v prometu. Ta merjenja v okviru predizbire vozil so namenjena prepoznavanju vozil, za katera je verjetno, da kršijo predpise, in v zvezi s katerimi je treba opraviti ročna preverjanja. Merjenja *se izvajajo* z uporabo sistemov za avtomatski nadzor, nameščenih na infrastrukture. Sistemi za avtomatski nadzor morajo omogočati prepoznavanje vozil, za katera obstaja sum, da presegajo največjo dovoljeno težo. Ker se ti sistemi uporabljajo samo za predizbiro vozil in ne za ugotavljanje kršitev, certifikacija teh sistemov v državah članicah ni obvezna.

Or. nl

Predlog spremembe 290 **Phil Bennion**

Predlog direktive **Člen 1 – odstavek 1 – točka 11** Direktiva 96/53/ES Člen 12 – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Po preteku dveh let od datuma začetka veljavnosti te direktive države članice izvajajo merjenja teže vozil ali skupin vozil v prometu. Ta merjenja v okviru predizbire vozil so namenjena prepoznavanju vozil, za katera je verjetno, da kršijo predpise, in v zvezi s katerimi je treba opraviti ročna preverjanja. Merjenja je mogoče izvajati z uporabo sistemov za avtomatski nadzor, nameščenih na infrastrukture, ali sistemov, nameščenih na vozila v skladu z odstavkom 6 spodaj. Sistemi za avtomatski nadzor morajo omogočati prepoznavanje vozil, za katera obstaja sum, da presegajo največjo dovoljeno težo. Ker se ti sistemi uporabljajo samo za predizbiro vozil in ne za ugotavljanje kršitev, certifikacija teh

Predlog spremembe

Po preteku dveh let od datuma začetka veljavnosti te direktive države članice izvajajo merjenja teže vozil ali skupin vozil v prometu. Ta merjenja v okviru predizbire vozil, *ki temeljijo na sistemu ocenjevanja tveganja*, so namenjena *povečanju učinkovitosti preverjanj in* prepoznavanju vozil, za katera je verjetno, da kršijo predpise, in v zvezi s katerimi je treba opraviti ročna preverjanja. Merjenja je mogoče izvajati z uporabo sistemov za avtomatski nadzor, nameščenih na infrastrukture, *kot je samodejno prepoznavanje registrskih tablic v povezavi s tehnologijo merjenja teže premikajočih se vozil*, ali sistemov, nameščenih na vozila v skladu z

sistemov v državah članicah ni obvezna.

odstavkom 6 spodaj. Sistemi za avtomatski nadzor morajo omogočati prepoznavanje vozil, za katera obstaja sum, da presegajo največjo dovoljeno težo. Ker se ti sistemi uporabljajo samo za predizbire vozil in ne za ugotavljanje kršitev, certifikacija teh sistemov v državah članicah ni obvezna.

Or. en

Predlog spremembe 291
Artur Zasada

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 11
Direktiva 96/53/ES
Člen 12 – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Po preteku dveh let od datuma začetka veljavnosti te direktive države članice izvajajo merjenja teže vozil ali skupin vozil v prometu. Ta merjenja v okviru predizbire vozil so namenjena prepoznavanju vozil, za katera je verjetno, da kršijo predpise, in v zvezi s katerimi je treba opraviti ročna preverjanja. Merjenja je mogoče izvajati z uporabo sistemov za avtomatski nadzor, nameščenih na infrastrukture, ali sistemov, nameščenih na vozila v skladu z odstavkom 6 spodaj. Sistemi za avtomatski nadzor morajo omogočati prepoznavanje vozil, za katera obstaja sum, da presegajo največjo dovoljeno težo. ***Ker se ti sistemi uporabljajo samo za predizbire vozil in ne za ugotavljanje kršitev, certifikacija teh sistemov v državah članicah ni obvezna.***

Predlog spremembe

Po preteku dveh let od datuma začetka veljavnosti te direktive države članice izvajajo merjenja teže vozil ali skupin vozil v prometu. Ta merjenja v okviru predizbire vozil so namenjena prepoznavanju vozil, za katera je verjetno, da kršijo predpise, in v zvezi s katerimi je treba opraviti ročna preverjanja. Merjenja je mogoče izvajati z uporabo sistemov za avtomatski nadzor, nameščenih na infrastrukture, ali sistemov, nameščenih na vozila v skladu z odstavkom 6 spodaj. Sistemi za avtomatski nadzor morajo omogočati prepoznavanje vozil, za katera obstaja sum, da presegajo največjo dovoljeno težo.

Or. pl

Predlog spremembe 292
Silvia-Adriana Țicău

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 11

Direktiva 96/53/ES

Člen 12 – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Po preteku dveh let od datuma začetka veljavnosti te direktive države članice izvajajo merjenja teže vozil ali skupin vozil v prometu. Ta merjenja v okviru predizbire vozil so namenjena prepoznavanju vozil, za katera je verjetno, da kršijo predpise, in v zvezi s katerimi je treba opraviti ročna preverjanja. Merjenja **je mogoče izvajati** z uporabo sistemov za avtomatski nadzor, nameščenih na infrastrukture, ali sistemov, nameščenih na vozila v skladu z **odstavkom 6** spodaj. Sistemi za avtomatski nadzor morajo omogočati prepoznavanje vozil, za katera obstaja sum, da presegajo največjo dovoljeno težo. **Ker se ti sistemi uporabljajo samo za predizbiro vozil in ne za ugotavljanje kršitev, certifikacija teh sistemov v državah članicah ni obvezna.**

Predlog spremembe

Po preteku dveh let od datuma začetka veljavnosti te direktive države članice izvajajo merjenja teže vozil ali skupin vozil v prometu. Ta merjenja v okviru predizbire vozil so namenjena prepoznavanju vozil, za katera je verjetno, da kršijo predpise, in v zvezi s katerimi je treba opraviti ročna preverjanja. Merjenja **se izvajajo** z uporabo sistemov za avtomatski nadzor, nameščenih na infrastrukture, ali sistemov, **kot so inteligentni tahografi**, nameščenih na vozila, v skladu z **Uredbo EU 2014/... (Uredba o tahografu v cestnih vozilih) in odstavkom 6** spodaj. Sistemi za avtomatski nadzor morajo omogočati prepoznavanje vozil, za katera obstaja sum, da presegajo največjo dovoljeno težo.

Or. ro

Predlog spremembe 293

Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 11

Direktiva 96/53/ES

Člen 12 – odstavek 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Države članice **izvajajo več** merjenj v okviru predizbire, **med katerimi je na leto povprečno eno tehtanje na 2 000 prevoženih kilometrov.**

Predlog spremembe

Države članice **glede na razpoložljiva sredstva in vire vsako koledarsko leto izvedejo ustrezno število** merjenj v okviru predizbire.

Or. pl

Obrazložitev

Zahteva, da se na leto v okviru predizbire povprečno izvede število merjenj, ki ustreza vsaj enemu tehtanju na 2000 prevoženih kilometrov, kar bi po informacijah Komisije omogočilo, da bi se vsako vozilo v povprečju preverilo vsake tri dni, se glede na pričakovane rezultate ne zdi sorazmerna rešitev.

Predlog spremembe 294 **Anne E. Jensen**

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 11
Direktiva 96/53/ES
Člen 12 – odstavek 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Države članice izvajajo več merjenj v okviru predizbire, **med katerimi je na leto povprečno eno tehtanje na 2 000 prevoženih kilometrov.**

Predlog spremembe

Države članice izvajajo več merjenj v okviru predizbire, **ki bi morala biti sorazmerna s skupnim številom teh vozil, ki so registrirana in/ali se uporabljajo na njihovem ozemlju.**

Or. en

Obrazložitev

Odločitev o tem, koliko vozil bi bilo treba predizbrati za nadzor, bi bilo treba prepustiti državam članicam, ki morajo pri tem upoštevati število teh vozil, ki so registrirana in/ali se uporabljajo na njihovem ozemlju.

Predlog spremembe 295 **Markus Ferber**

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 11
Direktiva 96/53/ES
Člen 12 – odstavek 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Države članice **izvajajo več merjenj** v okviru predizbire, **med katerimi je na leto povprečno eno tehtanje na**

Predlog spremembe

Države članice **opravijo** v okviru predizbire **v povprečju** na leto **vsaj tako število pregledov, ki ustreza [] % prevozne dejavnosti (tonski kilometri ali**

2 000 prevoženih kilometrov.

potniški kilometri) vozil iz člena 2 na njenem ozemlju. Nerezidenčna vozila se v kvoti pregledov obravnavajo v skladu z njihovim deležem v prometu.

Or. de

Obrazložitev

Preglede v okviru predizbire je treba opreti na spremenjeno pogostnost pregledov tehnične brezhibnosti vozil.

**Predlog spremembe 296
Patricia van der Kammen**

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 11
Direktiva 96/53/ES
Člen 12 – odstavek 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Države članice izvajajo več merjenj v okviru predizbire, med katerimi je na leto povprečno eno tehtanje na 2 000 prevoženih kilometrov.

Predlog spremembe

Število preverjanj, ki jih je treba opraviti, določijo države članice. Povprečno eno tehtanje na 2000 prevoženih kilometrov na leto je lahko primeren kazalnik ustreznega števila merjenj.

Or. nl

**Predlog spremembe 297
Artur Zasada**

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 11
Direktiva 96/53/ES
Člen 12 – odstavek 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Države članice izvajajo več merjenj v okviru predizbire, med katerimi je na leto povprečno eno tehtanje na 2 000 prevoženih kilometrov.

Predlog spremembe

Države članice izvajajo več merjenj v okviru predizbire, med katerimi je na leto povprečno eno tehtanje na 4 000 prevoženih kilometrov.

Predlog spremembe 298
Phil Bennion

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 11

Direktiva 96/53/ES

Člen 12 – odstavek 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Države članice zagotovijo, da si pristojni organi izmenjujejo informacije, potrebne za zagotavljanje večje učinkovitosti teh preverjanj na ravni Unije in za olajšanje njihovega izvajanja, zlasti prek nacionalne kontaktne točke, ki je zadolžena za izmenjavo informacij z drugimi državami članicami. To so zlasti informacije o ugotavljanju kršiteljev, opisovanju storjenih kršitev in uporabljenih sankcij ter o ugledu zadevnega podjetja. Kontaktna točka je določena v skladu s členom 18(1) Uredbe (ES) št. 1071/2009.

Predlog spremembe

Države članice zagotovijo, da si pristojni organi **prek enotne kontaktne točke** izmenjujejo informacije, potrebne za zagotavljanje večje učinkovitosti teh preverjanj na ravni Unije in za olajšanje njihovega izvajanja, zlasti prek nacionalne kontaktne točke, ki je zadolžena za izmenjavo informacij z drugimi državami članicami. To so zlasti informacije o ugotavljanju kršiteljev, opisovanju storjenih kršitev in uporabljenih sankcij ter o ugledu zadevnega podjetja. Kontaktna točka je določena v skladu s členom 18(1) Uredbe (ES) št. 1071/2009.

Or. en

Predlog spremembe 299
Patricia van der Kammen

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 11

Direktiva 96/53/ES

Člen 12 – odstavek 5

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Pri vozilih, pri katerih na podlagi predizbire v skladu z odstavkom 2 ugotovljen sum, da presegajo dovoljeno težo, se izvede vsaj eden od naslednjih ukrepov:

Predlog spremembe

črtano

(i) preverjanje prestreženega vozila ob cesti z uporabo homologirane opreme za tehtanje,

(ii) pošiljanje informacij o sumu preobremenitve vozil prevoznemu podjetju,

(iii) preverjanje prevoznega podjetja v njegovih prostorih, zlasti v primeru ponovitve kršitve po pošiljanju informacij iz točke (ii).

Or. nl

Obrazložitev

Za organizacijo izvrševanja in sankcij so odgovorne države članice.

Predlog spremembe 300
Markus Ferber

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 11

Direktiva 96/53/ES

Člen 12 – odstavek 5 – točka i

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

preverjanje prestreženega vozila ob cesti z uporabo homologirane opreme za tehtanje,

Predlog spremembe

ročno preverjanje prestreženega vozila ob cesti z uporabo homologirane opreme za tehtanje,

Or. de

Predlog spremembe 301
Anne E. Jensen

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 11

Direktiva 96/53/ES

Člen 12 – odstavek 5 – točka i

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

preverjanje prestreženega vozila ob cesti z uporabo homologirane opreme za tehtanje,

Predlog spremembe

preverjanje prestreženega vozila ob cesti z uporabo homologirane opreme za tehtanje **zaradi izrekanja sankcij, če je to potrebno,**

Or. en

Obrazložitev

Nadzor in sankcioniranje ne smeta biti nikoli avtomatizirana, ampak morata zagotavljati stik med organi in voznikom/prevoznikom. Tako je določeno, kdaj je mogoče izreči kazen in kdaj se pošljejo informacije izključno za namene obveščanja. Poleg tega ni potrebe po preverjanju v prostorih podjetja, ker gre za preobremenitev na cesti.

Predlog spremembe 302
Oldřich Vlasák

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 11

Direktiva 96/53/ES

Člen 12 – odstavek 5 – točka ii

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

***pošiljanje informacij o sumu
preobremenitve vozil prevoznemu
podjetju,***

Predlog spremembe

črtano

Or. cs

Obrazložitev

Ta določba se ne zdi upravičena. Zgolj sum, ki ni podprt s preverjanjem vozila ob cesti, morda ni dovolj za kakršne koli dodatne ukrepe proti prevoznemu podjetju.

Predlog spremembe 303
Anne E. Jensen

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 11

Direktiva 96/53/ES

Člen 12 – odstavek 5 – točka ii

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

pošiljanje informacij o sumu
preobremenitve vozil prevoznemu
podjetju,

Predlog spremembe

pošiljanje informacij o sumu
preobremenitve vozil prevoznemu podjetju
izključno za namene obveščanja,

Or. en

Obrazložitev

Nadzor in sankcioniranje ne smeta biti nikoli avtomatizirana, ampak morata zagotavljati stik med organi in voznikom/prevoznikom. Tako je določeno, kdaj je mogoče izreči kazen in kdaj se pošljejo informacije izključno za namene obveščanja. Poleg tega ni potrebe po preverjanju v prostorih podjetja, ker gre za preobremenitev na cesti.

Predlog spremembe 304

Oldřich Vlasák

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 11

Direktiva 96/53/ES

Člen 12 – odstavek 5 – točka iii

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

***preverjanje prevoznega podjetja v
njegovih prostorih, zlasti v primeru
ponovitve kršitve po pošiljanju informacij
iz točke (ii).***

Predlog spremembe

črtano

Or. cs

Obrazložitev

Ta določba se ne zdi upravičena. Zgolj sum, ki ni podprt s preverjanjem vozila ob cesti, morda ni dovolj za kakršne koli dodatne ukrepe v zvezi s prevoznim podjetjem.

Predlog spremembe 305

Anne E. Jensen

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 11

Direktiva 96/53/ES

Člen 12 – odstavek 5 – točka iii

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

preverjanje prevoznega podjetja v njegovih prostorih, zlasti v primeru ponovitve kršitve po pošiljanju informacij iz točke (ii).

črtano

Or. en

Obrazložitev

Nadzor in sankcioniranje ne smeta biti nikoli avtomatizirana, ampak morata zagotavljati stik med organi in voznikom/prevoznikom. Tako je določeno, kdaj je mogoče izreči kazen in kdaj se pošljejo informacije izključno za namene obveščanja. Poleg tega ni potrebe po preverjanju v prostorih podjetja, ker gre za preobremenitev na cesti.

Predlog spremembe 306

Peter van Dalen

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 11

Direktiva 96/53/ES

Člen 12 – odstavek 6

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

V skladu z odstavkom 1 države članice spodbujajo opremljanje vozil in skupin vozil z napravami za tehtanje na vozilih (skupna teža in osna obremenitev), ki v vsakem trenutku omogočajo pošiljanje podatkov o teži iz premikajočega se vozila do organa, ki izvaja preverjanja ob cesti ali je zadolžen za urejanje prevoza blaga. Podatki se pošiljajo prek vmesnika, skladnega s standardom CEN za DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 in ISO 14906.

črtano

¹³ ***DSRC: posebna komunikacija kratkega dosega (Dedicated Short Range Communications).***

Or. nl

Predlog spremembe 307
Oldřich Vlasák

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 11

Direktiva 96/53/ES

Člen 12 – odstavek 6

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

V skladu z odstavkom 1 države članice spodbujajo opremljanje vozil in skupin vozil z napravami za tehtanje na vozilih (skupna teža in osna obremenitev), ki v vsakem trenutku omogočajo pošiljanje podatkov o teži iz premikajočega se vozila do organa, ki izvaja preverjanja ob cesti ali je zadolžen za urejanje prevoza blaga. Podatki se pošiljajo prek vmesnika, skladnega s standardom CEN za DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 in ISO 14906.

¹³ DSRC: posebna komunikacija kratkega dosega (Dedicated Short Range Communications).

Predlog spremembe

V skladu z odstavkom 1 **lahko** države članice spodbujajo opremljanje vozil in skupin vozil z napravami za tehtanje na vozilih (skupna teža in osna obremenitev), ki v vsakem trenutku omogočajo pošiljanje podatkov o teži iz premikajočega se vozila do organa, ki izvaja preverjanja ob cesti ali je zadolžen za urejanje prevoza blaga. Podatki se pošiljajo prek vmesnika, skladnega s standardom CEN za DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 in ISO 14906.

¹³ DSRC: posebna komunikacija kratkega dosega (Dedicated Short Range Communications).

Or. cs

Obrazložitev

Če se država članica odloči za sistem za predizbiro, ki temelji izključno na infrastrukturi, naprave, ki so vgrajene v vozila, niso potrebne.

Predlog spremembe 308
Jörg Leichtfried

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 11

Direktiva 96/53/ES

Člen 12 – odstavek 6

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

V skladu z odstavkom 1 **države članice spodbujajo opremljanje vozil in skupin vozil z napravami** za tehtanje na vozilih (skupna teža in osna obremenitev), ki v vsakem trenutku omogočajo pošiljanje podatkov o teži iz premikajočega se vozila do organa, ki izvaja preverjanja ob cesti ali je zadolžen za urejanje prevoza blaga. Podatki se pošiljajo prek vmesnika, skladnega s standardom CEN za DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 in ISO 14906.

¹³ DSRC: posebna komunikacija kratkega dosega (Dedicated Short Range Communications).

Predlog spremembe

V skladu z odstavkom 1 **so nova vozila kategorije N2 in N3 opremljena s sistemi** za tehtanje na vozilih (skupna teža in osna obremenitev), ki v vsakem trenutku omogočajo pošiljanje podatkov o teži iz premikajočega se vozila do organa, ki izvaja preverjanja ob cesti ali je zadolžen za urejanje prevoza blaga. Podatki se pošiljajo prek vmesnika, skladnega s standardom CEN za DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 in ISO 14906. **Podatki so dostopni tudi vozniku.**

¹³ DSRC: posebna komunikacija kratkega dosega (Dedicated Short Range Communications).

Or. en

Obrazložitev

Popravek predloga spremembe v osnutku poročila. „Sistemi“ je tehnološko bolj nevtralen pojem kot „naprave“.

Predlog spremembe 309
Corien Wortmann-Kool

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 11
Direktiva 96/53/ES
Člen 12 – odstavek 6

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

V skladu z odstavkom 1 **države članice spodbujajo** opremljanje vozil in skupin vozil z napravami za tehtanje na vozilih (skupna teža in osna obremenitev), ki v vsakem trenutku omogočajo pošiljanje podatkov o teži iz premikajočega se vozila do organa, ki izvaja preverjanja ob cesti ali je zadolžen za urejanje prevoza blaga.

Predlog spremembe

Komisija dodatno preuči opremljanje vozil in skupin vozil z napravami za tehtanje na vozilih (skupna teža in osna obremenitev), ki v vsakem trenutku omogočajo pošiljanje podatkov o teži iz premikajočega se vozila do organa, ki izvaja preverjanja ob cesti ali je zadolžen za urejanje prevoza blaga, **ter pripravi poročilo o tem. Komisija mora v**

Podatki se pošiljajo prek vmesnika, skladnega s standardom CEN za DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 in ISO 14906.

tem poročilu obravnavati zlasti naslednja vprašanja:

- pogoje za določitev pravne in nepravne skladnosti;*
 - zmanjšanje upravne obremenitve prevoznikov;*
 - zблиževanje postopkov izvrševanja in interoperabilnost opreme za tehtanje na vozilih. To mora vključevati dodatne tehnične specifikacije, ki omogočajo zagotavljanje popolne interoperabilnosti opreme za tehtanje na vozilih na ravni EU, da lahko organi vseh držav članic na enak način komunicirajo z vozili in skupinami vozil, registriranimi v katerikoli državi članici, in si po potrebi izmenjujejo prejete podatke z organi drugih držav članic;*
 - pogoje za kršitve v primeru nepravilnosti pri delovanju;*
 - interoperabilno opremo, ki nadzornikom omogoča branje in pravilno razlago informacij, ki jih posreduje naprava;*
 - strogo preizkušanje opreme na terenu.*
- Poročilu Komisije so po potrebi lahko priloženi predlogi v zvezi z vgradnjo senzorjev teže na nova težka tovorna vozila.*

¹³ *DSRC: posebna komunikacija kratkega dosega (Dedicated Short Range Communications).*

Or. en

Obrazložitev

Komisija bi morala najprej preučiti pogoje in postopke za namestitev senzorjev teže, ki so vgrajeni v vozilo, če je tehnologija natančna in zanesljiva in jo države članice uporabljajo, saj bi to lahko pomenilo dodatno breme za prevoznike. Sicer bodo imeli nasprotni učinek, tj. zakasnitev skladnih vozil.

Predlog spremembe 310
Anne E. Jensen

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 11

Direktiva 96/53/ES

Člen 12 – odstavek 6

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

V skladu z odstavkom 1 države članice spodbujajo opremljanje vozil in skupin vozil z napravami za tehtanje na vozilih (skupna teža in osna obremenitev), ki v vsakem trenutku omogočajo pošiljanje podatkov o teži iz premikajočega se vozila do organa, ki izvaja preverjanja ob cesti ali je zadolžen za urejanje prevoza blaga. Podatki se pošiljajo prek vmesnika, skladnega s standardom CEN za DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 in ISO 14906.

¹³ DSRC: posebna komunikacija kratkega dosega (Dedicated Short Range Communications).

Predlog spremembe

V skladu z odstavkom 1 države članice spodbujajo opremljanje vozil in skupin vozil z napravami za tehtanje na vozilih (skupna teža in osna obremenitev), ki v vsakem trenutku omogočajo pošiljanje podatkov o teži iz premikajočega se vozila do organa, ki izvaja preverjanja ob cesti ali je zadolžen za urejanje prevoza blaga. ***Naprave morajo biti v skladu z nacionalnimi pravili za teže, ki se uporabljajo na ozemlju, kjer se podatki pošiljajo iz vozila. Podatki se pošiljajo prek vmesnika, skladnega s standardom CEN za DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 in ISO 14906.***

¹³ DSRC: posebna komunikacija kratkega dosega (Dedicated Short Range Communications).

Or. en

Obrazložitev

Sistem mora upoštevati neenotno uporabo omejitev največjih dovoljenih tež po EU.

Predlog spremembe 311

Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 11

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

Komisija je v skladu s členom 16 pooblaščen za sprejemanje delegiranih aktov, kar zadeva:

črtano

– dodatne tehnične specifikacije, ki omogočajo zagotavljanje popolne interoperabilnosti na ravni EU, opremo za tehtanje na vozilih iz odstavka 6 zgoraj, da lahko organi vseh držav članic na enak način komunicirajo z vozili in skupinami vozil, registriranimi v državah članicah, in si po potrebi izmenjujejo prejete podatke z organi drugih držav članic;

– postopke preverjanj v okviru predizbire iz odstavka 2 tega člena, tehnične podatke o opremi, uporabljeni za preverjanja v okviru predizbire, zahteve glede natančnosti in pravila glede uporabe te opreme. Namen teh postopkov, specifikacij in pravil glede uporabe je zagotoviti, da se preverjanja izvajajo na enak način v vseh državah članicah in da so vsi prevozniki obravnavani enako na celotnem ozemlju Unije.“

Or. pl

Obrazložitev

Sedanje področje uporabe delegiranih aktov, ki je predlagano v členu 12, je preširoko. Komisija zahteva pravico, da določi, med drugim, dodatne tehnične specifikacije, postopke preverjanj v okviru predizbire ter tehnične podatke o opremi, uporabljeni za ta preverjanja v okviru predizbire, zahteve glede natančnosti in pravila glede uporabe te opreme. Te določbe bi v prihodnje lahko povzročile finančna bremena za proračune držav članic.

Predlog spremembe 312
Oldřich Vlasák

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 11

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

Komisija je v skladu s členom 16 pooblaščen za sprejemanje delegiranih aktov, kar zadeva:

črtano

– dodatne tehnične specifikacije, ki omogočajo zagotavljanje popolne interoperabilnosti na ravni EU, opremo za tehtanje na vozilih iz odstavka 6 zgoraj, da lahko organi vseh držav članic na enak način komunicirajo z vozili in skupinami vozil, registriranimi v državah članicah, in si po potrebi izmenjujejo prejete podatke z organi drugih držav članic;

– postopke preverjanj v okviru predizbire iz odstavka 2 tega člena, tehnične podatke o opremi, uporabljeni za preverjanja v okviru predizbire, zahteve glede natančnosti in pravila glede uporabe te opreme. Namen teh postopkov, specifikacij in pravil glede uporabe je zagotoviti, da se preverjanja izvajajo na enak način v vseh državah članicah in da so vsi prevozniki obravnavani enako na celotnem ozemlju Unije.“

Or. cs

Obrazložitev

Predlagana pooblastila so neupravičeno široka. Če državam članicam v skladu s členom 12(2) ni treba certificirati sistemov za avtomatski nadzor in ti služijo zgolj za ugotavljanje suma na kršitev, ni jasno, zakaj bi morali biti postopki preverjanj v okviru predizbire usklajeni enako kot zahteve glede natančnosti in pravila glede uporabe opreme.

Predlog spremembe 313
Peter van Dalen

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 11
Direktiva 96/53/ES
Člen 12 – odstavek 7

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

Komisija je v skladu s členom 16 pooblaščen za sprejemanje delegiranih aktov, kar zadeva:

črtano

– *dodatne tehnične specifikacije, ki omogočajo zagotavljanje popolne interoperabilnosti na ravni EU, opremo za tehtanje na vozilih iz odstavka 6 zgoraj, da lahko organi vseh držav članic na enak način komunicirajo z vozili in skupinami vozil, registriranimi v državah članicah, in si po potrebi izmenjujejo prejete podatke z organi drugih držav članic;*

– *postopke preverjanj v okviru predizbire iz odstavka 2 tega člena, tehnične podatke o opremi, uporabljeni za preverjanja v okviru predizbire, zahteve glede natančnosti in pravila glede uporabe te opreme. Namen teh postopkov, specifikacij in pravil glede uporabe je zagotoviti, da se preverjanja izvajajo na enak način v vseh državah članicah in da so vsi prevozniki obravnavani enako na celotnem ozemlju Unije. “*

Or. nl

**Predlog spremembe 314
Patricia van der Kammen**

**Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 11
Direktiva 96/53/ES
Člen 12 – odstavek 7**

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

Komisija je v skladu s členom 16 pooblaščen za sprejemanje delegiranih aktov, kar zadeva:

črtano

– *dodatne tehnične specifikacije, ki omogočajo zagotavljanje popolne interoperabilnosti na ravni EU, opremo za*

tehtanje na vozilih iz odstavka 6 zgoraj, da lahko organi vseh držav članic na enak način komunicirajo z vozili in skupinami vozil, registriranimi v državah članicah, in si po potrebi izmenjujejo prejete podatke z organi drugih držav članic;

– postopke preverjanj v okviru predizbire iz odstavka 2 tega člena, tehnične podatke o opremi, uporabljeni za preverjanja v okviru predizbire, zahteve glede natančnosti in pravila glede uporabe te opreme. Namen teh postopkov, specifikacij in pravil glede uporabe je zagotoviti, da se preverjanja izvajajo na enak način v vseh državah članicah in da so vsi prevozniki obravnavani enako na celotnem ozemlju Unije.“

Or. nl

Predlog spremembe 315
Corien Wortmann-Kool

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 11

Direktiva 96/53/ES

Člen 12 – odstavek 7 – alinea 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

dodatne tehnične specifikacije, ki omogočajo zagotavljanje popolne interoperabilnosti na ravni EU, opremo za tehtanje na vozilih iz odstavka 6 zgoraj, da lahko organi vseh držav članic na enak način komunicirajo z vozili in skupinami vozil, registriranimi v državah članicah, in si po potrebi izmenjujejo prejete podatke z organi drugih držav članic;

črtano

Or. en

Predlog spremembe 316
Silvia-Adriana Țicău

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 11

Direktiva 96/53/ES

Člen 12 – odstavek 7 – alinea 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

postopke preverjanj v okviru predizbire iz odstavka 2 tega člena, tehnične podatke o opremi, uporabljeni za preverjanja v okviru predizbire, zahteve glede natančnosti in pravila glede uporabe te opreme. Namen teh postopkov, specifikacij in pravil glede uporabe je zagotoviti, da se preverjanja izvajajo na enak način v vseh državah članicah in da so vsi prevozniki obravnavani enako na celotnem ozemlju Unije.“

Predlog spremembe

postopke preverjanj v okviru predizbire iz odstavka 2 tega člena, tehnične podatke o opremi, uporabljeni za preverjanja v okviru predizbire, zahteve glede natančnosti in pravila glede **odobritve in** uporabe te opreme. Namen teh postopkov, specifikacij in pravil glede uporabe je zagotoviti, da se preverjanja izvajajo na enak način v vseh državah članicah in da so vsi prevozniki obravnavani enako na celotnem ozemlju Unije.“

Or. ro

Predlog spremembe 317
Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 11

Direktiva 96/53/ES

Člen 12 – odstavek 7 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(7a) Te zadeve se urejajo z izvedbenimi akti.

Or. pl

Obrazložitev

Sedanje področje uporabe delegiranih aktov, ki je predlagano v členu 12, je preširoko. Komisija zahteva pravico, da določi, med drugim, dodatne tehnične specifikacije, postopke preverjanj v okviru predizbire ter tehnične podatke o opremi, uporabljeni za ta preverjanja v okviru predizbire, zahteve glede natančnosti in pravila glede uporabe te opreme. Te določbe bi v prihodnje lahko povzročile finančna bremena za proračune držav članic.

Predlog spremembe 318
Oldřich Vlasák

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 12

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(12) [...]

črtano

Or. cs

Obrazložitev

Predlagana razvrstitev kršitev je pretirano natančna in posega v pristojnosti držav članic, da same izberejo učinkovite sankcije.

Predlog spremembe 319
Jacqueline Foster

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 12

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

12) [...]

črtano

Or. en

Obrazložitev

O nacionalnih režimih za izvrševanje zakonodaje in nalaganju kazni bi morale odločati države članice.

Predlog spremembe 320
Phil Bennion

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 12
Direktiva 96/53/ES
Člen 13 – odstavek 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

Prekoračitev največje dovoljene teže iz

Prekoračitev največje dovoljene teže iz

AM\1011752SL.doc

175/200

PE524.694v01-00

točk 2, 3, 4.1 in 4.3 Priloge I za 10 do **20 %** se šteje kot hujša kršitev v smislu te direktive. Zanj se naloži denarna kazen ter odredita takojšnja preprečitev nadaljnje vožnje in raztovarjanje do največje dovoljene teže.

točk 2, 3, 4.1 in 4.3 Priloge I za 10 do **15 %** se šteje kot hujša kršitev v smislu te direktive. Zanj se naloži denarna kazen ter odredita takojšnja preprečitev nadaljnje vožnje in raztovarjanje do največje dovoljene teže.

Or. en

Predlog spremembe 321 **Markus Ferber**

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 12

Direktiva 96/53/ES

Člen 13 – odstavek 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Prekoračitev največje dovoljene teže iz točk 2, 3, 4.1 in 4.3 Priloge I za več kot 20 % se šteje kot zelo huda kršitev v smislu te direktive zaradi večje nevarnosti za druge udeležence v prometu. Zanj se odredijo takojšnja preprečitev nadaljnje vožnje in raztovarjanje do največje dovoljene teže ter **denarna kazen. Izvede se postopek izgube dobrega ugleda prevoznega podjetja v skladu s členom 6 Uredbe (ES) 1071/2009¹⁴.**

Predlog spremembe

Prekoračitev največje dovoljene teže iz točk 2, 3, 4.1 in 4.3 Priloge I za več kot 20 % se šteje kot zelo huda kršitev v smislu te direktive zaradi večje nevarnosti za druge udeležence v prometu. Zanj se odredijo takojšnja preprečitev nadaljnje vožnje in raztovarjanje do največje dovoljene teže ter **sankcija.**

¹⁴ UL L 300 14.11.2009, str. 51.

Or. de

Obrazložitev

Ker gre pri prekoračitvi največje dovoljene teže za več kot 5 % za prekršek in ne za pravno posledico kaznivega dejanja kršitve, je treba besedo „denarna kazen“ nadomestiti z besedo „sankcija“. Poleg tega velja obveznost gospodarskopopravnega postopka izgube dobrega ugleda neposredno že iz Uredbe 1071/2009. Zato je sklicevanje nanjo odvečno.

Predlog spremembe 322
Phil Bennion

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 12

Direktiva 96/53/ES

Člen 13 – odstavek 5

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Prekoračitev največje dovoljene teže iz točk 2, 3, 4.1 in 4.3 Priloge I za več kot **20 %** se šteje kot zelo huda kršitev v smislu te direktive zaradi večje nevarnosti za druge udeležence v prometu. Zanj se odredijo takojšnja preprečitev nadaljnje vožnje in raztovarjanje do največje dovoljene teže ter denarna kazen. Izvede se postopek izgube dobrega ugleda prevoznega podjetja v skladu s členom 6 Uredbe (ES) št. 1071/2009¹⁴.

¹⁴ UL L 300 14.11.2009, str. 51.

Predlog spremembe

Prekoračitev največje dovoljene teže iz točk 2, 3, 4.1 in 4.3 Priloge I za več kot **15 %** se šteje kot zelo huda kršitev v smislu te direktive zaradi večje nevarnosti za druge udeležence v prometu. Zanj se odredijo takojšnja preprečitev nadaljnje vožnje in raztovarjanje do največje dovoljene teže ter denarna kazen. Izvede se postopek izgube dobrega ugleda prevoznega podjetja v skladu s členom 6 Uredbe (ES) št. 1071/2009¹⁴.

¹⁴ UL L 300 14.11.2009, str. 51.

Or. en

Predlog spremembe 323
Antonio Cancian, Carlo Fidanza

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 12

Direktiva 96/53/ES

Člen 13 – odstavek 6

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Pri prekoračitvi največje dovoljene dolžine ali širine točke 1 Priloge I za manj kot 2 % se prevoznemu podjetju izda pisno opozorilo, na podlagi katerega se lahko določi sankcija, če so takšne sankcije določene v nacionalni zakonodaji.

Predlog spremembe

Pri prekoračitvi največje dovoljene dolžine, **višine** ali širine **iz** točke 1 Priloge I za manj kot 2 % se prevoznemu podjetju izda pisno opozorilo, na podlagi katerega se lahko določi sankcija, če so takšne sankcije določene v nacionalni zakonodaji.

Or. it

Predlog spremembe 324
Franco Frigo, David-Maria Sassoli

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 12

Direktiva 96/53/ES

Člen 13 – odstavek 6

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Pri prekoračitvi največje dovoljene dolžine ali **širine** točke 1 Priloge I za manj kot 2 % se prevoznemu podjetju izda pisno opozorilo, na podlagi katerega se lahko določi sankcija, če so takšne sankcije določene v nacionalni zakonodaji.

Predlog spremembe

Pri prekoračitvi največje dovoljene dolžine, **širine** ali **višine iz** točke 1 Priloge I za manj kot 2 % se prevoznemu podjetju izda pisno opozorilo, na podlagi katerega se lahko določi sankcija, če so takšne sankcije določene v nacionalni zakonodaji.

Or. it

Predlog spremembe 325
Jörg Leichtfried

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 12

Direktiva 96/53/ES

Člen 13 – odstavek 7

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Pri prekoračitvi največje dovoljene dolžine ali širine iz točke 1 Priloge I za **2 do 20 %** zaradi naloženega tovora ali vozila samega se določi denarna kazen. Nadzorni organi vozilu preprečijo nadaljnjo vožnjo in, če je dolžina ali širina prekoračena zaradi tovora, določijo raztovarjanje ali pridobitev posebnega dovoljenja prevoznega podjetja v skladu s členom 4(3).

Predlog spremembe

Pri prekoračitvi največje dovoljene dolžine ali širine iz točke 1 Priloge I za **1 do 10 %** zaradi naloženega tovora ali vozila samega se določi denarna kazen **za prevozno podjetje**. Nadzorni organi vozilu preprečijo nadaljnjo vožnjo in, če je dolžina ali širina prekoračena zaradi tovora, določijo raztovarjanje ali pridobitev posebnega dovoljenja prevoznega podjetja v skladu s členom 4(3).

Or. de

Obrazložitev

Navedena prekoračitev največje dovoljene dolžine oziroma širine je načeloma značilnost konstrukcije vozila. Nanjo, v nasprotju s preobremenitvijo vozila, voznik ne more vplivati. Predlog spremembe vzpostavlja pravno varstvo in s tem zagotavlja, da organi ne nalagajo obveznosti poklicnim voznikom tovornjakov, temveč prevoznim podjetjem oziroma imetnikom dovoljenja.

Predlog spremembe 326 **Jörg Leichtfried**

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 12
Direktiva 96/53/ES
Člen 18 – odstavek 8

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Prekoračitev največje dovoljene dolžine ali širine tovora iz točke 1 Priloge I za več kot **20 %** se šteje kot zelo huda kršitev v smislu te direktive zaradi večje nevarnosti za druge udeležence v prometu. Zanj se določi denarna kazen, pri čemer nadzorni organi vozilu takoj preprečijo nadaljnjo vožnjo in, če je dolžina ali širina prekoračena zaradi tovora, odredijo raztovarjanje ali pridobitev posebnega dovoljenja prevoznega podjetja v skladu s členom 4(3). Izvede se postopek izgube dobrega ugleda prevoznega podjetja v skladu s členom 6 Uredbe (ES) 1071/2009.

Predlog spremembe

Prekoračitev največje dovoljene dolžine ali širine tovora iz točke 1 Priloge I za več kot **10 %** se šteje kot zelo huda kršitev v smislu te direktive zaradi večje nevarnosti za druge udeležence v prometu. Zanj se določi denarna kazen **za prevozno podjetje**, pri čemer nadzorni organi vozilu takoj preprečijo nadaljnjo vožnjo in, če je dolžina ali širina prekoračena zaradi tovora, odredijo raztovarjanje ali pridobitev posebnega dovoljenja prevoznega podjetja v skladu s členom 4(3). Izvede se postopek izgube dobrega ugleda prevoznega podjetja v skladu s členom 6 Uredbe (ES) 1071/2009.

Or. de

Obrazložitev

Navedena prekoračitev največje dovoljene dolžine oziroma širine vozila je načeloma značilnost konstrukcije, na katero voznik ne more vplivati. Predlog spremembe vzpostavlja pravno varstvo in s tem zagotavlja, da organi naložijo obveznost imetniku dovoljenja oziroma prevoznemu podjetju in ne poklicnemu vozniku tovornjaka.

Predlog spremembe 327 **Oldřich Vlasák**

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 12 a (novo)
Direktiva 96/53/ES
Člen 13

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

*(12a) Člen 13 se nadomesti z naslednjim:
„Člen 13*

*Države članice v skladu z nacionalnimi
ustavnimi ureditvami določijo predpise o
kaznih, ki se uporabljajo za kršitve te
uredbe, in sprejmejo vse potrebne ukrepe,
da zagotovijo njihovo izvajanje. Te kazni
morajo biti učinkovite, sorazmerne,
odvrčilne in nediskriminatorne ter v
skladu s kategorijami kršitev iz Direktive
2006/22/ES.“*

Or. cs

Obrazložitev

Predlagana razvrstitev kršitev je pretirano natančna in posega v pristojnosti držav članic, da same izberejo učinkovite sankcije.

Predlog spremembe 328
Anne E. Jensen

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 13
Direktiva 96/53/ES
Člen 14

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

Pri prevozu **zabojnikov** špediter cestnemu prevozniku, kateremu poveri prevoz zabojnika, izroči izjavo o teži **zabojnika**. Če so informacije v izjavi pomanjkljive ali napačne, nosi v primeru preobremenitve vozila špediter enako odgovornost kot prevoznik.“

Pri prevozu **tovora, vključno z zabojniki, zamenljivimi tovarišči ali katerim koli drugim tovorom**, špediter cestnemu prevozniku, kateremu poveri prevoz zabojnika, **pred natovarjanjem** izroči **pisno** izjavo o **bruto** teži **tovora**. **To izjavo je mogoče poslati tudi v elektronski obliki. Ne glede na to, v kakšni obliki je**

dokument, v katerem je navedena bruto teža tovora, poslan, nosi podpis osebe, ki jo je špediter ustrezno pooblastil. Če so informacije o bruto teži tovora v izjavi pomanjkljive ali napačne, nosi v primeru preobremenitve vozila špediter enako odgovornost kot prevoznik. Pri kombiniranem prevozu se podatek o bruto teži natovorjene intermodalne nakladalne enote, vključno z zabojnikom in/ali zamenljivim tovariščem, posreduje naslednji stranki, ki prevzame nadzor nad intermodalno nakladalno enoto.“

Or. en

Obrazložitev

Skupna odgovornost špediterja ne bi smela biti omejena le na prevoz zabojnikov, ampak bi morala vključevati prevoz vseh vrst tovora.

Predlog spremembe 329 **Markus Ferber**

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 13
Direktiva 96/53/ES
Člen 14

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Pri prevozu zabojnikov špediter cestnemu prevozniku, kateremu poveri prevoz zabojnika, izroči izjavo o teži zabojnika. Če so informacije v izjavi pomanjkljive ali napačne, nosi v primeru preobremenitve vozila špediter enako odgovornost kot *prevoznik.*“

Predlog spremembe

Pri prevozu zabojnikov špediter cestnemu prevozniku, kateremu poveri prevoz zabojnika, izroči izjavo o teži zabojnika. Če so informacije v izjavi pomanjkljive ali napačne, nosi v primeru preobremenitve vozila špediter enako odgovornost kot *vsi drugi izvajalci storitev, ki so udeleženi pri prevozu.*“

Or. de

Predlog spremembe 330 **Gesine Meissner**

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 13

Direktiva 96/53/ES

Člen 14

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Pri prevozu **zabojnikov** špediter cestnemu prevozniku, kateremu poveri prevoz zabojnika, izroči izjavo o teži zabojnika. Če so informacije v izjavi pomanjkljive ali napačne, nosi v primeru preobremenitve vozila špediter enako odgovornost kot prevoznik.“

Predlog spremembe

Pri prevozu **tovora, vključno z zabojniki, zamenljivimi tovarišči ali katerim koli drugim tovorom**, špediter cestnemu prevozniku, kateremu poveri prevoz zabojnika, izroči **pisno** izjavo o **bruto** teži zabojnika. **To izjavo je mogoče poslati tudi v elektronski obliki. Ne glede na to, v kakšni obliki je dokument, v katerem je navedena bruto teža tovora, poslan, nosi podpis osebe, ki jo je špediter ustrezno pooblastil.** Če so informacije **o bruto teži tovora** v izjavi pomanjkljive ali napačne, nosi v primeru preobremenitve vozila špediter enako odgovornost kot prevoznik. **Pri kombiniranem prevozu se podatek o bruto teži natovorjene intermodalne nakladalne enote, vključno z zabojnikom in/ali zamenljivim tovariščem, posreduje naslednji stranki, ki prevzame nadzor nad intermodalno nakladalno enoto.“**

Or. en

Obrazložitev

Skupna odgovornost špediterja ne bi smela biti omejena na prevoz zabojnikov, ampak bi morala vključevati prevoz vseh vrst tovora.

Predlog spremembe 331

Patricia van der Kammen

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 14

Direktiva 96/53/ES

Člen 15

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

Države članice vsaki dve leti v prvem četrletju koledarskega leta Komisiji predložijo poročilo o izvedenih preverjanjih v predhodnih dveh koledarskih letih, rezultatih teh preverjanj in sankcijah, izrečenih kršiteljem. Komisija izvede analizo teh poročil in jo v drugem četrletju koledarskega leta predloži Evropskemu parlamentu in Svetu.

črtano

Or. nl

Predlog spremembe 332
Jacqueline Foster

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 15
Direktiva 96/53/ES
Člen 16 – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz **člena 8(4), 9(5) in 12(7)** se Komisiji podeli za **nedoločen čas** od [datum začetka veljavnosti te direktive].

Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz **členov 8(4) in 9(5)** se Komisiji podeli za **obdobje največ petih let** od [datum začetka veljavnosti te direktive].

Or. en

Obrazložitev

Komisija ne bi smela biti pooblaščen za sprejemanje delegiranih aktov za nedoločen čas.

Predlog spremembe 333
Silvia-Adriana Țicău

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 15
Direktiva 96/53/ES
Člen 16 – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 8(4), 9(5) in 12(7) se Komisiji podeli za **nedoločen čas** od [datum začetka veljavnosti te direktive].

Predlog spremembe

Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 8(4), 9(5) in 12(7) se Komisiji podeli za **obdobje sedmih let** od [datum začetka veljavnosti te direktive].

Komisija najkasneje devet mesecev pred koncem tega sedemletnega obdobja pripravi poročilo v zvezi s prenesenimi pooblastili. Prenos pooblastila se samodejno podaljša za enako obdobje, razen če Evropski parlament ali Svet nasprotuje temu podalžšanju najpozneje tri mesece pred iztekom posameznega obdobja.

Or. ro

Predlog spremembe 334
Jacqueline Foster

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 15
Direktiva 96/53/ES
Člen 16 – odstavek 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Pooblastilo iz **členov 8(4), 9(5) in 12(7) lahko kadarkoli prekliče Evropski parlament ali Svet**. S sklepom o preklicu pooblastilo iz navedenega sklepa preneha veljati. Sklep začne veljati dan po objavi v Uradnem listu Evropske unije ali na poznejši datum, ki je v njem naveden. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.

Predlog spremembe

Evropski parlament in Svet lahko pooblastilo iz členov 8(4) in 9(5) kadar koli prekličeta. S sklepom o preklicu pooblastilo iz navedenega sklepa preneha veljati. Sklep začne veljati dan po objavi v Uradnem listu Evropske unije ali na poznejši datum, ki je v njem naveden. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.

Or. en

Predlog spremembe 335
Jacqueline Foster

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 15

Direktiva 96/53/ES

Člen 16 – odstavek 5

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Delegirani akt, sprejet v skladu s **členi 8(4), 9(5) in 12(7)**, začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotujeta v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskega parlamenta in Sveta, ali če sta pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestila Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.“

Predlog spremembe

Delegirani akt, sprejet v skladu s **členoma 8(4) in 9(5)**, začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotujeta v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskega parlamenta in Sveta, ali če sta pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestila Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.“

Or. en

Predlog spremembe 336

Jörg Leichtfried

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 15 a (novo)

Direktiva 96/53/ES

Člen 16 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(15a) Doda se naslednji člen 16:

„Člen 16 a

Najkasneje do [pet let od datuma objave te direktive] Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o izvajanju in učinkih te direktive, zlasti kar zadeva učinek te direktive na spremembo načina prevoza.“

Or. en

Predlog spremembe 337

Bogusław Liberadzki

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 15 a (novo)

Direktiva 96/53/ES

Člen 16 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(15a) Doda se naslednji člen 16:

„Člen 16 a

Komisija do 1.1.2016 dokončno pregleda to direktivo in po potrebi na podlagi takšnega pregleda in svoje ocene učinka do 1.1.2017 predstavi predlog Evropskemu parlamentu in Svetu za obvezno uporabo zahtev glede varnosti iz člena 9(2) za vsa nova vozila kategorij M2 in M3.“

Or. en

Predlog spremembe 338

Bogusław Liberadzki

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 16 – točka a a (novo)

Direktiva 96/53/ES

Priloga I – točka 1.1 – alineja 8 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(aa) doda se naslednja točka:

„natovorjena vozila za prevoz vozil: 20,75 m“

Or. en

Predlog spremembe 339

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

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 16 – točka a a (novo)

Direktiva 96/53/ES
Priloga I – točka 1.1 – alineja 8 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(aa) doda se naslednja točka:

„natovorjena vozila za prevoz vozil: 20,75 m“

Or. en

Obrazložitev

Usklajena dolžina natovarjanja za specializirana vozila za prevoz vozil, ki po celotni EU znaša najmanj 20,75 m, pomeni natovarjanje do 3 dodatnih avtomobilov na posamezno vozilo (do 9 namesto 6), kar pripomore k učinkovitejši porabi goriva, manjšemu številu tovornjakov, potrebnih za prevoz enake količine tovora, nižjim (zunanjim) stroškom in manjšim emisijam CO₂ na prepeljani novi avtomobil. Ker so ta vozila že dovoljena na večini nacionalnih ozemelj znotraj EU, ni dodatnega tveganja v zvezi z varnostjo v cestnem prometu ali zmogljivostjo infrastrukture.

Predlog spremembe 340
Peter van Dalen

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 16 – točka a a (novo)
Direktiva 96/53/ES
Priloga I – točka 1.1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(aa) V točki 1.1 se navedena vrednost 18,75 m nadomesti s:

„25,25 m“.

Or. nl

Predlog spremembe 341
Jörg Leichtfried

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 16 – točka b

Direktiva 96/53/ES
Priloga I – točka 2.2.2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

„triosno motorno vozilo z dvo- ali triosnim polpriklopnikom, ki v okviru **intermodalnega** prevoza prevaža eno ali več intermodalnih transportnih enot dolžine 12 metrov (40 čevljev) ali 13,7 metra (45 čevljev): 44 ton“

Predlog spremembe

„triosno motorno vozilo z dvo- ali triosnim polpriklopnikom, ki v okviru **kombiniranega** prevoza prevaža eno ali več intermodalnih transportnih enot dolžine 12 metrov (40 čevljev) ali 13,7 metra (45 čevljev): 44 ton“

Or. de

Predlog spremembe 342
Carlo Fidanza, Antonio Cancian

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 16 – točka b
Direktiva 96/53/ES
Priloga I – točka 2.2.2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

„triosno motorno vozilo z dvo- ali triosnim polpriklopnikom, ki v okviru intermodalnega prevoza prevaža eno ali več intermodalnih transportnih enot dolžine **12 metrov (40 čevljev) ali** 13,7 metra (45 čevljev): 44 ton“

Predlog spremembe

„**dvo- ali** triosno motorno vozilo z dvo- ali triosnim polpriklopnikom, ki v okviru intermodalnega prevoza prevaža eno ali več intermodalnih transportnih enot dolžine 13,7 metra (45 čevljev): 44 ton“

Or. it

Predlog spremembe 343
Markus Ferber

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 16 – točka b
Direktiva 96/53/ES
Priloga I – točka 2.2.2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

„triosno motorno vozilo z dvo- ali triosnim

Predlog spremembe

„triosno motorno vozilo z dvo- ali triosnim

polpriklopnikom, ki v okviru intermodalnega prevoza prevaža eno ali več intermodalnih transportnih enot dolžine **12 metrov (40 čevljev) ali** 13,7 metra (45 čevljev): 44 ton“

polpriklopnikom, ki v okviru intermodalnega prevoza prevaža eno ali več intermodalnih transportnih enot v **skladu s členom 2 Direktive (npr. zamenljiva tovarišča, zabojnike dolžine do** 13,7 metra (45 čevljev)): 44 ton“

Or. de

Predlog spremembe 344
Franco Frigo, David-Maria Sassoli

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 16 – točka b
Direktiva 96/53/ES
Priloga I – točka 2.2.2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

„triosno motorno vozilo z dvo- ali triosnim polpriklopnikom, ki v okviru intermodalnega prevoza prevaža eno ali več intermodalnih transportnih enot dolžine **12 metrov (40 čevljev) ali** 13,7 metra (45 čevljev): 44 ton“

Predlog spremembe

„**dvo- ali** triosno motorno vozilo z dvo- ali triosnim polpriklopnikom, ki v okviru intermodalnega prevoza prevaža eno ali več intermodalnih transportnih enot dolžine 13,7 metra (45 čevljev): 44 ton“

Or. it

Obrazložitev

Opremljanje vozila z dodatno osjo bi pomenilo višje stroške, večji kotalni upor in povečano porabo goriva, kar bi povzročilo povečane emisije. Največja dovoljena dolžina 13,7 metra zadošča.

Predlog spremembe 345
Silvia-Adriana Țicău

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 16 – točka b
Direktiva 96/53/ES
Priloga I – točka 2.2.2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

„triosno motorno vozilo z dvo- ali triosnim polpriklopnikom, ki v okviru intermodalnega prevoza prevaža eno ali več intermodalnih transportnih enot dolžine 12 metrov (40 čevljev) **ali 13,7 metra (45 čevljev): 44 ton**“

Predlog spremembe

„triosno motorno vozilo z dvo- ali triosnim polpriklopnikom, ki v okviru intermodalnega prevoza prevaža eno ali več intermodalnih transportnih enot dolžine 12 metrov (40 čevljev): 44 ton“

Or. ro

Predlog spremembe 346

Jim Higgins, Phil Prendergast, Gesine Meissner

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 16 – točka a b (novo)

Direktiva 96/53/ES

Priloga I – točka 1.4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(ab) točka 1.4 se nadomesti z naslednjo določbo:

„1.4 Odstranljive nadgradnje in standardizirane tovarne enote, kot so zabojniki, so vključene v mere iz točk 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 in 4.4. Zaradi nedeljivosti dokončanih vozil, kot so novi avtomobili, ki so natovorjeni na specializirana vozila za prevoz vozil, lahko takšna natovorjena vozila presegajo mere iz točke 1.1, če to dovoljujejo nacionalni predpisi in infrastrukturni pogoji ter pod pogojem, da ta vozila za prevoz vozil, ko so brez tovora, v celoti ustrezajo zgoraj omenjenim točkam.

Or. en

Obrazložitev

Sedanje „sivo področje“ Direktive 96/53/ES, kar zadeva razlikovanje med dolžino natovorjenega in nenatovorjenega vozila bi bilo mogoče odpraviti z obrazložitvijo, da je na vozila za prevoz vozil dovoljeno natovoriti dokončana vozila, kot so novi avtomobili, do njihove optimalne zmogljivosti, če nacionalni predpisi in infrastrukturni pogoji to dovoljujejo

ter pod pogojem, da brez tovora ustrezajo sedanji omejitvi 18,75 m. Na teh vozilih ni mogoče izvajati aerodinamičnih sprememb iz nove direktive.

Predlog spremembe 347

Peter van Dalen

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 16 – točka b a (novo)

Direktiva 96/53/ES

Priloga I – točka 2.2 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(ba) Vstavi se točka 2.2:

„– dolge skupine vozil 60 t (ecocombi)“

Or. nl

Predlog spremembe 348

Philippe De Backer

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 16 – točka c

Direktiva 96/53/ES

Priloga I – točka 2.3.1 – alineja 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

„Dvoosna motorna vozila na hibridni ali električni pogon, razen avtobusov: 19 ton.“

črtano

Or. en

Obrazložitev

Za uvedbo bolj tehnološko nevtralnega pristopa, ki vključuje vsa vozila in avtobuse, je vstavljena točka 2.5.

Predlog spremembe 349

Oldřich Vlasák

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 16 – točka c

Direktiva 96/53/ES

Priloga I – točka 2.3.1 – alinea 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

„Dvoosna motorna vozila na hibridni ali električni pogon, razen avtobusov: **19 ton.**“

Predlog spremembe

„Dvoosna motorna vozila na hibridni ali električni pogon, razen avtobusov: **18 ton.**“

Or. cs

Obrazložitev

Glede na to, da bo v prihodnosti fosilna goriva treba neizogibno nadomestiti z alternativnimi, ni primerno uvajati izvezij pri največji dovoljeni teži. Izvezetje za vozila, ki uporabljajo alternativna goriva, bi na koncu privedlo do splošnega povečanja teže vozil z vsemi s tem povezanimi negativnimi učinki na stanje prometne infrastrukture.

Predlog spremembe 350

Hubert Pirker

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 16 – točka c

Direktiva 96/53/ES

Priloga I – točka 2.3.1 – alinea 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

„Dvoosni avtobusi: **19 ton.**“

Predlog spremembe

„Dvoosni avtobusi: **19,5 ton.**“

Or. de

Obrazložitev

Glede na dodatno opremo za povečanje varnosti v prometu in za izpolnjevanje zahtev za olajševanje dostopa osebam z omejeno sposobnostjo gibanja ter glede na naprave za zmanjšanje vplivov na okolje in povečanje udobja vožnje je treba ustrezno prilagoditi največjo dovoljeno težo za dvoosne avtobuse. Samo na tak način je mogoče zagotoviti, da bo panoga tudi v prihodnje ponujala kakovostne storitve in obenem popolnoma izkoristila zmogljivosti avtobusov.

Predlog spremembe 351

Dieter-Lebrecht Koch

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 16 – točka c

Direktiva 96/53/ES

Priloga I – točka 2.3.1 – alinea 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

„Dvoosni avtobusi: **19** ton.“

Predlog spremembe

„Dvoosni avtobusi: **19,5** ton.“

Or. de

Predlog spremembe 352

Ismail Ertug

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 16 – točka c

Direktiva 96/53/ES

Priloga I – točka 2.3.1 – alinea 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

„Dvoosni avtobusi: **19** ton.“

Predlog spremembe

„Dvoosni avtobusi: **19,5** ton.“

Or. de

Obrazložitev

Zvišanje največje dovoljene skupne teže dvoosnih avtobusov na 19,5 ton je ustrezno, da se upoštevajo veljavne zahteve za vozila (varnost, vgradni deli za zmanjšanje hrupa, ukrepi za zmanjšanje vplivov na okolje) in s tem povezano povečanje tare.

Predlog spremembe 353

Markus Ferber

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 16 – točka c

Direktiva 96/53/ES

Priloga I – točka 2.3.1 – alinea 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

„Dvoosni avtobusi: **19** ton.“

Predlog spremembe

„Dvoosni avtobusi: **19,5** ton.“

Or. de

Obrazložitev

Z neprestanim zviševanjem tare avtobusov zaradi tehničnih novosti je treba zvišati tudi dovoljeno skupno težo dvoosnih avtobusov, in sicer na 19,5 ton, da ni okrnjena njihova zmogljivost ali zmogljivost glede števila potnikov. Sicer bi to bilo v nasprotju s cilji učinkovitosti in varstva podnebja iz predloga direktive.

Predlog spremembe 354
Corien Wortmann-Kool, Petri Sarvamaa

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 16 – točka c
Direktiva 96/53/ES
Priloga I – točka 2.3.1 – alinea 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

„Dvoosni avtobusi: **19** ton.“

Predlog spremembe

„Dvoosni avtobusi: **19,5** ton.“

Or. en

Obrazložitev

Zaključek ocene učinka Evropske komisije tako z vidika varnosti kot z okoljskega vidika je, da bi morala največja dovoljena teža dvoosnega avtobusa namesto 19 ton znašati 19,5 ton.

Predlog spremembe 355
Georges Bach

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 16 – točka c
Direktiva 96/53/ES
Priloga I – točka 2.3.1 – alinea 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

„Dvoosni avtobusi: **19** ton.“

Predlog spremembe

„Dvoosni avtobusi: **20** ton.“

Or. en

Obrazložitev

Največjo dovoljeno težo je treba prilagoditi najnovejšim tehnološkim izboljšavam avtobusov na področju varnosti, okoljskih ukrepov in dostopa za osebe z omejeno mobilnostjo.

Predlog spremembe 356
Mathieu Grosch

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 16 – točka c

Direktiva 96/53/ES

Priloga I – točka 2.3.1 – alinea 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

„Dvoosni avtobusi: **19** ton.“

Predlog spremembe

„Dvoosni avtobusi: **19,5** ton.“

Or. en

Obrazložitev

Največjo dovoljeno težo dvoosnih avtobusov je treba povečati na 19,5 tone, da se upoštevajo različne razsežnosti, kot so vse večja teža potnikov in prtljage, tehnične izboljšave (ekologija, varnost, tehnologije za invalide itd.), ki vodijo k povečanju skupne teže vozila.

Predlog spremembe 357
Thomas Ulmer

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 16 – točka c

Direktiva 96/53/ES

Priloga I – točka 2.3.1 – alinea 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

„Dvoosni avtobusi: **19** ton.“

Predlog spremembe

„Dvoosni avtobusi: **19,5** ton.“

Or. de

Obrazložitev

Z uvedbo zmogljivejših sistemov za nadzor izpušnih plinov se je povečala tudi skupna teža vozil.

Predlog spremembe 358
Phil Bennion

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 16 – točka c a (novo)

Direktiva 96/53/ES
Priloga I – točka 2.3.4 (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(ca) doda se naslednja točka:

„2.3.4 Nizkoogljične tehnologije: največja teža je teža, ki je navedena v točkah 2.3.1, 2.3.2 ali 2.3.3, povečana za dodatno težo, ki je potrebna za nizkoogljično tehnologijo in ne sme presegati 1 tone. Ta dodatna teža je potrjena in navedena v uradnih dokumentih o registraciji motornega vozila, ki jih izda država članica, kjer je vozilo registrirano. Če tega podatka ni, se uporabljajo vrednosti, ki so navedene v točkah 2.3.1., 2.3.2 ali 2.3.3.“

Or. en

Predlog spremembe 359
Philippe De Backer

Predlog direktive
Člen 1 – odstavek 1 – točka 16 – točka c a (novo)
Direktiva 96/53/ES
Priloga I – točka 2.5 (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(ca) doda se naslednja točka:

„2.5. Vozila na alternativna goriva: največja teža je teža, ki je navedena v točkah 2.3. in 2.4 Priloge I, povečana za dodatno težo, ki je potrebna za alternativni način pogona in ne sme presegati 1 tone. Ta dodatna teža je navedena v uradnih dokumentih o registraciji motornega vozila, ki jih izda država članica, kjer je vozilo registrirano. Če tega podatka ni, se uporabljajo vrednosti, ki so navedene v točkah 2.3 in 2.4.“

Or. en

Obrazložitev

Ta predlog spremembe uvaja tehnološko bolj nevtralen pristop. Vključiti bi bilo treba vsa motorna vozila na alternativna goriva, vključno z vsemi avtobusi. Pri vseh bi morale biti dovoljeno povečanje teže za največ 1 tona. To dovoljenje za dodatno tono ne bi smelo biti omejeno izključno na dvoosna vozila, saj bi se s tem uvedba inovacij za učinkovito porabo goriva omejila na mestna ali primestna okolja. Zakonodaja ne bi smela omejevati uvedbe inovacij na določene tipe vozil.

Predlog spremembe 360 **Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch**

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 16 – točka c a (novo)

Direktiva 96/53/ES

Priloga I – točka 2.3.4 (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(ca) doda se naslednja točka:

„2.3.4 Vozila na alternativna goriva: največja teža je teža, ki je navedena v točkah 2.3.1, 2.3.2 ali 2.3.3, povečana za dodatno težo, ki je potrebna za alternativni način pogona in ne sme presežati 1,5 ton. Ta dodatna teža je navedena v uradnih dokumentih o registraciji motornega vozila, ki jih izda država članica, kjer je vozilo registrirano. Če tega podatka ni, se uporabljajo vrednosti, ki so navedene v točkah 2.3.1., 2.3.2 ali 2.3.3.“

Or. en

Obrazložitev

Izbira tehnologije alternativnih pogonov za vozila na alternativna goriva bi morala biti nevtralna. Povečanje največje dovoljene teže za te tehnologije na 1,5 tone omogoča spoštovanje možnosti izbire.

Predlog spremembe 361 **Markus Ferber**

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 16 a (novo)

Direktiva 96/53/ES

Priloga I – točka 1.1 – alinea 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(16a) V točki 1.1 se tretja alinea „sedlasti vlačilec s polpriklopnikom“ nadomesti z:

„– sedlasti vlačilec s polpriklopnikom: 17,85 m;“

Or. de

Predlog spremembe 362

Jim Higgins, Jacqueline Foster, Phil Prendergast

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 16 a (novo)

Direktiva 96/53/ES

Priloga I – točka 1.3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(16a) točka 1.3 se nadomesti z: „Največjo dovoljeno višino posameznih vozil določijo države članice v skladu z načelom subsidiarnosti. Države članice se lahko odločijo za sklenitev dvostranskih sporazumov, v okviru katerih je na medsebojnih ozemljih dovoljena uporaba vozil dogovorjene višine, pod pogojem, da infrastruktura to omogoča.“

Or. en

Obrazložitev

Državam članicam, katerih infrastruktura dovoljuje uporabo vozil določene višine, evropska zakonodaja ne bi smela preprečevati sodelovanja v učinkoviti čezmejni trgovini.

Predlog spremembe 363

Gesine Meissner

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 16 a (novo)

Direktiva 96/53/ES

Priloga I – točka 1.1 – alinea 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(16a) V točki 1.1 se tretja alinea nadomesti z:

„sedlasti vlačilec s polpriklopnikom: 17,85 m;“

Or. en

Obrazložitev

Povečanje največje dovoljene dolžine sedlastega vlačilca s polpriklopnikom za 1,35 m bi omogočilo več kombinacij, kar bi pripomoglo k spodbujanju intermodalnega prevoza. To bi omogočilo natovarjanje ne samo 13,7-metrskega zabojnika, ampak tudi 14,6-metrskega zabojnika ali dveh zamenljivih tovorišč kategorije C 745. Sedlasti vlačilec s polpriklopnikom dolžine 17,85 m bi bil še vedno krajši od največje dovoljene dolžine za cestne vlake, ki je 18,75 m.

Predlog spremembe 364

Markus Ferber

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 16 b (novo)

Direktiva 96/53/ES

Priloga I – točka 1.6

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(16 b) Točka 1.6 se nadomesti z naslednjim besedilom:

– največja razdalja med osjo kraljevega čepa in zadnjo omejitvijo polpriklopnika: 13,35 m;“

Or. de

Predlog spremembe 365

Carlo Fidanza

Predlog direktive

Člen 2 – odstavek 1 – pododstavek 1 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

Člen 1(7) se ne uporablja pred 1. januarjem 2025.

Or. en