



PARLAMENT EUROPEJSKI

2009 - 2014

---

*Komisja Transportu i Turystyki*

---

**2013/0105(COD)**

16.10.2013

**\*\*\*I**

## **PROJEKT SPRAWOZDANIA**

w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającą dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (COM(2013)0195 – C7-0102/2013 – 2013/0105(COD))

Komisja Transportu i Turystyki

Sprawozdawca: Jörg Leichtfried

### ***Objaśnienie używanych znaków***

- \* Procedura konsultacji
- \*\*\* Procedura zgody
- \*\*\*I Zwykła procedura ustawodawcza (pierwsze czytanie)
- \*\*\*II Zwykła procedura ustawodawcza (drugie czytanie)
- \*\*\*III Zwykła procedura ustawodawcza (trzecie czytanie)

(Wskazana procedura opiera się na podstawie prawnej zaproponowanej w projekcie aktu.)

### ***Poprawki do projektu aktu***

#### **Poprawki Parlamentu w postaci dwóch kolumn**

Skreślenia zaznacza się *wytłuszczonym drukiem i kursywą* w lewej kolumnie. Zmianę brzmienia zaznacza się *wytłuszczonym drukiem i kursywą* w obu kolumnach. Nowy tekst zaznacza się *wytłuszczonym drukiem i kursywą* w prawej kolumnie.

Pierwszy i drugi wiersz nagłówka każdej poprawki wskazuje element rozpatrywanego projektu aktu, którego dotyczy poprawka. Jeżeli poprawka odnosi się do obowiązującego aktu, do którego zmiany zmierza projekt aktu, nagłówek zawiera dodatkowo trzeci wiersz, w którym wskazuje się odpowiednio obowiązujący akt i przepis, którego dotyczy poprawka.

#### **Poprawki Parlamentu w postaci tekstu skonsolidowanego**

Nowe fragmenty tekstu zaznacza się *wytłuszczonym drukiem i kursywą*. Fragmenty tekstu, które zostały skreślane, zaznacza się za pomocą symbolu **■** lub przekreśla (przykład: „~~ABCD~~”). Zmianę brzmienia zaznacza się przez wyróżnienie nowego tekstu *wytłuszczonym drukiem i kursywą* i usunięcie lub przekreślenie zastąpionego tekstu. Tytułem wyjątku nie zaznacza się zmian o charakterze ściśle technicznym wprowadzonych przez służby w celu opracowania końcowej wersji tekstu.

## SPIS TREŚCI

**Strona**

PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO.....5



## PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

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

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

### (Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

*Parlament Europejski,*

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi i Radzie (COM(2013)0195),
  - uwzględniając art. 294 ust. 2 oraz art. 91 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C7–0102/2013),
  - uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
  - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 11 lipca 2013 r.<sup>1</sup>,
  - uwzględniając opinię Komitetu Regionów,
  - uwzględniając art. 55 Regulaminu,
  - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A7–0000/2013),
1. przyjmuje poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu;
  2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli uzna ona za stosowne wprowadzić znaczące zmiany do swojego wniosku lub zastąpić go innym tekstem;
  3. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji, a także parlamentom narodowym.

### Poprawka 1

#### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Motyw 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

(2) W związku z powyższym w białej księdze przewiduje się dostosowanie

*Poprawka*

(2) W związku z powyższym w białej księdze przewiduje się dostosowanie

---

<sup>1</sup> Dz.U. C ... /Dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym.

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

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

Or. en

## Poprawka 2

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

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

Or. en

### Poprawka 3

#### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 5

*Tekst proponowany przez Komisję*

(5) Komisja w swoich wytycznych dotyczących kierunków polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata **2011-2020**<sup>7</sup> przewiduje działania na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa pojazdów oraz lepszej ochrony użytkowników dróg szczególnie narażonych na wypadki. Znaczenie, jakie odgrywa pole widzenia kierowców pojazdów, zostało również podkreślone w sprawozdaniu Komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącym wdrożenia dyrektywy 2007/38/WE w sprawie doposażenia samochodów ciężarowych zarejestrowanych we Wspólnocie w lusterka samochodowe<sup>8</sup>. Nowe wyprofilowanie kabin przyczyni się również do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego dzięki zmniejszeniu martwego pola w polu widzenia kierowcy, w szczególności poniżej poziomu szyby przedniej, co pozwoli ocalić życie wielu niechronionych użytkowników dróg, jak motocykliści lub rowerzyści. Nowe wyprofilowanie pozwoli również wprowadzić konstrukcje absorbujące energię w razie zderzenia. Ewentualne powiększenie kabiny podniesie również komfort i bezpieczeństwo kierowcy.

---

<sup>7</sup> COM(2010)389

<sup>8</sup> COM (2012)258

*Poprawka*

(5) Komisja w swoich wytycznych dotyczących kierunków polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata **2011-2020**<sup>7</sup> przewiduje działania na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa pojazdów oraz lepszej ochrony użytkowników dróg szczególnie narażonych na wypadki. Znaczenie, jakie odgrywa pole widzenia kierowców pojazdów, zostało również podkreślone w sprawozdaniu Komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącym wdrożenia dyrektywy 2007/38/WE w sprawie doposażenia samochodów ciężarowych zarejestrowanych we Wspólnocie w lusterka samochodowe<sup>8</sup>. Nowe wyprofilowanie kabin przyczyni się również do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego dzięki zmniejszeniu martwego pola w polu widzenia kierowcy, w szczególności poniżej poziomu szyby przedniej, co pozwoli ocalić życie wielu niechronionych użytkowników dróg, jak motocykliści lub rowerzyści. ***Nowe wyprofilowanie kabin, po odpowiednim okresie przejściowym, powinno zatem stać się obowiązkowe.*** Nowe wyprofilowanie pozwoli również wprowadzić konstrukcje absorbujące energię w razie zderzenia. Ewentualne powiększenie kabiny podniesie również komfort i bezpieczeństwo kierowcy.

---

<sup>7</sup> COM(2010)389

<sup>8</sup> COM(2012)258

Or. en

## Poprawka 4

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 6 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(6a) W białej księdze przewidziano, że do 2030 r. 30 % drogowego transportu towarów na odległość powyżej 300 km należy przenieść na inne rodzaje transportu, np. transport kolejowy lub wodny, zaś do 2050 r. powinno to być ponad 50 %, co mogą ułatwić skuteczne ekologiczne korytarze transportowe. Aby zrealizować ten cel, niezbędne będzie rozwinięcie odpowiedniej infrastruktury. Cel ten został zatwierdzony przez Parlament Europejski w rezolucji z dnia 15 grudnia 2011 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu<sup>1</sup>.*

---

<sup>1</sup> Dz.U. C 168 E z 14.6.2013, s. 72.

Or. en

## Poprawka 5

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 7

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(7) Dłuższe pojazdy mogą być używane w transporcie transgranicznym, o ile oba zainteresowane państwa członkowskie zezwalają na to na swoim terytorium oraz o ile warunki odstępstwa na mocy art. 4 ust. 3, 4 lub 5 dyrektywy zostały spełnione. Komisja Europejska przedstawiła już wytyczne w sprawie stosowania art. 4 dyrektywy. Operacje transportu, o których*

*(7) W celu zapewnienia uczciwej konkurencji w transporcie międzynarodowym niezbędne są wspólne standardy w zakresie wymiarów pojazdów używanych w operacjach transportu międzynarodowego. Wszelkie zwolnienia z konieczności dostosowania się do tych wspólnych standardów powinny mieć charakter wyjątkowy i być ograniczone do*



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

*operacji transportu krajowego. W ten sposób osiąga się równowagę pomiędzy, z jednej strony, prawem państw członkowskich, zgodnie z zasadą pomocniczości, do przyjmowania rozwiązań w zakresie transportu odpowiednich do ich konkretnych uwarunkowań, a z drugiej – **celami wyznaczonymi w białej księdze. Prawa państw członkowskich zapisane w akcie przystąpienia do Unii Europejskiej muszą być respektowane.***

Or. en

## Poprawka 6

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 8

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

(8) Wykorzystanie alternatywnych napędów, które nie zużywają wyłącznie paliw kopalnych, a więc niezanieczyszczających lub mniej zanieczyszczających, takich jak napęd elektryczny lub hybrydowy, w pojazdach ciężarowych lub autobusach (głównie w środowisku miejskim lub okołomiejskim) powoduje przeciążenia, **o które nie powinna być obniżana ładowność** pojazdu, co byłoby niekorzystne z gospodarczego punktu widzenia dla sektora transportu drogowego. **Należy przestrzegać zasady technologicznej neutralności.**

Or. en

## Poprawka 7

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 9

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

(9) Biała księga w sprawie transportu podkreśla również konieczność podążania za zmieniającą się sytuacją transportu intermodalnego, w szczególności w zakresie konteneryzacji, w **której** coraz częściej używane są kontenery o długości 45 stóp. Są one przewożone koleją lub drogą wodną. Jednak etapy transportu drogowego w przewozach intermodalnych mogą obecnie odbywać się wyłącznie zgodnie z procedurami administracyjnymi obciążającymi zarówno państwa członkowskie, jak i przewoźników, lub jeżeli kontenery te mają **naroża ścięte w sposób chroniony patentem, powodującym wysoki koszt takiego rozwiązania i w konsekwencji niechęć do jego stosowania**. Wydłużenie o 15 cm pojazdów przewożących te kontenery mogłoby zwolnić przewoźników z formalności administracyjnych i ułatwić transport intermodalny bez ryzyka bądź szkody dla innych użytkowników **dróg** lub infrastruktury. Nieznaczne zwiększenie długości, jakie stanowi owe 15 cm w stosunku do długości przegubowego pojazdu ciężarowego (16,50 m), nie **stanowi** dodatkowego zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Takie zwiększenie długości **powinno być** jednak dozwolone wyłącznie dla transportu **kombinowanego**, w którym część trasy **pokonywana** w transporcie drogowym nie przekracza **150** km **na każdym krańcowym odcinku** w odniesieniu do operacji, w których skład wchodzi transport kolejowy, rzeczny lub morski.

*autostrad morskich możliwe jest, że odległość ta będzie musiała być dłuższa, by przeprowadzić operację wewnątrz europejskiego transportu morskiego bliskiego zasięgu.*

Or. en

## Poprawka 8

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 10

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

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

Or. en

## Poprawka 9

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 13

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

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

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

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

Or. en

## Poprawka 10

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – punkt 1

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 2 – ustęp 1 – tiret trzynaste

*Tekst proponowany przez Komisję*

*– „pojazd z napędem hybrydowym”:  
pojazd w rozumieniu dyrektywy  
2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i  
Rady z dnia 5 września 2007 r.  
ustanawiającej ramy dla homologacji  
pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz  
układów, części i oddzielnych zespołów  
technicznych przeznaczonych do tych  
pojazdów<sup>10</sup>, wyposażony w jeden lub kilka  
silników trakcyjnych zasilanych  
elektrycznie i niepołączonych na stałe z  
siecią przesyłową oraz jeden lub kilka  
silników trakcyjnych wewnętrznego  
spalania;*

*Poprawka*

*skreślone*

*Uzasadnienie*

*W celu zapewnienia technologicznej neutralności w miejsce terminu „pojazd z napędem hybrydowym”, który wydawał się zbyt wąski, wprowadzono szersze pojęcie – „alternatywnie napędzane pojazdy”.*

**Poprawka 11**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – punkt 1**

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 2 – ustęp 1 – tiret czternaste

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**– „pojazd elektryczny”: pojazd w rozumieniu dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów<sup>11</sup>, wyposażony w jeden lub kilka silników trakcyjnych zasilanych elektrycznie i niepołączonych na stałe z siecią przesyłową;**

**skreślone**

---

<sup>11</sup> Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.

*Uzasadnienie*

*Zostało to już uwzględnione w definicji „alternatywnie napędzanych pojazdów”.*

**Poprawka 12**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – punkt 1**

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 2 – ustęp 1 – tiret dwunaste a (nowe)

- „paliwa alternatywne”: paliwa, które w zaopatrzeniu transportu w energię zastępują źródła energii pochodzące z ropy naftowej i które mają potencjał przyczynienia się do obniżenia emisyjności transportu. Obejmują one:
- energię elektryczną,
  - wodór,
  - biopaliwa zgodne z definicją zawartą w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/28/WE<sup>1</sup>,
  - paliwa syntetyczne,
  - gaz ziemny, w tym biometan, w postaci gazowej (sprężony gaz ziemny – CNG) i w postaci ciekłej (skroplony gaz ziemny – LNG),
  - gaz płynny (LPG) oraz
  - ciepło odpadowe.

---

<sup>1</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/28/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych zmieniająca i w następstwie uchylająca dyrektywy 2001/77/WE oraz 2003/30/WE (Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 16).

Or. en

#### Uzasadnienie

W celu zdefiniowania „alternatywnego pojazdu silnikowego” w sposób neutralny technologicznie użyteczne będzie zdefiniowanie w pierwszej kolejności „paliw alternatywnych”. Definicja takich paliw może opierać się na definicji, jaką posłużono się we wniosku Komisji w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych (COM(2013)0012).

#### Poprawka 13

Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 1 – punkt 1

Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 2 – ustęp 1 – tiret dwunaste b (nowe)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

– „**alternatywnie napędzany pojazd**”:  
**pojazd silnikowy napędzany w całości lub częściowo paliwem alternatywnym.**

Or. en

*Uzasadnienie*

*Definicja „alternatywnego pojazdu silnikowego” powinna być neutralna technologicznie.*

## **Poprawka 14**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – punkt 1**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 2 – ustęp 1 – tiret piętnaste

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

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

Or. en

*Uzasadnienie*

*Termin „jednostka załadunkowa transportu intermodalnego” jest częściej używany w tym sektorze.*

## **Poprawka 15**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – punkt 1**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 2 – ustęp 1 – tiret dwunaste c (nowe)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

– „**transport kombinowany**”: **transport towarów, podczas którego samochód**

*ciężarowy, przyczepa, naczepa z jednostką ciągnącą lub bez jednostki ciągnącej, nadwozie wymienne lub kontener korzysta z drogi w początkowym lub końcowym odcinku przewozu, a na innym odcinku z usługi kolei, żeglugi śródlądowej lub transportu morskiego, przy czym odcinek ten przekracza 100 km, a w początkowym lub końcowym odcinku przewóz odbywa transportem drogowym:*

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

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

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Zamiast wprowadzania nowego terminu „transportu intermodalnego” w całym tekście zastosowanie powinna mieć istniejąca już definicja „transportu kombinowanego” zgodna z dyrektywą 1992/106.*

#### **Poprawka 16**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – punkt 2 – wprowadzenie**

Dyrektywa 96/53/WE

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

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

*„Bez uszczerbku dla praw państw członkowskich określonych w aktach o przystąpieniu do Unii operacje transportu międzynarodowego prowadzone przez pojazdy lub zespoły pojazdów o wymiarach przekraczających wymiary*



*określone w załączniku I są zabronione”.*

Or. en

### *Uzasadnienie*

*Wyjaśnienie obecnych przepisów, których celem nie jest umożliwienie transgranicznego wykorzystania koncepcji modułowej pojazdów. Ruch transgraniczny dłuższych pojazdów ciężarowych może wpłynąć na zmianę głównych celów politycznych Unii wymienionych w białej księdze. W związku z tym niezbędne jest, by w pierwszej kolejności przeprowadzić dogłębną ocenę skutków tego transgranicznego ruchu, w tym skutków dla zmiany środków transportu, bezpieczeństwa, warunków społecznych i warunków pracy, MŚP, logistyki, zanieczyszczenia powietrza, hałasu itp.*

### **Poprawka 17**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – punkt 2 – litera a**

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 4 – ustęp 1 – litery a i b

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

*skreślone*

Or. en

### **Poprawka 18**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – punkt 2 – litera b**

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 4 – ustęp 4 – akapit drugi – zdanie pierwsze

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

*skreślone*

*„Uznaje się, że operacje transportowe nie ograniczają w sposób znaczący międzynarodowej konkurencji w sektorze transportu, jeżeli są realizowane na terytorium jednego z państw członkowskich lub, w przypadku operacji*

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

Or. en

## **Poprawka 19**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

#### **Artykuł 1 – punkt 6**

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 8 – ustęp 2 – punkt 2 – wprowadzenie

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

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

Or. en

## **Poprawka 20**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

#### **Artykuł 1 – punkt 6**

Dyrektywa 96/53/WE

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(iva) urządzenie nie przekracza długości ustalonej w pkt 1.1 załącznika I o więcej niż 500 milimetrów.**

Or. en

### *Uzasadnienie*

*W celu zagwarantowania pewności przepisów powinniśmy opierać się na dotychczasowych ustaleniach podjętych w ramach rozporządzenia Komisji (UE) nr 1230/2012 (500 mm), które dopiero niedawno weszło w życie.*

## Poprawka 21

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – punkt 6

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 8 – ustęp 2 – tiret trzecie – podpunkt ii

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

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

#### *Poprawka*

(ii) w odniesieniu do **takich** przyczep i naczep – integracja z jednostkami kolejowymi, morskimi i rzecznyymi podczas operacji transportu **kombinowanego**,

Or. en

## Poprawka 22

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – punkt 6

Dyrektywa 95/53/WE

Artykuł 8 – ustęp 2 – tiret trzecie – akapit drugi

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

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

#### *Poprawka*

poprawka nie ma wpływu na polską wersję językową

Or. en

## Poprawka 23

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – punkt 6

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 8 – ustęp 3

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

3. Przed wprowadzeniem ich do obrotu dodatkowe urządzenia aerodynamiczne i

#### *Poprawka*

3. Przed wprowadzeniem ich do obrotu dodatkowe urządzenia aerodynamiczne i

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

ich zamontowanie w pojazdach są dopuszczane przez państwa członkowskie **w ramach dyrektywy 2007/46/WE**. **Państwa członkowskie** wydają w tym celu świadectwo, **które** potwierdza, że wymogi, o których mowa w ust. 2 powyżej, są spełnione, oraz wskazuje, że urządzenie przyczynia się w znaczący sposób do poprawy charakterystyki aerodynamicznej. Świadectwa o dopuszczeniu wydane przez jedno państwo członkowskie są uznawane przez inne państwa członkowskie.

Or. en

### *Uzasadnienie*

*Poprawka ma na celu wyjaśnienie, że nie będą konieczne żadne nowe ani dodatkowe procedury certyfikacji, gdyż stosowane będą ramy istniejących procedur homologacji typu (2007/46/WE).*

## **Poprawka 24**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

#### **Artykuł 1 – punkt 6**

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 8 – ustęp 4

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

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

#### *Poprawka*

4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 16, aby uzupełnić wymogi, o których mowa w ust. 2. Wymogi te mają formę charakterystyki technicznej, minimalnych poziomów osiągnięć, wymogów w zakresie projektowania oraz procedur, których celem jest wystawienie świadectwa badań, o którym mowa w ust. 3. **Korzystając z tego uprawnienia, Komisja zapewnia spójność z unijnymi aktami prawnymi odnoszącymi się do homologacji typu.**

Or. en

## Poprawka 25

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – punkt 6

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 8 – ustęp 5

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

**skreślony**

Or. en

*Uzasadnienie*

*W związku z tym, że w art. 8 ust. 2 wprowadzony został limit 500 mm, nie są potrzebne środki przejściowe.*

## Poprawka 26

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – punkt 7

Dyrektywa 95/53/WE

Artykuł 9 – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

1. W celu poprawy charakterystyki aerodynamicznej i bezpieczeństwa ruchu drogowego pojazdów lub zespołów pojazdów maksymalne długości przewidziane w załączniku I pkt 1.1 mogą **być przekraczane w przypadku** pojazdów lub zespołów pojazdów, które spełniają wymogi określone w ust. 2 poniżej: Takie przekroczenie długości ma głównie na celu

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

umożliwienie **zaprojektowania** kabin ciągników w taki sposób, by poprawić **bezpieczeństwo drogowe oraz wydajność** aerodynamiczną pojazdów lub zespołów pojazdów.

Or. en

## Poprawka 27

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – punkt 7

Dyrektywa 95/53/WE

Artykuł 9 – ustęp 2 – akapit pierwszy – tiret drugie – wprowadzenie

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

– podniesienie bezpieczeństwa ruchu drogowego i bezpieczeństwa transportu **intermodalnego**, w szczególności poprzez zagwarantowanie, że przednia część kabiny:

#### *Poprawka*

– podniesienie bezpieczeństwa ruchu drogowego i bezpieczeństwa transportu **kombinowanego**, w szczególności poprzez zagwarantowanie, że przednia część kabiny:

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Termin „bezpieczeństwo” nie wydaje się stosowny, gdyż zwykle odnosi się do ochrony przed przestępczością, taką jak kradzież, terroryzm itp. (uzasadnienie części poprawki, która nie dotyczy polskiej wersji językowej). Nie jest jasne, w jaki sposób zmiany w projektowaniu kabiny mogą sprawić, że transport towarów będzie bezpieczniejszy.*

## Poprawka 28

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – punkt 7

Dyrektywa 95/53/WE

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

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

(i) **w odniesieniu do kierowcy** - poprawia **jego** widoczność **niechronionych użytkowników** drogi, w szczególności

#### *Poprawka*

(i) poprawia **bezpośrednią** widoczność, **tak aby niechronieni użytkownicy** drogi **byli bardziej widocznymi**, w szczególności dzięki

dzięki zmniejszeniu martwego pola widzenia znajdującego się poniżej poziomu szyby **przedniej**,

zmniejszeniu martwego pola widzenia znajdującego się poniżej poziomu szyby **oraz z boku kabiny**;

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*We wniosku nie wyjaśniono wystarczająco wyraźnie, co dokładnie należy zrobić, aby poprawić bezpieczeństwo kabiny, zwłaszcza w odniesieniu do bezpieczeństwa pieszych. Przepisy te powinny zapewnić jasne wytyczne, a w przygotowywaniu i wdrażaniu tych wytycznych Komisję wspierać powinna grupa robocza złożona z ekspertów.*

### **Poprawka 29**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

##### **Artykuł 1 – punkt 7**

Dyrektywa 95/53/WE

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

(ii) ogranicza szkody w razie zderzenia,

(ii) ogranicza szkody w razie zderzenia z **innym pojazdem i poprawia wydajność kabiny pod względem absorpcji energii poprzez zamontowanie pochłaniającego energię systemu zabezpieczającego przed skutkami kolizji**;

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*We wniosku nie wyjaśniono wystarczająco wyraźnie, co dokładnie należy zrobić, aby poprawić bezpieczeństwo kabiny, zwłaszcza w odniesieniu do bezpieczeństwa pieszych. Przepisy te powinny zapewnić jasne wytyczne, a w przygotowywaniu i wdrażaniu tych wytycznych Komisję wspierać powinna grupa robocza złożona z ekspertów.*

### **Poprawka 30**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

##### **Artykuł 1 – punkt 7**

Dyrektywa 95/53/WE

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

Or. en

*Uzasadnienie*

*We wniosku nie wyjaśniono wystarczająco wyraźnie, co dokładnie należy zrobić, aby poprawić bezpieczeństwo kabiny, zwłaszcza w odniesieniu do bezpieczeństwa pieszych. Przepisy te powinny zapewnić jasne wytyczne, a w przygotowywaniu i wdrażaniu tych wytycznych Komisję powinna wspierać grupa robocza złożona z ekspertów.*

### **Poprawka 31**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – punkt 7**

Dyrektywa 95/53/WE

Artykuł 9 – ustęp 2 – akapit pierwszy – tiret trzecie

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

zwrotność pojazdów lub zespołów pojazdów ***na infrastrukturach*** oraz brak ograniczeń w zakresie używania pojazdów w ***terminalach intermodalnych***,

zwrotność pojazdów lub zespołów pojazdów ***w obrębie infrastruktury*** oraz brak ograniczeń w zakresie używania pojazdów w ***transporcie kombinowanym***,

Or. en

### **Poprawka 32**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – punkt 7**

Dyrektywa 95/53/WE

Artykuł 9 – ustęp 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

3. Przed wprowadzeniem ich do obrotu charakterystyka aerodynamiczna nowo

3. Przed wprowadzeniem ich do obrotu charakterystyka aerodynamiczna ***oraz***



zaprojektowanych pojazdów silnikowych **jest badana** przez państwa członkowskie, które wystawiają w tym celu świadectwo. Potwierdza ono spełnienie wymogów zawartych w ust. 2 powyżej. Świadectwa badania wydane w jednym państwie członkowskim są uznawane przez inne państwa członkowskie.

**bezpieczeństwo** nowo zaprojektowanych pojazdów silnikowych **są badane w ramach dyrektywy 2007/46/WE** przez państwa członkowskie, które wystawiają w tym celu świadectwo. Potwierdza ono spełnienie wymogów zawartych w ust. 2 powyżej. Świadectwa badania wydane w jednym państwie członkowskim są uznawane przez inne państwa członkowskie.

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Poprawka ma na celu wyjaśnienie, że nie będą konieczne żadne nowe ani dodatkowe procedury certyfikacji, gdyż stosowane będą ramy istniejących procedur homologacji typu (2007/46/WE).*

### **Poprawka 33**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

#### **Artykuł 1 – punkt 7**

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 9 – ustęp 3 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***3a. Od dnia [siedem lat od wejścia w życie niniejszej dyrektywy] w nowych pojazdach kategorii N2 i N3 muszą być stosowane kabiny ciągników zgodne z wymogami bezpieczeństwa, o których mowa w art. 9 ust. 2.***

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*We wniosku Komisji powiązano bezpieczeństwo z charakterystyką aerodynamiczną, co tym samym ograniczy usprawnienia w dziedzinie bezpieczeństwa pojazdów ciężarowych odbywających długodystansowe trasy, które rzadziej przejeżdżają przez obszary miejskie. W związku z tym, że do 66 % śmiertelnych wypadków drogowych z udziałem pieszych i 55 % śmiertelnych wypadków z udziałem rowerzystów dochodzi na obszarach miejskich, bardzo ważne jest jednak, by poprawić bezpieczeństwo wszystkich samochodów ciężarowych. Można do tego doprowadzić poprzez polecenie wprowadzenia udoskonaleń w zakresie bezpieczeństwa we wszystkich pojazdach ciężarowych, również tych, które często przejeżdżają*

przez obszary miejskie. Dzięki 7-letniemu okresowi przejściowemu branża przemysłowa będzie miała wystarczająco dużo czasu na dostosowanie się do zmian przepisów.

### Poprawka 34

#### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – punkt 9

Dyrektywa 95/53/WE

Artykuł 10 a – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

Maksymalna masa *alternatywnie napędzanych* pojazdów wskazana jest w *pkt 2.3.4 załącznika I.*

Or. en

### Poprawka 35

#### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – punkt 9

Dyrektywa 95/53/WE

Artykuł 10 a – ustęp 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

*Alternatywnie napędzane* pojazdy *muszą* jednak *przestrzegać* limitów wskazanych w pkt 3 *załącznika I: maksymalny dopuszczalny ciężar na oś.*”;

Or. en

### Poprawka 36

#### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – punkt 10

Dyrektywa 95/53/WE

Artykuł 11 – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

Maksymalne wymiary ustalone w załączniku I pkt 1.1 i 1.6 można przekroczyć o 15 cm **w przypadku** pojazdów lub zespołów pojazdów przewożących kontenery lub nadwozia wymienne o długości 45 stóp, **jeśli** transport drogowy kontenera lub nadwozia wymiennego odbywa się w ramach operacji transportu **kombinowanego zgodnie z definicją w art. 2**.

Or. en

### **Poprawka 37**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – punkt 10**

Dyrektywa 95/53/WE

Artykuł 11 – ustęp 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

***skreślony***

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

Or. en

### Uzasadnienie

*Zamiast wprowadzania nowego terminu „transportu intermodalnego” w całym tekście zastosowanie powinna mieć istniejąca już definicja „transportu kombinowanego” zgodna z dyrektywą 1992/106. W definicji określono już wyraźnie limity dla odcinków transportu drogowego i odległość ta wydaje się wystarczająca do połączenia obiektu przemysłowego lub handlowego z dworcem towarowym lub portem rzeczny. Porty dalekomorskie powinny być połączone raczej ze zrównoważonymi rodzajami transportu niż z długodystansowym transportem ciężarowym.*

### Poprawka 38

#### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – punkt 11

Dyrektywa 95/53/WE

Artykuł 12 – ustęp 2

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

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

#### *Poprawka*

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

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

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

Or. en

## Poprawka 39

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – punkt 11

Dyrektywa 95/53/WE

Artykuł 12 – ustęp 6

*Tekst proponowany przez Komisję*

6. Zgodnie z ust. 1 **państwa członkowskie zachęcają do wyposażania pojazdów i zespołów pojazdów** w pokładowe urządzenia ważące (masa całkowita, nacisk na oś), które pozwalają w dowolnym momencie przesłać dane dotyczące ważenia z pojazdu będącego w ruchu do organu dokonującego kontroli na poboczu lub będącego odpowiedzialnym za przepisy z zakresu transportu towarów. Komunikacja odbywa się za pomocą interfejsu zdefiniowanego normami CEN DSRC<sup>13</sup> EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 i ISO 14906.

---

<sup>13</sup> DSRC: Dedicated Short Range Communications.

*Poprawka*

6. Zgodnie z ust. 1 **nowe pojazdy kategorii N2 i N3 muszą być wyposażone** w pokładowe urządzenia ważące (masa całkowita, nacisk na oś), które pozwalają w dowolnym momencie przesłać dane dotyczące ważenia z pojazdu będącego w ruchu do organu dokonującego kontroli na poboczu lub będącego odpowiedzialnym za przepisy z zakresu transportu towarów. Komunikacja odbywa się za pomocą interfejsu zdefiniowanego normami CEN DSRC<sup>13</sup> EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 i ISO 14906. **Informacje te muszą być również dostępne dla kierowcy.**

---

<sup>13</sup> DSRC: Dedicated Short Range Communications.

Or. en

### Uzasadnienie

*Pokładowy czujnik ważący wydaje się najbardziej skutecznym narzędziem zapobiegającym przeciążaniu i dlatego należy nadać mu obowiązkowy charakter. Urządzenia ważące pojazdy w czasie jazdy, wbudowane w infrastrukturę drogową są mniej skuteczne, gdyż o ich usytuowaniu można się dowiedzieć i następnie je omijać. Ponadto urządzenia pokładowe*

*umożliwiłyby kierowcy sprawdzenie, czy prowadzony przez niego pojazd jest zgodny z przepisami.*

## **Poprawka 40**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

#### **Artykuł 1 – punkt 12**

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 13 – ustęp 2

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

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

#### *Poprawka*

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

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Dla pojazdu o masie 40 ton przekroczenie masy o 5 % wynosiłoby 2 tony, co jest znacznym przekroczeniem. Sprawozdawca jest zdania, że dopuszczalna tolerancja powinna być mniejsza i proponuje 2 % maksymalnej tolerancji.*

## **Poprawka 41**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

#### **Artykuł 1 – punkt 12**

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 13 – ustęp 3

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

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

#### *Poprawka*

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

## Poprawka 42

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – punkt 12

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 13 – ustęp 6

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

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

Or. en

### *Uzasadnienie*

*Zewnętrzne wymiary pojazdów ciężarowych są w procesie produkcji uzyskiwane z dokładnością co do milimetra, skutkiem tego wymiary pojazdów zwykle nie odbiegają od ustalonych wielkości. W przypadku ładunków, które przekraczają wymiary pojazdu ciężarowego, konieczne jest uzyskanie specjalnego zezwolenia. Dlatego też tolerowane odstępstwa od tych wymiarów powinny być jak najbliższe zerowym wartościom, a w każdym razie muszą być jak najmniejsze.*

## Poprawka 43

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – punkt 12

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 13 – ustęp 7

*Tekst proponowany przez Komisję*

7. Przekroczenie o **2 %-20 %** maksymalnej długości bądź szerokości, dopuszczonych w pkt 1 załącznika I, bez względu na to czy chodzi o ładunek czy o sam pojazd, skutkuje karą pieniężną. Organy kontroli unieruchamiają pojazd aż do wyładunku,

*Poprawka*

7. Przekroczenie o **1 %-10 %** maksymalnej długości bądź szerokości, dopuszczonych w pkt 1 załącznika I, bez względu na to, czy chodzi o ładunek czy o sam pojazd, skutkuje karą pieniężną. Organy kontroli unieruchamiają pojazd aż do wyładunku,

jeżeli przekroczenie długości bądź szerokości spowodowane jest ładunkiem, lub do czasu otrzymania specjalnego zezwolenia przez przedsiębiorstwo transportowe, zgodnie z art. 4 ust. 3;

jeżeli przekroczenie długości bądź szerokości spowodowane jest ładunkiem, lub do czasu otrzymania specjalnego zezwolenia przez przedsiębiorstwo transportowe, zgodnie z art. 4 ust. 3;

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Zewnętrzne wymiary pojazdów ciężarowych są w procesie produkcji uzyskiwane z dokładnością co do milimetra, skutkiem tego wymiary pojazdów zwykle nie odbiegają od tych ustalonych wielkości. W przypadku ładunków, które przekraczają wymiary pojazdu ciężarowego, konieczne jest uzyskanie specjalnego zezwolenia. Dlatego też tolerowane odstępstwa od tych wymiarów powinny być jak najbliższe zerowym wartościom, a w każdym razie muszą być jak najmniejsze.*

#### **Poprawka 44**

##### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

##### **Artykuł 1 – punkt 12**

Dyrektywa 95/53/WE

Artykuł 13 – ustęp 8

##### *Tekst proponowany przez Komisję*

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

##### *Poprawka*

8. Przekroczenie o więcej niż **10 %** maksymalnej długości bądź szerokości, dopuszczonych w pkt 1 załącznika I, jest uznawane za bardzo poważne wykroczenie w rozumieniu niniejszej dyrektywy, ze względu na ryzyko ponoszone przez innych użytkowników drogi. Skutkuje ono karą pieniężną i natychmiastowym unieruchomieniem pojazdu przez organy kontroli, aż do wyładunku bądź do czasu otrzymania specjalnego zezwolenia przez przedsiębiorstwo transportowe, zgodnie z art. 4 ust. 3, jeżeli przekroczenie długości lub szerokości jest spowodowane ładunkiem. Zgodnie z art. 6 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 uruchamiana jest procedura utraty przez przedsiębiorstwo transportowe dobrej reputacji.

Or. en



## Uzasadnienie

*Zewnętrzne wymiary pojazdów ciężarowych są w procesie produkcji uzyskiwane z dokładnością co do milimetra, skutkiem tego wymiary pojazdów zwykle nie odbiegają od tych ustalonych wielkości. W przypadku ładunków, które przekraczają wymiary pojazdu ciężarowego, konieczne jest uzyskanie specjalnego zezwolenia. Dlatego też tolerowane odstępstwa od tych wymiarów powinny być jak najbliższe zerowym wartościom, a w każdym razie muszą być jak najmniejsze.*

### Poprawka 45

#### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – punkt 13

Dyrektywa 95/53/WE

Artykuł 14

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

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

#### *Poprawka*

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

***W operacjach transportu kombinowanego informacja o masie brutto załadowanego kontenera musi być przekazywana kolejnemu podmiotowi przejmującemu nadzór nad kontenerem.***

Or. en

## Uzasadnienie

*W dniu 20 września 2013 r. podkomisja Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) ds. niebezpiecznych towarów, stałych ładunków i kontenerów (DSC) zatwierdziła przegląd*

konwencji SOLAS, obejmujący wprowadzenie obowiązku sprawdzania masy brutto kontenerów przed załadunkiem na pokład statku. W celu ustanowienia jednolitego podejścia do wszystkich rodzajów transportu i uniknięcia ewentualnych sprzecznych przepisów powinniśmy uwzględnić zmiany na szczeblu IMO przy zmianie niniejszej dyrektywy.

## Poprawka 46

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – punkt 15

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 16 – ustęp 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 8 ust. 4, art. 9 ust. 5 i art. 12 ust. 7, powierza się Komisji na *czas nieokreślony* od dnia [data wejście w życie niniejszej dyrektywy] r.

*Poprawka*

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 8 ust. 4, art. 9 ust. 5 i art. 12 ust. 7, powierza się Komisji na *okres pięciu lat* od dnia [data wejścia w życie niniejszej dyrektywy] r. *Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwi się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.*

Or. en

## Poprawka 47

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – punkt 16 – litera c

Dyrektywa 96/53/WE

Załącznik I – punkt 2.3.1 – tiret drugie

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

*skreślone*

## Poprawka 48

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***ca) dodaje się literę w brzmieniu:***

***„2.3.4 Alternatywnie napędzane pojazdy: maksymalna masa to masa, o której mowa w pkt 2.3.1, 2.3.2 i 2.3.3 zwiększona o dodatkową masę alternatywnych systemów napędowych o maksymalnej wartości 1 tony. Ta dodatkowa masa musi być podana w oficjalnych dokumentach rejestracyjnych pojazdów silnikowych, wydawanych przez państwa członkowskie w chwili rejestracji pojazdu. W przypadku gdy takiej informacji nie podano, zastosowanie mają wartości podane w pkt 2.3.1., 2.3.2 lub 2.3.3.***

Or. en

### *Uzasadnienie*

*Alternatywne napędy powinny być traktowane tak samo bez względu na zastosowaną technologię. Jednak masa różnych typów alternatywnych napędów różni się, ponieważ jest uzależniona od zastosowanej technologii. Jeżeli będzie istniał jeden limit dla wszystkich typów alternatywnych napędów, zespoły pojazdów o lżejszych napędach mogłyby wykorzystać pozostały limit masy na załadunek. Dzięki temu można będzie uniknąć uzyskania konkurencyjnej przewagi jednego rodzaju alternatywnego napędu nad innymi.*