



EVROPSKI PARLAMENT

2009 - 2014

Odbor za promet in turizem

2013/0105(COD)

16.10.2013

*****I**

OSNUTEK POROČILA

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

Odbor za promet in turizem

Poročevalec: Jörg Leichtfried

Oznake postopkov

- * Postopek posvetovanja
- *** Postopek odobritve
- ***I Redni zakonodajni postopek (prva obravnava)
- ***II Redni zakonodajni postopek (druga obravnava)
- ***III Redni zakonodajni postopek (tretja obravnava)

(Vrsta postopka je odvisna od pravne podlage, ki je predlagana v osnutku akta.)

Spremembe osnutka akta

Spremembe, ki jih predlaga Parlament, v dveh stolpcih

Izbrisano besedilo je označeno s ***krepiim poševnim tiskom*** v levem stolpcu, zamenjano besedilo s ***krepiim poševnim tiskom*** v obeh stolpcih, novo besedilo pa s ***krepiim poševnim tiskom*** v desnem stolpcu.

Prva in druga vrstica glave vsakega predloga spremembe navajata zadevni del besedila v obravnavanem osnutku akta. Če predlog spremembe zadeva obstoječi akt, ki se ga želi spremeniti z osnutkom akta, glava poleg tega vsebuje še tretjo in četrto vrstico, ki navajata obstoječi akt oziroma zadevno določbo tega akta.

Spremembe, ki jih predlaga Parlament, v obliki konsolidiranega besedila

Novo besedilo je označeno s ***krepiim poševnim tiskom***. Izbrisano besedilo je označeno s simbolom **■** ali prečrtano (npr. „~~ABCD~~“). Zamenjano besedilo je izbrisano ali prečrtano, besedilo, ki ga nadomešča, pa je označeno s ***krepiim poševnim tiskom***.

Izjema so spremembe izključno tehnične narave, ki so jih vnesle službe z namenom priprave končnega besedila in niso označene.

VSEBINA

Stran

OSNUTEK ZAKONODAJNE RESOLUCIJE EVROPSKEGA PARLAMENTA5

OSNUTEK ZAKONODAJNE RESOLUCIJE EVROPSKEGA PARLAMENTA

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

(Redni zakonodajni postopek: prva obravnava)

Evropski parlament,

- ob upoštevanju predloga Komisije Parlamentu in Svetu (COM(2013)0195),
 - ob upoštevanju člena 294(2) in člena 91 Pogodbe o delovanju Evropske unije, na podlagi katerih je Komisija podala predlog Parlamentu (C7-0102/2013),
 - ob upoštevanju člena 294(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije,
 - ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora z dne 21. julija 2013¹,
 - po posvetovanju z Odborom regij,
 - ob upoštevanju člena 55 Poslovnika,
 - ob upoštevanju poročila Odbora za promet in turizem (A7-0000/2013),
1. sprejme stališče v prvi obravnavi, kakor je določeno v nadaljevanju;
 2. poziva Komisijo, naj zadevo ponovno predloži Parlamentu, če namerava svoj predlog bistveno spremeniti ali nadomestiti z drugim besedilom;
 3. naroči svojemu predsedniku/svoji predsednici, naj stališče Parlamenta posreduje Svetu in Komisiji ter nacionalnim parlamentom.

Predlog spremembe 1

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

Predlog spremembe

(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

¹ UL C ... /Še neobjavljeno v Uradnem listu.

zmanjšanje porabe energije in emisij toplogrednih plinov, prilagoditev zakonodaje tehnološkemu razvoju in novim potrebam na trgu ter pospešitev *intermodalnega* prometa.

zmanjšanje porabe energije in emisij toplogrednih plinov, prilagoditev zakonodaje tehnološkemu razvoju in novim potrebam na trgu ter pospešitev *kombiniranega* prometa.

Or. en

Predlog spremembe 2

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. **Zagotoviti je treba združljivost aerodinamičnih naprav s kombiniranim prevozom.**

Or. en

Predlog spremembe 3

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

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 **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

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 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

Or. en

Predlog spremembe 4

Predlog direktive

Uvodna izjava 6 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(6a) Bela knjiga določa, da bi moralo do leta 2030 30 % cestnega tovornega prevoza nad 300 km preiti na druge načine prevoza, kot so železniški ali vodni promet, do leta 2050 pa več kot 50 % prevoza, kar bi olajšali učinkoviti in zeleni koridorji za prevoz tovora. Za dosego tega cilja bo treba razviti tudi ustrezno infrastrukturo. Evropski parlament je ta cilj odobril v svoji resoluciji z dne 15. decembra 2011 o načrtu za enotni evropski prometni prostor – na poti h

Predlog spremembe 5

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) **Za zagotovitev poštene konkurence v mednarodnem prometu so potrebni skupni standardi za mere vozil, ki se uporabljajo za mednarodni prevoz. Vsakršna izvzeta iz teh skupnih standardov bi morala biti izjema in omejena na domače 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. Spoštovati bi bilo treba pravice držav članic, ki so zapisane v aktih o pristopu k Evropski uniji.***

Predlog spremembe 6

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.

Ohraniti bi bilo treba načelo tehnološke nevtralnosti.

Or. en

Predlog spremembe 7

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

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

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.*

težkih tovornih vozil (16,5 m), ne pomeni dodatnega tveganja za varnost v cestnem prometu. *Vendar pa bi* to povečanje dolžine *moralo biti* dovoljeno le za *kombinirani* prevoz, pri katerem dolžina cestnega prevoza *tako pri dovozu kot pri odvozu* ne presega 150 km, pri čemer ta prevoz vključuje železniški prevoz, prevoz po celinskih plovnih poteh ali pomorski prevoz.

Or. en

Predlog spremembe 8

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 *kombiniranega* 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 *kombiniranega* prometa prevažajo 12-metrške (40 čevljev) zabojnike, razširiti tudi na vozila, ki prevažajo 13,7-metrške (45 čevljev) zabojnike.

Or. en

Predlog spremembe 9

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. **Takšne** naprave je **treba** 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.

Or. en

Predlog spremembe 10

Predlog direktive

Člen 1 – – točka 1

Direktiva 96/53/ES

Člen 2 – odstavek 1 – alinea 13

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

Predlog spremembe

črtano

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;

¹⁰ UL L 10, 9.10.2007, str. 1.

Or. en

Obrazložitev

Za zagotovitev tehnološke nevtralnosti je namesto preozkega pojma „vozilo na hibridni pogon“ uveden širši pojem „vozilo na alternativna goriva“.

Predlog spremembe 11

Predlog direktive

Člen 1 – točka 1

Direktiva 96/53/ES

Člen 2 – odstavek 1 – alinea 14

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

– „električno vozilo“ 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 vozila¹¹, opremljeno z enim ali več električnimi pogonskimi motorji, ki niso stalno priključeni na omrežje;

črtano

¹¹ UL L 263, 9.10.2007, str. 1.

Or. en

Obrazložitev

Že vključeno v širšo opredelitev pojma „vozilo na alternativna goriva“.

Predlog spremembe 12

Predlog direktive

Člen 1 – točka 1

Direktiva 96/53/ES

Člen 2 – odstavek 1 – alinea 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 vključujejo:*
- električno energijo,*
 - vodik,*
 - biogoriva, kot so opredeljena v Direktivi 2009/28/ES Evropskega parlamenta in Sveta¹,*
 - 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.*

¹ *Direktiva 2009/28/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov, spremembi in poznejši razveljavitvi direktiv 2001/77/ES in 2003/30/ES (UL L 140, 5.6.2009, str. 16).*

Or. en

Obrazložitev

Za opredelitev pojma „motorno vozilo na alternativna goriva“ na tehnološko nevtralen način

je koristno naprej opredeliti „alternativno gorivo“. Opredelitev lahko temelji na opredelitvi iz predloga o infrastrukturi za alternativna goriva (COM (2013)0018).

Predlog spremembe 13

Predlog direktive

Člen 1 – točka 1

Direktiva 96/53/ES

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

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

– „vozilo na alternativna goriva“ pomeni motorno vozilo s popolnim ali delnim pogonom na alternativno gorivo.

Or. en

Obrazložitev

Pri opredelitvi „motornega vozila na alternativna goriva“ bi bilo treba upoštevati tehnološko nevtralnost.

Predlog spremembe 14

Predlog direktive

Člen 1 – točka 1

Direktiva 96/53/ES

Člen 2 – odstavek 1 – alinea 15

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

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

– „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 15

Predlog direktive

Člen 1 – točka 1

Direktiva 96/53/ES

Člen 2 – odstavek 1 – alinea 12 c (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 dovoz ali odvoz cestni prevoz, na drugem delu prevoza pa železniški prevoz, prevoz po celinskih plovnih poteh ali pomorski prevoz, če ta del prevoza presega 100 km, pri čemer se dovoz ali odvoz opravi s cestnim prevozom:

– med krajem, v katerem se blago natovarja, in najbližjo ustrezno nakladalno železniško postajo za dovoz, ter med krajem, v katerem se blago raztovarja, in najbližjo ustrezno razkladalno železniško postajo za odvoz, ali

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

Or. en

Obrazložitev

Namesto uvedbe novega pojma „intermodalni prevoz“ bi se morala v celotnem besedilu uporabljati obstoječa opredelitev „kombiniranega prevoza“ iz Direktive 1992/106.

Predlog spremembe 16

Predlog direktive

Člen 1 – točka 2 – uvodni del

Direktiva 96/53/ES

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

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

2) Člen 4 se **spremeni**:

2) V členu 4(4) se za drugim pododstavkom doda 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. en

Obrazložitev

Pojasnilo sedanjih pravil, katerih namen ni bil dopuščati čezmejno uporabo vozil z modularnim konceptom. Čezmejna uporaba daljših tovornjakov lahko spremeni glavne politične cilje Unije, kot so navedeni v beli knjigi. Zato je treba najprej opraviti temeljito oceno učinka te čezmejne uporabe, pri čemer je treba vključiti učinek na spremembo načina prevoza, varnost, socialne in delovne pogoje, mala in srednja podjetja, logistiko, onesnaževanje zraka, hrup itd.

Predlog spremembe 17

Predlog direktive

Člen 1 – točka 2 – točka a

Direktiva 96/53/ES

Člen 4 – odstavek 1 – točki (a) in (b)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

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

črtano

Or. en

Predlog spremembe 18

Predlog direktive

Člen 1 – točka 2 – točka b

Direktiva 96/53/ES

Člen 4 – odstavek 4 – pododstavek 2 – prvi stavek

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 19

Predlog direktive

Člen 1 – točka 6

Direktiva 96/53/ES

Člen 8 – odstavek 2 – alinea 2 – uvodni del

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

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

– kar zadeva prometno varnost in varnost **kombiniranega** prevoza, zlasti:

Or. en

Predlog spremembe 20

Predlog direktive

Člen 1 – točka 6

Direktiva 96/53/ES

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

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(iva) naprava ne presega dolžine iz točke 1.1 Priloge I za več kot 500 milimetrov.

Or. en

Obrazložitev

Da se zagotovi regulativna varnost, bi se morali opreti na tisto, kar je že bilo dogovorjeno v okviru Uredbe Komisije 1230/2012 (500 mm) in je komaj nedavno stopilo v veljavo.

Predlog spremembe 21

Predlog direktive

Člen 1 – točka 6

Direktiva 96/53/ES

Člen 8 – odstavek 2 – alinea 3 – točka (ii)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(ii) namestitev zadevnih priklopnikov in polpriklopnikov na železniške in pomorske enote ter na enote za prevoz po celinskih plovnih poteh med **intermodalnim** prevozom,

Predlog spremembe

(ii) namestitev zadevnih priklopnikov in polpriklopnikov na železniške in pomorske enote ter na enote za prevoz po celinskih plovnih poteh med **kombiniranim** prevozom,

Or. en

Predlog spremembe 22

Predlog direktive

Člen 1 – točka 6

Direktiva 95/53/ES

Člen 8 – odstavek 2 – alinea 3 – pododstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

S prekoračitvijo največjih dolžin se ne poveča nosilnost vozil ali skupine vozil.

Predlog spremembe

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

Or. en

Predlog spremembe 23

Predlog direktive

Člen 1 – točka 6

Direktiva 96/53/ES

Člen 8 – odstavek 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

3. 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

3. Države članice pred dajanjem pomožnih aerodinamičnih naprav na trg te naprave in njihovo namestitev na vozila odobrijo v **okviru Direktive 2007/46/ES. Države članice v** ta namen izdajo potrdilo, **ki** 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. en

Obrazložitev

Pojasnilo, da ne bodo potrebni nikakršni novi/dodatni postopki izdajanja potrdil, ampak da je to mogoče narediti v okviru obstoječih postopkov homologacije (2007/46/ES).

Predlog spremembe 24

Predlog direktive

Člen 1 – točka 6

Direktiva 96/53/ES

Člen 8 – odstavek 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

4. 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

4. 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. **Komisija pri izvajanju svojih pristojnosti zagotavlja skladnost s pravnimi akti Unije o homologaciji.**

Or. en

Predlog spremembe 25

Predlog direktive

Člen 1 – točka 6

Direktiva 96/53/ES

Člen 8 – odstavek 5

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

5. 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. en

Obrazložitev

Zaradi uvedbe omejitve 500 milimetrov v členu 8(2) prehodni ukrepi niso potrebni.

Predlog spremembe 26

Predlog direktive

Člen 1 – točka 7

Direktiva 95/53/ES

Člen 9 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

1. 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.**

1. 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 **varnost v cestnem prometu in večjo** aerodinamičnost vozil ali skupin vozil.

Predlog spremembe 27

Predlog direktive

Člen 1 – točka 7

Direktiva 95/53/ES

Člen 9 – odstavek 2 – pododstavek 1 – alinea 2 – uvodni del

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

– povečanje varnosti v cestnem prometu in varnosti **intermodalnega** prevoza, zlasti zaradi zagotavljanja, da sprednji del kabine

Predlog spremembe

– povečanje varnosti v cestnem prometu in varnosti **kombiniranega** prevoza, zlasti zaradi zagotavljanja, da sprednji del kabine

Or. en

Obrazložitev

Angleški izraz „security“ se ne zdi primeren, ker se običajno nanaša na zaščito pred kaznivimi dejanji, kot sta kraja, terorizem itd. Ni jasno, kako bi spremembe v konstrukciji kabine povečale varnost tovornega prometa v tem pogledu.

Predlog spremembe 28

Predlog direktive

Člen 1 – točka 7

Direktiva 95/53/ES

Člen 9 – odstavek 2 – pododstavek 1 – alinea 2 – točka i

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

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

Predlog spremembe

(i) **izboljšuje neposredno vidno polje in tako** vozniku zagotavlja boljšo vidljivost ranljivih udeležencev, zlasti z zmanjševanjem mrtvih kotov pod vetrobranskim steklom **in na bočnih straneh kabine,**

Or. en

Obrazložitev

Predlog ni dovolj jasen glede tega, kaj natančno je treba narediti za izboljšanje varnosti kabine, zlasti kar zadeva varnost pešcev. Ta zakonodaja bi morala zagotoviti jasne smernice, zato Komisiji pri pripravi na uvedbo teh smernic pomaga strokovna delovna skupina.

Predlog spremembe 29

Predlog direktive

Člen 1 – točka 7

Direktiva 95/53/ES

Člen 9 – odstavek 2 – pododstavek 1 – alinea 2 – točka ii

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(ii) zagotavlja zmanjšanje škode v primeru trčenja,

Predlog spremembe

(ii) zagotavlja zmanjšanje škode v primeru trčenja z **drugimi vozili in učinkovitejšo absorpcijo energije zahvaljujoč vgradnji sistema za upravljanje trkov, ki absorbira energijo, ki se sprošča pri trku;**

Or. en

Obrazložitev

Predlog ni dovolj jasen glede tega, kaj natančno je treba narediti za izboljšanje varnosti kabine, zlasti kar zadeva varnost pešcev. Ta zakonodaja bi morala zagotoviti jasne smernice, zato Komisiji pri pripravi na uvedbo teh smernic pomaga strokovna delovna skupina.

Predlog spremembe 30

Predlog direktive

Člen 1 – točka 7

Direktiva 95/53/ES

Člen 9 – odstavek 2 – pododstavek 1 – alinea 2 – točka ii a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(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,

Predlog spremembe

Or. en

Obrazložitev

Predlog ni dovolj jasen glede tega, kaj natančno je treba narediti za izboljšanje varnosti kabine, zlasti kar zadeva varnost pešcev. Ta zakonodaja bi morala zagotoviti jasne smernice, zato Komisiji pri pripravi na uvedbo teh smernic pomaga strokovna delovna skupina.

Predlog spremembe 31

Predlog direktive

Člen 1 – točka 7

Direktiva 95/53/ES

Člen 9 – odstavek 2 – pododstavek 1 alinea 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

sposobnost manevriranja vozil ali skupin vozil na infrastrukturi, in sicer brez omejitev uporabe vozil **na intermodalnih terminalih**,

Predlog spremembe

sposobnost manevriranja vozil ali skupin vozil na infrastrukturi, in sicer brez omejitev uporabe vozil **v okviru kombiniranega prevoza**,

Or. en

Predlog spremembe 32

Predlog direktive

Člen 1 – točka 7

Direktiva 95/53/ES

Člen 9 – odstavek 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

3. 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

3. Pred dajanjem novih konstrukcij motornih vozil na trg države članice preizkusijo njihovo aerodinamičnost in **varnost v okviru Direktive 2007/46/ES ter 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.

Or. en

Obrazložitev

Pojasnilo, da ne bodo potrebni nikakršni novi/dodatni postopki izdajanja potrdil, ampak da je to mogoče narediti v okviru obstoječih postopkov homologacije (2007/46/ES).

Predlog spremembe 33

Predlog direktive

Člen 1 – točka 7

PR\1006630SL.doc

23/33

PE521.689v01-00

Direktiva 96/53/ES
Člen 9 – odstavek 3 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

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

Or. en

Obrazložitev

Predlog Komisije povezuje varnost z aerodinamičnostjo in bo tako izboljšave na področju varnosti omejil na tovorna vozila za prevoze na dolge razdalje, za katera je manj verjetno, da bodo vozila po mestnih območjih. Ker se 66 % nesreč s smrtnim izidom zaradi trka s pešci in 55 % nesreč s smrtnim izidom zaradi trka s kolesarji zgodi v mestnih območjih, je ključno, da se izboljša varnost vseh tovornih vozil. To je mogoče doseči samo z uvedbo obveznih varnostnih izboljšav za vsa tovorna vozila, vključno s tistimi, ki vozijo po mestnih območjih. Prehodno obdobje 7 let bo dovolj, da se bo panoga lahko prilagodila predpisanim spremembam.

Predlog spremembe 34

Predlog direktive

Člen 1 – točka 9

Direktiva 95/53/ES

Člen 10a – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

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

Največje dovoljene teže vozil na **alternativna goriva** so teže iz točke 2.3.4 Priloge I.

Or. en

Predlog spremembe 35

Predlog direktive

Člen 1 – točka 9

Direktiva 95/53/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 **alternativna goriva** morajo kljub temu upoštevati omejitve iz točke 3 Priloge I: največja dovoljena osna obremenitev.“

Or. en

Predlog spremembe 36

Predlog direktive

Člen 1 – točka 10

Direktiva 95/53/ES

Člen 11 – odstavek 1

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 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 **kombiniranega** prevoza, **kot je opredeljen v členu 2.**

Or. en

Predlog spremembe 37

Predlog direktive

Člen 1 – točka 10

Direktiva 95/53/ES

Člen 11 – odstavek 2

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

Predlog spremembe

črtano

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.“

Or. en

Obrazložitev

Namesto uvedbe novega pojma „intermodalni prevoz“ bi se morala v celotnem besedilu uporabljati obstoječa opredelitev „kombiniranega prevoza“ iz Direktive 1992/106. Ta opredelitev že jasno zastavlja omejitve za cestni del prevoza in ta razdalja se zdi dovolj velika, da se zagotovi povezava med industrijskimi ali trgovinskimi obrati in tovornim terminalom ali rečnim pristaniščem. Pristanišča za ladje z globokim ugrezom bi morala biti povezana s trajnostnimi načini prevoza in ne s tovornim cestnim prevozom na dolge razdalje.

Predlog spremembe 38

Predlog direktive

Člen 1 – točka 11

Direktiva 95/53/ES

Člen 12 – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

2. 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

2. Po preteku **petih** 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 *se izvajajo* z uporabo 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.

Or. en

Predlog spremembe 39

Predlog direktive

Člen 1 – točka 11

Direktiva 95/53/ES

Člen 12 – odstavek 6

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

6. 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

6. V skladu z odstavkom 1 *so nova vozila kategorije N2 in N3 opremljena* 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. *Podatki so dostopni tudi vozniku.*

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

Or. en

Obrazložitev

Zaznavala teže na vozilih se zdijo najbolj učinkovito orodje za preprečevanje preobremenitve vozil ter bi zato morala postati obvezna. Postaje za merjenje teže premikajočih se vozil, ki so nameščene v cestni infrastrukturi, so manj učinkovite, saj se njihova lokacija lahko razve in bi se jim vozniki lahko izogibali. Poleg tega bi v vozilo vgrajene naprave vozniku zagotavljale možnost samonadzora pri preverjanju skladnosti vozila z zakonodajo.

Predlog spremembe 40

Predlog direktive

Člen 1 – točka 12

Direktiva 96/53/ES

Člen 13 – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

2. Pri prekoračitvi največje dovoljene teže iz točk 2, 3, 4.1 in 4.3 Priloge I za manj kot 5 % se prevoznemu podjetju izda pisno opozorilo, na podlagi katerega se lahko določi sankcija, če so takšne sankcije določene v nacionalni zakonodaji.

Predlog spremembe

2. Pri prekoračitvi največje dovoljene teže iz točk 2, 3, 4.1 in 4.3 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. en

Obrazložitev

Pri 40-tonskem vozilu lahko 5-odstotna prekoračitev znaša 2 toni, kar je veliko. Poročevalec meni, da bi morala biti toleranca za prekoračitev manjša in kot največjo dopustno prekoračitev predlaga 2-odstotno prekoračitev.

Predlog spremembe 41

Predlog direktive

Člen 1 – točka 12

Direktiva 96/53/ES

Člen 13 – odstavek 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

3. Prekoračitev največje dovoljene teže iz točk 2, 3, 4.1 in 4.3 Priloge I za 5 do 10 % se šteje kot lažja kršitev v smislu te direktive, za katero se določi denarna kazen. Nadzorni organi lahko vozilu tudi preprečijo nadaljnjo vožnjo in odredijo

Predlog spremembe

3. Prekoračitev največje dovoljene teže iz točk 2, 3, 4.1 in 4.3 Priloge I za 2 do 10 % se šteje kot lažja kršitev v smislu te direktive, za katero se določi denarna kazen. Nadzorni organi lahko vozilu tudi preprečijo nadaljnjo vožnjo in odredijo

raztovarjanje do največje dovoljene teže.

raztovarjanje do največje dovoljene teže.

Or. en

Predlog spremembe 42

Predlog direktive

Člen 1 – točka 12

Direktiva 96/53/ES

Člen 13 – odstavek 6

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

6. 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

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

Or. en

Obrazložitev

Zunanje mere tovornjakov so projektirane do milimetra natančno, zato vozila na splošno ne odstopajo od teh mer. V primeru, da naloženi tovor presega mere tovornjaka, je treba pridobiti posebno dovoljenje. Dopustna odstopanja bi zato morala biti blizu 0 %, na vsak način pa kar najmanjša.

Predlog spremembe 43

Predlog direktive

Člen 1 – točka 12

Direktiva 96/53/ES

Člen 13 – odstavek 7

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

7. 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, odredijo

Predlog spremembe

7. 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. Nadzorni organi vozilu 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).

raztovarjanje ali pridobitev posebnega dovoljenja prevoznega podjetja v skladu s členom 4(3).

Or. en

Obrazložitev

Zunanje mere tovornjakov so projektirane do milimetra natančno, zato vozila na splošno ne odstopajo od teh mer. V primeru, da naloženi tovor presega mere tovornjaka, je treba pridobiti posebno dovoljenje. Dopustna odstopanja bi zato morala biti blizu 0 %, na vsak način pa kar najmanjša.

Predlog spremembe 44

Predlog direktive

Člen 1 – točka 12

Direktiva 95/53/ES

Člen 13 – odstavek 8

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

8. 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

8. 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, 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. en

Obrazložitev

Zunanje mere tovornjakov so projektirane do milimetra natančno, zato vozila na splošno ne odstopajo od teh mer. V primeru, da naloženi tovor presega mere tovornjaka, je treba pridobiti posebno dovoljenje. Dopustna odstopanja bi zato morala biti blizu 0 %, na vsak način pa kar najmanjša.

Predlog spremembe 45

Predlog direktive

Člen 1 – točka 13

Direktiva 95/53/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, **pred natovarjanjem** 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 zabojnika, poslan, nosi podpis osebe, ki jo je špediter ustrezno pooblastil.** Če so informacije **o bruto teži zabojnika** v izjavi pomanjkljive ali napačne, nosi v primeru preobremenitve vozila špediter enako odgovornost kot prevoznik.

Pri kombiniranem prevozu se podatek o bruto teži natovorjenega zabojnika posreduje naslednji stranki, ki prevzame nadzor nad zabojnikom.“

Or. en

Obrazložitev

20. septembra 2013 se je pododbor Mednarodne pomorske organizacije za nevarno blago, trdne tovore in zabojnike dogovoril o spremembi konvencije SOLAS, da bi slednja vključevala obvezno preverjanje bruto teže zabojnikov pred njihovim natovarjanjem na krov ladje. Za določitev enotnega pristopa v vseh načinih prevoza in preprečitev morebitnih nasprotujočih si določb moramo pri spremembi te direktive upoštevati dogajanja v Mednarodni pomorski organizaciji.

Predlog spremembe 46

Predlog direktive

Člen 1 – točka 15

Direktiva 96/53/ES

Člen 16 – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

2. 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

2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 8(4), 9(5) in 12(7) se Komisiji podeli za **obdobje petih let** od [datum začetka veljavnosti te direktive]. **Komisija najpozneje devet mesecev pred iztekom petletnega obdobja pripravi poročilo o prenosu pooblastila. Prenos pooblastila se samodejno podaljša za enako obdobje, razen če Evropski parlament ali Svet nasprotuje temu podaljšanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja.**

Or. en

Predlog spremembe 47

Predlog direktive

Člen 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

črtano

Or. en

Predlog spremembe 48

Predlog direktive

Člen 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 omenjena 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 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 omenjene v točkah 2.3.1., 2.3.2 ali 2.3.3.“

Or. en

Obrazložitev

Vse alternativne pogone je treba obravnavati na enak način ne glede na uporabljeno tehnologijo. Vendar pa se teža različnih vrst alternativnih pogonov razlikuje glede na uporabljeno tehnologijo. V primeru ene same omejitve teže za vse vrste alternativnih pogonov bi skupine vozil z lažjimi pogonskimi sklopi preostalo težo do omejitve lahko uporabile za tovor. Izogibati se je torej treba situacijam, v katerih ena vrsta alternativnega pogona pridobi konkurenčno prednost pred ostalimi.