



**2023/0265(COD)**

24.11.2023

# **POPRAWKI 51 - 304**

**Projekt sprawozdania**  
**Isabel García Muñoz**  
(PE754.850v01-00)

Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę Rady 96/53/WE ustanawiającą dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym

Wniosek dotyczący dyrektywy  
(COM(2023)0445 – C9-0306/2023 – 2023/0265(COD))



## Poprawka 51

Ciarán Cuffe

w imieniu grupy Verts/ALE

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Motyw 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

(3) Uproszczając i doprecyzowując przepisy dotyczące obciążeń i wymiarów pojazdów ciężkich wykorzystywanych do transportu drogowego należy rozwiązać kwestię nieefektywności energetycznej i operacyjnej operacji transportu transgranicznego, zapewnić silną motywację dla operatorów do wdrażania technologii bezemisyjnych, ułatwiając jednocześnie korzystanie z istniejących energooszczędnych rozwiązań, a także dalej wspierać operacje intermodalnego transportu towarowego. Aby ograniczyć obciążenia administracyjne, zapobiec zakłóceniom konkurencji **oraz** zmniejszyć zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego i **zniszczeń** infrastruktury drogowej, należy zharmonizować niektóre wymogi dotyczące użytkowania cięższych i dłuższych pojazdów oraz wzmocnić egzekwowanie obowiązujących przepisów.

*Poprawka*

(3) Uproszczając i doprecyzowując przepisy dotyczące obciążeń i wymiarów pojazdów ciężkich wykorzystywanych do transportu drogowego należy rozwiązać kwestię nieefektywności energetycznej i operacyjnej operacji transportu transgranicznego, zapewnić silną motywację dla operatorów do wdrażania technologii bezemisyjnych, ułatwiając jednocześnie korzystanie z istniejących energooszczędnych rozwiązań, a także dalej wspierać operacje intermodalnego transportu towarowego. Aby ograniczyć obciążenia administracyjne, zapobiec zakłóceniom konkurencji, zmniejszyć zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego i **zniszczenia** infrastruktury drogowej **oraz uniknąć odwrotnego przesunięcia międzygałęziowego**, należy zharmonizować niektóre wymogi dotyczące użytkowania cięższych i dłuższych pojazdów oraz wzmocnić egzekwowanie obowiązujących przepisów.

Or. en

## Poprawka 52

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen, Ondřej Kovařík

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Motyw 4

*Tekst proponowany przez Komisję*

(4) Aby zrealizować te cele, należy zachować właściwą równowagę między efektywnością ekonomiczną, zrównoważeniem środowiskowym,

*Poprawka*

(4) Aby zrealizować te cele, należy zachować właściwą równowagę między efektywnością ekonomiczną, zrównoważeniem środowiskowym,

ochroną infrastruktury drogowej i aspektami bezpieczeństwa ruchu drogowego.

ochroną infrastruktury drogowej i aspektami bezpieczeństwa ruchu drogowego. ***Ponadto, aby zapewnić spójność prawodawstwa i pewność prawa, niniejszą dyrektywę należy w jak największym stopniu dostosować do rozporządzenia określającego normy emisji CO2 dla pojazdów ciężkich oraz dyrektywy w sprawie transportu kombinowanego.***

Or. en

**Poprawka 53**  
**Henna Virkkunen, Petri Sarvamaa**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Motyw 4**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(4) Aby zrealizować te cele, należy zachować właściwą równowagę między efektywnością ekonomiczną, zrównoważeniem środowiskowym, ochroną infrastruktury drogowej i aspektami bezpieczeństwa ruchu drogowego.

*Poprawka*

(4) Aby zrealizować te cele, należy zachować właściwą równowagę między efektywnością ekonomiczną, zrównoważeniem środowiskowym, ochroną infrastruktury drogowej i aspektami bezpieczeństwa ruchu drogowego. ***Aby zapewnić pewność i spójność prawa, niniejszą dyrektywę należy dostosować do rozporządzenia określającego normy emisji CO2 dla pojazdów ciężkich oraz dyrektywy w sprawie transportu kombinowanego.***

Or. en

**Poprawka 54**  
**Roman Haider**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Motyw 6**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(6) Przepisy dyrektywy 96/53/UE

*Poprawka*

(6) Przepisy dyrektywy 96/53/UE

uzupełniają dyrektywę Rady 92/106/EWG<sup>41</sup> w zakresie promowania i wspierania rozwoju transportu intermodalnego. Definicję operacji transportu intermodalnego należy zatem dostosować do terminologii stosowanej w dyrektywie 92/106/EWG, aby umożliwić samochodom ciężarowym, przyczepom i naczepom użytkowanym w operacjach transportu intermodalnego korzystanie z takiego samego zwiększenia dopuszczalnego obciążenia, jak w przypadku pojazdów drogowych przewożących kontenery lub nadwozia wymienne i wykorzystywanych w transporcie intermodalnym z użyciem kontenerów. Taka zachęta dotycząca obciążenia powinna również stanowić motywację dla przewoźników drogowych do prowadzenia operacji transportu intermodalnego bez użycia kontenerów.

---

<sup>41</sup> Dyrektywa Rady 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych przepisów dla niektórych rodzajów transportu kombinowanego towarów pomiędzy państwami członkowskimi (Dz.U. L 368, z 17.12.1992, p. 38).

uzupełniają dyrektywę Rady 92/106/EWG<sup>41</sup> w zakresie promowania i wspierania rozwoju transportu intermodalnego. Definicję operacji transportu intermodalnego należy zatem dostosować do terminologii stosowanej w dyrektywie 92/106/EWG, aby umożliwić samochodom ciężarowym, przyczepom i naczepom użytkowanym w operacjach transportu intermodalnego korzystanie z takiego samego zwiększenia dopuszczalnego obciążenia, jak w przypadku pojazdów drogowych przewożących kontenery lub nadwozia wymienne i wykorzystywanych w transporcie intermodalnym z użyciem kontenerów. Taka zachęta dotycząca obciążenia powinna również stanowić motywację dla przewoźników drogowych do prowadzenia operacji **kombinowanego** transportu intermodalnego bez użycia kontenerów.

---

<sup>41</sup> Dyrektywa Rady 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych przepisów dla niektórych rodzajów transportu kombinowanego towarów pomiędzy państwami członkowskimi (Dz.U. L 368, z 17.12.1992, p. 38).

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Współpraca i koordynacja między poszczególnymi rodzajami transportu się to jedyny sposób na osiągnięcie bardziej wydajnego przewozu zwiększających się wolumenów ładunków oraz zapewnienie skutecznego udziału w strukturze modalnej, ponieważ kolejowe łańcuchy transportu multimodalnego stanowią najbardziej wydajny i zrównoważony sposób przewozu towarów.*

#### **Poprawka 55**

#### **Ciarán Cuffe**

w imieniu grupy Verts/ALE

## Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 6

*Tekst proponowany przez Komisję*

(6) Przepisy dyrektywy 96/53/UE uzupełniają dyrektywę Rady 92/106/EWG<sup>41</sup> w zakresie promowania i wspierania rozwoju transportu intermodalnego. Definicję operacji transportu intermodalnego należy zatem dostosować do terminologii stosowanej w dyrektywie 92/106/EWG, aby umożliwić samochodom ciężarowym, przyczepom i naczepom użytkowanym w operacjach transportu intermodalnego korzystanie z takiego samego zwiększenia dopuszczalnego obciążenia, jak w przypadku pojazdów drogowych przewożących kontenery lub nadwozia wymienne i wykorzystywanych w transporcie intermodalnym z użyciem kontenerów. Taka zachęta dotycząca obciążenia powinna również stanowić motywację dla przewoźników drogowych do prowadzenia operacji transportu **intermodalnego** bez użycia kontenerów.

---

<sup>41</sup> Dyrektywa Rady 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych przepisów dla niektórych rodzajów transportu kombinowanego towarów pomiędzy państwami członkowskimi (Dz.U. L 368, z 17.12.1992, p. 38).

*Poprawka*

(6) Przepisy dyrektywy 96/53/UE uzupełniają dyrektywę Rady 92/106/EWG<sup>41</sup> w zakresie promowania i wspierania rozwoju transportu intermodalnego. Definicję operacji transportu intermodalnego należy zatem dostosować do terminologii stosowanej w dyrektywie 92/106/EWG, aby umożliwić samochodom ciężarowym, przyczepom i naczepom użytkowanym w operacjach transportu intermodalnego korzystanie z takiego samego zwiększenia dopuszczalnego obciążenia, jak w przypadku pojazdów drogowych przewożących kontenery lub nadwozia wymienne i wykorzystywanych w transporcie intermodalnym z użyciem kontenerów. Taka zachęta dotycząca obciążenia powinna również stanowić motywację dla przewoźników drogowych do prowadzenia operacji transportu **kombinowanego** bez użycia kontenerów.

---

<sup>41</sup> Dyrektywa Rady 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych przepisów dla niektórych rodzajów transportu kombinowanego towarów pomiędzy państwami członkowskimi (Dz.U. L 368, z 17.12.1992, p. 38).

Or. en

**Poprawka 56**  
**Massimiliano Salini**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Motyw 6**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(6) Przepisy dyrektywy 96/53/UE uzupełniają dyrektywę Rady 92/106/EWG<sup>41</sup> w zakresie promowania i wspierania rozwoju transportu intermodalnego. Definicję operacji transportu intermodalnego należy zatem dostosować do terminologii stosowanej w dyrektywie 92/106/EWG, aby umożliwić samochodom ciężarowym, przyczepom i naczepom użytkowanym w operacjach transportu intermodalnego korzystanie z takiego samego zwiększenia dopuszczalnego obciążenia, jak w przypadku pojazdów drogowych przewożących kontenery lub nadwozia wymienne i wykorzystywanych w transporcie intermodalnym z użyciem kontenerów. Taka zachęta dotycząca obciążenia powinna również stanowić motywację dla przewoźników drogowych do prowadzenia operacji transportu **intermodalnego** bez użycia kontenerów.

---

<sup>41</sup> Dyrektywa Rady 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych przepisów dla niektórych rodzajów transportu kombinowanego towarów pomiędzy państwami członkowskimi (Dz.U. L 368, z 17.12.1992, p. 38).

*Poprawka*

(6) Przepisy dyrektywy 96/53/UE uzupełniają dyrektywę Rady 92/106/EWG<sup>41</sup> w zakresie promowania i wspierania rozwoju transportu intermodalnego. Definicję operacji transportu intermodalnego należy zatem dostosować do terminologii stosowanej w dyrektywie 92/106/EWG, aby umożliwić samochodom ciężarowym, przyczepom i naczepom użytkowanym w operacjach transportu intermodalnego korzystanie z takiego samego zwiększenia dopuszczalnego obciążenia, jak w przypadku pojazdów drogowych przewożących kontenery lub nadwozia wymienne i wykorzystywanych w transporcie intermodalnym z użyciem kontenerów. Taka zachęta dotycząca obciążenia powinna również stanowić motywację dla przewoźników drogowych do prowadzenia operacji transportu **kombinowanego** bez użycia kontenerów.

---

<sup>41</sup> Dyrektywa Rady 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych przepisów dla niektórych rodzajów transportu kombinowanego towarów pomiędzy państwami członkowskimi (Dz.U. L 368, z 17.12.1992, p. 38).

Or. en

**Poprawka 57**  
**Colm Markey**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Motyw 7 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(7a) Państwa członkowskie powinny wdrożyć uproszczone procedury**

*wydawania zezwoleń w odniesieniu do wyspecjalizowanych pojazdów typu one-off, aby umożliwić ich opłacalność z ekonomicznego punktu widzenia.*

Or. en

**Poprawka 58**  
**Kosma Złotowski**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Motyw 8**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(8) Transport ładunków niepodzielnych jest istotnym segmentem rynku związanym ze strategicznymi obszarami energii odnawialnej, inżynierii lądowej i infrastruktury, ropy naftowej i gazu ziemnego, a także przemysłu ciężkiego i sektora produkcji energii elektrycznej. Pomimo uznanej wartości istniejących europejskich wytycznych dotyczących najlepszych praktyk w zakresie transportu ładunków nienormatywnych, przyjętych przez ekspertów wyznaczonych przez państwa członkowskie, poczyniono bardzo niewielkie postępy w kierunku uproszczenia i harmonizacji zasad i procedur uzyskiwania zezwoleń na transport ładunków niepodzielnych. Bez uszczerbku dla prawa państw członkowskich do ustanowienia warunków niezbędnych do zapewnienia bezpiecznego transportu ładunków niepodzielnych na ich terytoriach, państwa członkowskie powinny współpracować w celu zharmonizowania, w miarę możliwości, tych wymogów, aby uniknąć mnożenia rozbieżnych warunków służących temu samemu celowi. Państwa członkowskie powinny również zapewnić, aby wymogi krajowe były proporcjonalne i niedyskryminujące, powstrzymując się od nakładania bezzasadnych wymogów, takich jak biegła znajomość języka danego

*Poprawka*

(8) Transport ładunków niepodzielnych jest istotnym segmentem rynku związanym ze strategicznymi obszarami energii odnawialnej, inżynierii lądowej i infrastruktury, ropy naftowej i gazu ziemnego, a także przemysłu ciężkiego i sektora produkcji energii elektrycznej. Pomimo uznanej wartości istniejących europejskich wytycznych dotyczących najlepszych praktyk w zakresie transportu ładunków nienormatywnych, przyjętych przez ekspertów wyznaczonych przez państwa członkowskie, poczyniono bardzo niewielkie postępy w kierunku uproszczenia i harmonizacji zasad i procedur uzyskiwania zezwoleń na transport ładunków niepodzielnych. Bez uszczerbku dla prawa państw członkowskich do ustanowienia warunków niezbędnych do zapewnienia bezpiecznego transportu ładunków niepodzielnych na ich terytoriach, państwa członkowskie powinny współpracować w celu zharmonizowania, w miarę możliwości, tych wymogów, aby uniknąć mnożenia rozbieżnych warunków służących temu samemu celowi. Państwa członkowskie powinny również zapewnić, aby wymogi krajowe były proporcjonalne i niedyskryminujące, powstrzymując się od nakładania bezzasadnych wymogów, takich jak biegła znajomość języka danego



państwa członkowskiego. W celu zmniejszenia obciążenia administracyjnego operatorów oraz zapewnienia wydajnych, uczciwych i bezpiecznych operacji, kluczowe jest wprowadzenie przejrzystego, zharmonizowanego i przyjaznego dla użytkownika systemu uzyskiwania zezwoleń.

państwa członkowskiego. W celu zmniejszenia obciążenia administracyjnego operatorów oraz zapewnienia wydajnych, uczciwych i bezpiecznych operacji, kluczowe jest wprowadzenie przejrzystego, zharmonizowanego i przyjaznego dla użytkownika systemu uzyskiwania zezwoleń, **który jest dostępny w najbardziej reprezentatywnych językach UE i dostępny za pośrednictwem środków komunikacji elektronicznej.**

Or. pl

## **Poprawka 59** **Bergur Løkke Rasmussen**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy** **Motyw 8**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(8) Transport ładunków niepodzielnych jest istotnym segmentem rynku związanym ze strategicznymi obszarami energii odnawialnej, inżynierii lądowej i infrastruktury, ropy naftowej i gazu ziemnego, a także przemysłu ciężkiego i sektora produkcji energii elektrycznej. Pomimo uznanej wartości istniejących europejskich wytycznych dotyczących najlepszych praktyk w zakresie transportu ładunków nienormatywnych, przyjętych przez ekspertów wyznaczonych przez państwa członkowskie, poczyniono bardzo niewielkie postępy w kierunku uproszczenia i harmonizacji zasad i procedur uzyskiwania zezwoleń na transport ładunków niepodzielnych. Bez uszczerbku dla prawa państw członkowskich do ustanowienia warunków niezbędnych do zapewnienia bezpiecznego transportu ładunków niepodzielnych na ich terytoriach, państwa członkowskie powinny współpracować w celu zharmonizowania, w miarę możliwości, tych wymogów, aby uniknąć mnożenia

*Poprawka*

(8) Transport ładunków niepodzielnych jest istotnym segmentem rynku związanym ze strategicznymi obszarami energii odnawialnej, inżynierii lądowej i infrastruktury, ropy naftowej i gazu ziemnego, a także przemysłu ciężkiego i sektora produkcji energii elektrycznej. Pomimo uznanej wartości istniejących europejskich wytycznych dotyczących najlepszych praktyk w zakresie transportu ładunków nienormatywnych, przyjętych przez ekspertów wyznaczonych przez państwa członkowskie, poczyniono bardzo niewielkie postępy w kierunku uproszczenia i harmonizacji zasad i procedur uzyskiwania zezwoleń na transport ładunków niepodzielnych. Bez uszczerbku dla prawa państw członkowskich do ustanowienia warunków niezbędnych do zapewnienia bezpiecznego transportu ładunków niepodzielnych na ich terytoriach, państwa członkowskie powinny współpracować w celu zharmonizowania, w miarę możliwości, tych wymogów, aby uniknąć mnożenia

rozbieżnych warunków służących temu samemu celowi. Państwa członkowskie powinny również zapewnić, aby wymogi krajowe były proporcjonalne i niedyskryminujące, powstrzymując się od nakładania bezzasadnych wymogów, takich jak biegła znajomość języka danego państwa członkowskiego. W celu zmniejszenia obciążenia administracyjnego operatorów oraz zapewnienia wydajnych, uczciwych i bezpiecznych operacji, kluczowe jest wprowadzenie przejrzystego, zharmonizowanego i przyjaznego dla użytkownika systemu uzyskiwania zezwoleń.

rozbieżnych warunków służących temu samemu celowi. Państwa członkowskie powinny również zapewnić, aby wymogi krajowe były proporcjonalne i niedyskryminujące, powstrzymując się od nakładania bezzasadnych wymogów, takich jak biegła znajomość języka danego państwa członkowskiego. W celu zmniejszenia obciążenia administracyjnego operatorów oraz zapewnienia wydajnych, uczciwych i bezpiecznych operacji, kluczowe jest wprowadzenie przejrzystego, zharmonizowanego i przyjaznego dla użytkownika systemu uzyskiwania zezwoleń, **udostępnionego w najbardziej reprezentatywnych językach UE i dostępnego za pośrednictwem elektronicznych środków komunikacji.**

Or. en

## **Poprawka 60** **Jan-Christoph Oetjen, Elsi Katainen**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy** **Motyw 8**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(8) Transport ładunków niepodzielnych jest istotnym segmentem rynku związanym ze strategicznymi obszarami energii odnawialnej, inżynierii lądowej i infrastruktury, ropy naftowej i gazu ziemnego, a także przemysłu ciężkiego i sektora produkcji energii elektrycznej. Pomimo uznanej wartości istniejących europejskich wytycznych dotyczących najlepszych praktyk w zakresie transportu ładunków nienormatywnych, przyjętych przez ekspertów wyznaczonych przez państwa członkowskie, poczyniono bardzo niewielkie postępy w kierunku uproszczenia i harmonizacji zasad i procedur uzyskiwania zezwoleń na transport ładunków niepodzielnych. Bez uszczerbku dla prawa państw

*Poprawka*

(8) Transport ładunków niepodzielnych jest istotnym segmentem rynku związanym ze strategicznymi obszarami energii odnawialnej, inżynierii lądowej i infrastruktury, ropy naftowej i gazu ziemnego, a także przemysłu ciężkiego i sektora produkcji energii elektrycznej. Pomimo uznanej wartości istniejących europejskich wytycznych dotyczących najlepszych praktyk w zakresie transportu ładunków nienormatywnych, przyjętych przez ekspertów wyznaczonych przez państwa członkowskie, poczyniono bardzo niewielkie postępy w kierunku uproszczenia i harmonizacji zasad i procedur uzyskiwania zezwoleń na transport ładunków niepodzielnych. Bez uszczerbku dla prawa państw

członkowskich do ustanowienia warunków niezbędnych do zapewnienia bezpiecznego transportu ładunków niepodzielnych na ich terytoriach, państwa członkowskie powinny współpracować w celu zharmonizowania, w miarę możliwości, tych wymogów, aby uniknąć mnożenia rozbieżnych warunków służących temu samemu celowi. Państwa członkowskie powinny również zapewnić, aby wymogi krajowe były proporcjonalne i niedyskryminujące, powstrzymując się od nakładania bezzasadnych wymogów, takich jak biegła znajomość języka danego państwa członkowskiego. W celu zmniejszenia obciążenia administracyjnego operatorów oraz zapewnienia wydajnych, uczciwych i bezpiecznych operacji, kluczowe jest wprowadzenie przejrzystego, zharmonizowanego i przyjaznego dla użytkownika systemu uzyskiwania zezwoleń.

członkowskich do ustanowienia warunków niezbędnych do zapewnienia bezpiecznego transportu ładunków niepodzielnych na ich terytoriach, państwa członkowskie powinny współpracować w celu zharmonizowania, w miarę możliwości, tych wymogów, aby uniknąć mnożenia rozbieżnych warunków służących temu samemu celowi. Państwa członkowskie powinny również zapewnić, aby wymogi krajowe były proporcjonalne i niedyskryminujące, powstrzymując się od nakładania bezzasadnych wymogów, takich jak biegła znajomość języka danego państwa członkowskiego. W celu zmniejszenia obciążenia administracyjnego operatorów oraz zapewnienia wydajnych, uczciwych i bezpiecznych operacji, kluczowe jest wprowadzenie przejrzystego, zharmonizowanego i przyjaznego dla użytkownika systemu uzyskiwania zezwoleń, **udostępnionego w najbardziej reprezentatywnych językach UE i dostępnego za pośrednictwem elektronicznych środków komunikacji.**

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Obecnie wiele państw członkowskich oferuje zezwolenia wyłącznie we własnym języku narodowym. W związku z tym przedsiębiorstwa przewozowe prowadzące działalność w sektorze w całej UE stale doświadczają trudności z ich tłumaczeniem. Stanowi to zbędne obciążenie biurokratyczne.*

#### **Poprawka 61** **Markus Ferber, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy** **Motyw 8**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(8) Transport ładunków niepodzielnych jest istotnym segmentem rynku związanym ze strategicznymi obszarami energii odnawialnej, inżynierii lądowej

*Poprawka*

(8) Transport ładunków niepodzielnych jest istotnym segmentem rynku związanym ze strategicznymi obszarami energii odnawialnej, inżynierii lądowej

i infrastruktury, ropy naftowej i gazu ziemnego, a także przemysłu ciężkiego i sektora produkcji energii elektrycznej. Pomimo uznanej wartości istniejących europejskich wytycznych dotyczących najlepszych praktyk w zakresie transportu ładunków nienormatywnych, przyjętych przez ekspertów wyznaczonych przez państwa członkowskie, poczyniono bardzo niewielkie postępy w kierunku uproszczenia i harmonizacji zasad i procedur uzyskiwania zezwoleń na transport ładunków niepodzielnych. Bez uszczerbku dla prawa państw członkowskich do ustanowienia warunków niezbędnych do zapewnienia bezpiecznego transportu ładunków niepodzielnych na ich terytoriach, państwa członkowskie powinny współpracować w celu zharmonizowania, w miarę możliwości, tych wymogów, aby uniknąć mnożenia rozbieżnych warunków służących temu samemu celowi. Państwa członkowskie powinny również zapewnić, aby wymogi krajowe były proporcjonalne i niedyskryminujące, powstrzymując się od nakładania bezzasadnych wymogów, takich jak biegła znajomość języka danego państwa członkowskiego. W celu zmniejszenia obciążenia administracyjnego operatorów oraz zapewnienia wydajnych, uczciwych i bezpiecznych operacji, kluczowe jest wprowadzenie przejrzystego, zharmonizowanego i przyjaznego dla użytkownika systemu uzyskiwania zezwoleń.

i infrastruktury, ropy naftowej i gazu ziemnego, a także przemysłu ciężkiego i sektora produkcji energii elektrycznej. Pomimo uznanej wartości istniejących europejskich wytycznych dotyczących najlepszych praktyk w zakresie transportu ładunków nienormatywnych, przyjętych przez ekspertów wyznaczonych przez państwa członkowskie, poczyniono bardzo niewielkie postępy w kierunku uproszczenia i harmonizacji zasad i procedur uzyskiwania zezwoleń na transport ładunków niepodzielnych. Bez uszczerbku dla prawa państw członkowskich do ustanowienia warunków niezbędnych do zapewnienia bezpiecznego transportu ładunków niepodzielnych na ich terytoriach, państwa członkowskie powinny współpracować w celu zharmonizowania, w miarę możliwości, tych wymogów, aby uniknąć mnożenia rozbieżnych warunków służących temu samemu celowi. Państwa członkowskie powinny również zapewnić, aby wymogi krajowe były proporcjonalne i niedyskryminujące, powstrzymując się od nakładania bezzasadnych wymogów, takich jak biegła znajomość języka danego państwa członkowskiego. W celu zmniejszenia obciążenia administracyjnego operatorów oraz zapewnienia wydajnych, uczciwych i bezpiecznych operacji, kluczowe jest wprowadzenie przejrzystego, zharmonizowanego i przyjaznego dla użytkownika systemu uzyskiwania zezwoleń, *udostępnionego we wszystkich językach urzędowych UE i łatwo dostępnego za pośrednictwem elektronicznych środków komunikacji.*

Or. en

## **Poprawka 62**

**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen**

## **Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 8**

(8) Transport ładunków niepodzielnych jest istotnym segmentem rynku związanym ze strategicznymi obszarami energii odnawialnej, inżynierii lądowej i infrastruktury, ropy naftowej i gazu ziemnego, a także przemysłu ciężkiego i sektora produkcji energii elektrycznej. Pomimo uznanej wartości istniejących europejskich wytycznych dotyczących najlepszych praktyk w zakresie transportu ładunków nienormatywnych, przyjętych przez ekspertów wyznaczonych przez państwa członkowskie, poczyniono bardzo niewielkie postępy w kierunku uproszczenia i harmonizacji zasad i procedur uzyskiwania zezwoleń na transport ładunków niepodzielnych. Bez uszczerbku dla prawa państw członkowskich do ustanowienia warunków niezbędnych do zapewnienia bezpiecznego transportu ładunków niepodzielnych na ich terytoriach, państwa członkowskie powinny współpracować w celu zharmonizowania, w *miarę możliwości*, tych wymogów, aby uniknąć mnożenia rozbieżnych warunków służących temu samemu celowi. Państwa członkowskie powinny również zapewnić, aby wymogi krajowe były proporcjonalne i niedyskryminujące, powstrzymując się od nakładania bezzasadnych wymogów, takich jak biegła znajomość języka danego państwa członkowskiego. W celu zmniejszenia obciążenia administracyjnego operatorów oraz zapewnienia wydajnych, uczciwych i bezpiecznych operacji, kluczowe jest wprowadzenie przejrzystego, zharmonizowanego i przyjaznego dla użytkownika systemu uzyskiwania zezwoleń.

(8) Transport ładunków niepodzielnych jest istotnym segmentem rynku związanym ze strategicznymi obszarami energii odnawialnej, inżynierii lądowej i infrastruktury, ropy naftowej i gazu ziemnego, a także przemysłu ciężkiego i sektora produkcji energii elektrycznej. Pomimo uznanej wartości istniejących europejskich wytycznych dotyczących najlepszych praktyk w zakresie transportu ładunków nienormatywnych, przyjętych przez ekspertów wyznaczonych przez państwa członkowskie, poczyniono bardzo niewielkie postępy w kierunku uproszczenia i harmonizacji zasad i procedur uzyskiwania zezwoleń na transport ładunków niepodzielnych. Bez uszczerbku dla prawa państw członkowskich do ustanowienia warunków niezbędnych do zapewnienia bezpiecznego transportu ładunków niepodzielnych na ich terytoriach, państwa członkowskie powinny *ściśle* współpracować w celu zharmonizowania, w *jak największym zakresie*, tych wymogów, aby uniknąć mnożenia rozbieżnych warunków służących temu samemu celowi. Państwa członkowskie powinny również zapewnić, aby wymogi krajowe były proporcjonalne i niedyskryminujące, powstrzymując się od nakładania bezzasadnych wymogów, takich jak biegła znajomość języka danego państwa członkowskiego. W celu zmniejszenia obciążenia administracyjnego operatorów oraz zapewnienia wydajnych, uczciwych i bezpiecznych operacji, kluczowe jest wprowadzenie przejrzystego, zharmonizowanego i przyjaznego dla użytkownika systemu uzyskiwania zezwoleń, *dostępnego za pośrednictwem elektronicznych środków komunikacji*.

Or. en

**Poprawka 63**  
**Jan-Christoph Oetjen**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Motyw 8 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(8a) Przewoźnicy prowadzący transport drogowy ładunków nienormatywnych powinni mieć możliwość skorzystania z uproszczonej procedury zezwolenia w celu prowadzenia przewozów w korytarzach dla nienormatywnego transportu drogowego. Korytarze te powinny skutecznie łączyć europejskie zakłady przemysłowe i centralne węzły logistyczne, takie jak porty. Stworzenie takich korytarzy przyczyniłoby się między innymi do wsparcia rozwoju energii odnawialnej, ponieważ w szczególności rozbudowa elektrowni wiatrowych wymaga transportu ładunków nienormatywnych. Korytarze te powinny biec wzdłuż transeuropejskiej sieci drogowej i opierać się na sieci dróg, nawierzchni, mostów oraz innych specjalnych konstrukcji drogowych uznanych za odpowiednie do transportu ładunków nienormatywnych. Informacje na temat korytarzy powinny być publicznie dostępne dla przewoźników oraz innych zainteresowanych stron. Państwa członkowskie powinny udostępniać aktualne informacje na temat dostępności korytarzy dla nienormatywnego transportu drogowego, np. za pomocą raportów dotyczących trwających robót drogowych, klęsk żywiołowych i natężenia ruchu drogowego.*

Or. en

**Poprawka 64**  
**Ciarán Cuffe**  
w imieniu grupy Verts/ALE

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Motyw 9**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(9) Europejskie systemy modułowe *były wykorzystywane i testowane na szeroką skalę i okazały się interesującym rozwiązaniem pod względem poprawy efektywności ekonomicznej i energetycznej operacji transportowych, przy jednoczesnym zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony infrastruktury, dzięki ich ograniczeniu do odpowiednich części sieci drogowych. Biorąc pod uwagę specyfikę krajową, różne interesy gospodarcze, potrzeby transportowe i zróżnicowane możliwości w zakresie infrastruktury transportowej w państwach członkowskich, są one najlepiej umocowane do oceny i wydawania zezwoleń na dopuszczenie EMS do ruchu na swoich terytoriach. Jednocześnie, aby zwiększyć pozytywne skutki społeczno-gospodarcze i środowiskowe dotyczące stosowania EMS, kluczowe znaczenie ma usunięcie niepotrzebnych barier w ich stosowaniu w przewozach transgranicznych między sąsiadującymi państwami członkowskimi, które zezwalają na poruszanie się takich zespołów pojazdów na swoich terytoriach, bez ograniczeń w liczbie przekraczanych granic przez te pojazdy, o ile są one zgodne z maksymalnymi dopuszczalnymi obciążeniami i wymiarami EMS ustanowionymi przez państwa członkowskie na ich odpowiednich terytoriach. Ma to na celu zapewnienie zgodności EMS wykorzystywanych w przewozach transgranicznych ze wspólnym najniższym limitem odnoszącym się do obciążeń i wymiarów EMS stosowanych w tych państwach członkowskich.* W interesie bezpieczeństwa operacji, przejrzystości i jasności prawa należy ustanowić wspólne warunki dotyczące użytkowania EMS

*Poprawka*

(9) Europejskie systemy modułowe, *powszechnie określane jako „gigaliner” lub „megaciężarówki”, to samochody ciężarowe, których długość i masa znacznie wykraczają poza parametry innych standardowych pojazdów ciężkich. Z badań wynika, że z korzystaniem z dłuższych samochodów ciężarowych o większej masie wiążą się zagrożenia dla bezpieczeństwa, w szczególności w przypadku kolizji, ponieważ prawdopodobieństwo śmierci lub poważnych obrażeń jest znacznie wyższe niż w przypadku krótszych samochodów ciężarowych o niższej masie, a także trudności związane z widocznością, parkowaniem i wyprzedzaniem. Mogą również istnieć niedostatecznie zbadane negatywne skutki behawioralne związane z przejściem na dłuższe i cięższe samochody ciężarowe, ponieważ wzrost rzeczywistego i postrzeganego ryzyka zniechęca niechronionych użytkowników dróg, takich jak rowerzyści, do korzystania z infrastruktury, po której poruszają się takie pojazdy. Jako że EMS często są znacznie cięższe i dłuższe od standardowych samochodów ciężarowych, w ocenie skutków zidentyfikowano również znaczące koszty związane z przystosowaniem i utrzymaniem dróg, mostów, tuneli, parkingów oraz innych powiązanych kosztów konserwacji. EMS stwarzają również zagrożenie dla innych niż drogowe, bardziej zrównoważonych form transportu ładunków, takich jak transport kolejowy i wodny, ze względu na większy potencjał ładowności, co z kolei grozi odwrotnym przesunięciem międzygałęziowym. W związku z tym w interesie bezpieczeństwa operacji, przejrzystości i jasności prawa należy ustanowić wspólne warunki dotyczące użytkowania EMS w ruchu krajowym.*

w ruchu krajowym *i międzynarodowym*, w tym *zapewnić jasne informacje* na temat dopuszczalnych obciążeń i wymiarów EMS oraz części sieci drogowej zgodnych ze specyfikacjami takich pojazdów, a także *monitorować wpływ* użytkowania EMS na bezpieczeństwo ruchu drogowego, infrastrukturę drogową, współpracę modalną, *a także wpływ* europejskiego systemu modułowego na środowisko i system transportowy, w tym *wpływ* na udział w strukturze modalnej.

*Powinny one obejmować przepisy mające na celu uniknięcie konkurencji z innymi bardziej zrównoważonymi rodzajami transportu, w tym transportem kolejowym i wodnym; środki bezpieczeństwa, takie jak poprawa szkoleń kierowców i ostrzeżenia o niebezpiecznych warunkach atmosferycznych; pokrycie kosztów utrzymania infrastruktury drogowej; zapewnienie jasnych informacji* na temat dopuszczalnych obciążeń i wymiarów EMS oraz części sieci drogowej zgodnych ze specyfikacjami takich pojazdów; a także *monitorowanie wpływu* użytkowania EMS na bezpieczeństwo ruchu drogowego, infrastrukturę drogową, współpracę modalną, *oraz wpływu* europejskiego systemu modułowego na środowisko i system transportowy, w tym *wpływu* na udział w strukturze modalnej. *Ponadto należy również wprowadzić wymogi dotyczące ograniczenia stosowania EMS do określonych dróg oraz do operacji transportu intermodalnego, a także, począwszy od określonego terminu, obowiązek zapewnienia bezemisyjności takich pojazdów. Mając na uwadze powyższe zagrożenia związane z dopuszczeniem cięższych i dłuższych pojazdów, państwa członkowskie powinny mieć obowiązek przedłożenia Komisji uzasadnionego wniosku przed dopuszczeniem takich pojazdów do ruchu, a Komisja powinna ocenić spełnienie warunków przed wydaniem zezwolenia dopuszczającego EMS do ruchu.*

Or. en

**Poprawka 65**  
**Roman Haider**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Motyw 9**



(9) Europejskie systemy modułowe były wykorzystywane i testowane na szeroką skalę i okazały się interesującym rozwiązaniem pod względem poprawy efektywności ekonomicznej i energetycznej operacji transportowych, przy jednoczesnym zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony infrastruktury, dzięki ich ograniczeniu do odpowiednich części sieci drogowych. Biorąc pod uwagę specyfikę krajową, różne interesy gospodarcze, potrzeby transportowe i zróżnicowane możliwości w zakresie infrastruktury transportowej w państwach członkowskich, są one najlepiej umocowane do oceny i wydawania zezwoleń na dopuszczenie EMS do ruchu na swoich terytoriach. ***Jednocześnie, aby zwiększyć pozytywne skutki społeczno-gospodarcze i środowiskowe dotyczące stosowania EMS, kluczowe znaczenie ma usunięcie niepotrzebnych barier w ich stosowaniu w przewozach transgranicznych między sąsiadującymi państwami członkowskimi, które zezwalają na poruszanie się takich zespołów pojazdów na swoich terytoriach, bez ograniczeń w liczbie przekraczanych granic przez te pojazdy, o ile są one zgodne z maksymalnymi dopuszczalnymi obciążeniami i wymiarami EMS ustanowionymi przez państwa członkowskie na ich odpowiednich terytoriach. Ma to na celu zapewnienie zgodności EMS wykorzystywanych w przewozach transgranicznych ze wspólnym najniższym limitem odnoszącym się do obciążeń i wymiarów EMS stosowanych w tych państwach członkowskich.*** W interesie bezpieczeństwa operacji, przejrzystości i jasności prawa należy ustanowić wspólne warunki dotyczące użytkowania EMS w ruchu krajowym ***i międzynarodowym***, w tym zapewnić jasne informacje na temat dopuszczalnych obciążeń i wymiarów

(9) Europejskie systemy modułowe były wykorzystywane i testowane na szeroką skalę i okazały się interesującym rozwiązaniem pod względem poprawy efektywności ekonomicznej i energetycznej operacji transportowych, przy jednoczesnym zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony infrastruktury, dzięki ich ograniczeniu do odpowiednich części sieci drogowych. Biorąc pod uwagę specyfikę krajową, różne interesy gospodarcze, potrzeby transportowe i zróżnicowane możliwości w zakresie infrastruktury transportowej w państwach członkowskich, są one najlepiej umocowane do oceny i wydawania zezwoleń na dopuszczenie EMS do ruchu na swoich terytoriach. W interesie bezpieczeństwa operacji, przejrzystości i jasności prawa należy ustanowić wspólne warunki dotyczące użytkowania EMS w ruchu krajowym, w tym zapewnić jasne informacje na temat dopuszczalnych obciążeń i wymiarów EMS oraz części sieci drogowej zgodnych ze specyfikacjami takich pojazdów, a także monitorować wpływ użytkowania EMS na bezpieczeństwo ruchu drogowego, infrastrukturę drogową, współpracę modalną, a także wpływ europejskiego systemu modułowego na środowisko i system transportowy, w tym wpływ na udział w strukturze modalnej.

EMS oraz części sieci drogowej zgodnych ze specyfikacjami takich pojazdów, a także monitorować wpływ użytkowania EMS na bezpieczeństwo ruchu drogowego, infrastrukturę drogową, współpracę modalną, a także wpływ europejskiego systemu modułowego na środowisko i system transportowy, w tym wpływ na udział w strukturze modalnej.

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Given the fact that some of the terminals are not able to accommodate these vehicles, and due to the increasing importance of handling costs as road freight becomes more cost-efficient, combined transport will lose market share. In addition to their impact on modal shift huge trucks are a danger to the safety of all road users and an enormous cost driver. If 60-ton long trucks were permitted, additional costs of 4.8 billion euros would be incurred for bridge construction on the highway and expressway network in Austria alone, and another 600 million euros for restraint systems, tunnel safety and ancillary facilities. For 48-ton long trucks, the additional costs would be 160 million euro, and for 44-ton long trucks, 80 million euro.*

#### **Poprawka 66**

**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

#### **Motyw 9**

##### *Tekst proponowany przez Komisję*

(9) Europejskie systemy modułowe były wykorzystywane i testowane na szeroką skalę i okazały się interesującym rozwiązaniem pod względem poprawy efektywności ekonomicznej i energetycznej operacji transportowych, przy jednoczesnym zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony infrastruktury, dzięki ich ograniczeniu do odpowiednich części sieci drogowych. Biorąc pod uwagę specyfikę krajową, różne interesy gospodarcze, potrzeby transportowe i zróżnicowane możliwości w zakresie infrastruktury transportowej w państwach członkowskich,

##### *Poprawka*

(9) Europejskie systemy modułowe były wykorzystywane i testowane na szeroką skalę i okazały się interesującym rozwiązaniem pod względem poprawy efektywności ekonomicznej i energetycznej operacji transportowych, przy jednoczesnym zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony infrastruktury, dzięki ich ograniczeniu do odpowiednich części sieci drogowych. Biorąc pod uwagę specyfikę krajową, różne interesy gospodarcze, potrzeby transportowe i zróżnicowane możliwości w zakresie infrastruktury transportowej w państwach członkowskich,

są one najlepiej umocowane do oceny i wydawania zezwoleń na dopuszczenie EMS do ruchu na swoich terytoriach. Jednocześnie, aby zwiększyć pozytywne skutki społeczno-gospodarcze i środowiskowe dotyczące stosowania EMS, kluczowe znaczenie ma usunięcie niepotrzebnych barier w ich stosowaniu w przewozach transgranicznych między sąsiadującymi państwami członkowskimi, które zezwalają na poruszanie się takich zespołów pojazdów na swoich terytoriach, bez ograniczeń w liczbie przekraczanych granic przez te pojazdy, o ile są one zgodne z maksymalnymi dopuszczalnymi obciążeniami i wymiarami EMS ustanowionymi przez państwa członkowskie na ich odpowiednich terytoriach. Ma to na celu zapewnienie zgodności EMS wykorzystywanych w przewozach transgranicznych ze wspólnym najniższym limitem odnoszącym się do obciążeń i wymiarów EMS stosowanych w tych państwach członkowskich. W interesie bezpieczeństwa operacji, przejrzystości i jasności prawa należy ustanowić wspólne warunki dotyczące użytkowania EMS w ruchu krajowym i międzynarodowym, w tym zapewnić jasne informacje na temat dopuszczalnych obciążeń i wymiarów EMS oraz części sieci drogowej zgodnych ze specyfikacjami takich pojazdów, a także monitorować wpływ użytkowania EMS na bezpieczeństwo ruchu drogowego, infrastrukturę drogową, współpracę modalną, a także wpływ europejskiego systemu modułowego na środowisko i system transportowy, w tym wpływ na udział w strukturze modalnej.

są one najlepiej umocowane do oceny i wydawania zezwoleń na dopuszczenie EMS do ruchu na swoich terytoriach. Jednocześnie, aby zwiększyć pozytywne skutki społeczno-gospodarcze i środowiskowe dotyczące stosowania EMS, kluczowe znaczenie ma usunięcie niepotrzebnych barier w ich stosowaniu w przewozach transgranicznych między sąsiadującymi państwami członkowskimi, które zezwalają na poruszanie się takich zespołów pojazdów na swoich terytoriach, bez ograniczeń w liczbie przekraczanych granic przez te pojazdy, o ile są one zgodne z maksymalnymi dopuszczalnymi obciążeniami i wymiarami EMS ustanowionymi przez państwa członkowskie na ich odpowiednich terytoriach. Ma to na celu zapewnienie zgodności EMS wykorzystywanych w przewozach transgranicznych ze wspólnym najniższym limitem odnoszącym się do obciążeń i wymiarów EMS stosowanych w tych państwach członkowskich. W interesie bezpieczeństwa operacji, przejrzystości i jasności prawa należy ustanowić wspólne warunki dotyczące użytkowania EMS w ruchu krajowym i międzynarodowym, w tym zapewnić jasne informacje na temat dopuszczalnych obciążeń i wymiarów EMS oraz części sieci drogowej zgodnych ze specyfikacjami takich pojazdów, a także monitorować wpływ użytkowania EMS na bezpieczeństwo ruchu drogowego, infrastrukturę drogową, współpracę modalną, a także wpływ europejskiego systemu modułowego na środowisko i system transportowy, w tym wpływ na udział w strukturze modalnej. ***Aby ułatwić przejście sektora transportu drogowego na dekarbonizację zgodnie z Europejskim Zielonym Ładem, po upływie pięciu lat od przyjęcia niniejszych przepisów Komisja powinna przeanalizować dane pozyskane z europejskich systemów modułowych uczestniczących w międzynarodowym ruchu drogowym i, w stosownych przypadkach, rozważyć wprowadzenie***

*celów dotyczących neutralności emisyjnej  
w odniesieniu do pojazdów EMS.*

Or. en

*Uzasadnienie*

*Koncepcja EMS została po raz pierwszy wprowadzona do dyrektywy w ramach przedmiotowego przeglądu. Aby w pełni zrozumieć oddziaływanie tych pojazdów, należy przewidzieć wystarczający czas na monitorowanie i zebranie danych. W związku z tym Komisja powinna rozważyć wprowadzenie celów dotyczących neutralności emisyjnej w odniesieniu do pojazdów EMS po upływie pięciu lat od przyjęcia przedmiotowych przepisów.*

**Poprawka 67**  
**Bergur Løkke Rasmussen**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Motyw 9**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(9) Europejskie systemy modułowe były wykorzystywane i testowane na szeroką skalę i okazały się interesującym rozwiązaniem pod względem poprawy efektywności ekonomicznej i energetycznej operacji transportowych, przy jednoczesnym zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony infrastruktury, dzięki ich ograniczeniu do odpowiednich części sieci drogowych. Biorąc pod uwagę specyfikę krajową, różne interesy gospodarcze, potrzeby transportowe i zróżnicowane możliwości w zakresie infrastruktury transportowej w państwach członkowskich, są one najlepiej umocowane do oceny i wydawania zezwoleń na dopuszczenie EMS do ruchu na swoich terytoriach. Jednocześnie, aby zwiększyć pozytywne skutki społeczno-gospodarcze i środowiskowe dotyczące stosowania EMS, kluczowe znaczenie ma usunięcie niepotrzebnych barier w ich stosowaniu w przewozach transgranicznych między sąsiadującymi państwami członkowskimi, które zezwalają na poruszanie się takich

*Poprawka*

(9) Europejskie systemy modułowe były wykorzystywane i testowane na szeroką skalę i okazały się interesującym rozwiązaniem pod względem poprawy efektywności ekonomicznej i energetycznej operacji transportowych, przy jednoczesnym zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony infrastruktury, dzięki ich ograniczeniu do odpowiednich części sieci drogowych. Biorąc pod uwagę specyfikę krajową, różne interesy gospodarcze, potrzeby transportowe i zróżnicowane możliwości w zakresie infrastruktury transportowej w państwach członkowskich, są one najlepiej umocowane do oceny i wydawania zezwoleń na dopuszczenie **EMS i innych zespołów pojazdów o dużej ładowności** do ruchu na swoich terytoriach. Jednocześnie, aby zwiększyć pozytywne skutki społeczno-gospodarcze i środowiskowe dotyczące stosowania EMS, kluczowe znaczenie ma usunięcie niepotrzebnych barier w ich stosowaniu w przewozach transgranicznych między sąsiadującymi państwami członkowskimi,

zespołów pojazdów na swoich terytoriach, bez ograniczeń w liczbie przekraczanych granic przez te pojazdy, o ile są one zgodne z maksymalnymi dopuszczalnymi obciążeniami i wymiarami EMS ustanowionymi przez państwa członkowskie na ich odpowiednich terytoriach. Ma to na celu zapewnienie zgodności EMS wykorzystywanych w przewozach transgranicznych ze wspólnym najniższym limitem odnoszącym się do obciążeń i wymiarów EMS stosowanych w tych państwach członkowskich. W interesie bezpieczeństwa operacji, przejrzystości i jasności prawa należy ustanowić wspólne warunki dotyczące użytkowania EMS w ruchu krajowym i międzynarodowym, w tym zapewnić jasne informacje na temat dopuszczalnych obciążeń i wymiarów EMS oraz części sieci drogowej zgodnych ze specyfikacjami takich pojazdów, a także monitorować wpływ użytkowania EMS na bezpieczeństwo ruchu drogowego, infrastrukturę drogową, współpracę modalną, a także wpływ europejskiego systemu modułowego na środowisko i system transportowy, w tym wpływ na udział w strukturze modalnej.

które zezwalają na poruszanie się takich zespołów pojazdów **oraz zespołów pojazdów, które odbiegają od parametrów ustanowionych w załączniku I**, na swoich terytoriach, bez ograniczeń w liczbie przekraczanych granic przez te pojazdy, o ile są one zgodne z maksymalnymi dopuszczalnymi obciążeniami i wymiarami EMS **lub innych zespołów pojazdów o dużej ładowności** ustanowionymi przez państwa członkowskie na ich odpowiednich terytoriach. Ma to na celu zapewnienie zgodności EMS **lub innych zespołów pojazdów o dużej ładowności** wykorzystywanych w przewozach transgranicznych ze wspólnym najniższym limitem odnoszącym się do obciążeń i wymiarów EMS stosowanych w tych państwach członkowskich. W interesie bezpieczeństwa operacji, przejrzystości i jasności prawa należy ustanowić wspólne warunki dotyczące użytkowania EMS w ruchu krajowym i międzynarodowym, w tym zapewnić jasne informacje na temat dopuszczalnych obciążeń i wymiarów EMS oraz części sieci drogowej zgodnych ze specyfikacjami takich pojazdów, a także monitorować wpływ użytkowania EMS na bezpieczeństwo ruchu drogowego, infrastrukturę drogową, współpracę modalną, a także wpływ europejskiego systemu modułowego na środowisko i system transportowy, w tym wpływ na udział w strukturze modalnej.

Or. en

## **Poprawka 68**

**Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

#### **Motyw 9**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(9) Europejskie systemy modułowe były wykorzystywane i testowane na

*Poprawka*

(9) Europejskie systemy modułowe były wykorzystywane i testowane na

szeroką skalę i okazały się interesującym rozwiązaniem pod względem poprawy efektywności ekonomicznej i energetycznej operacji transportowych, przy jednoczesnym zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony infrastruktury, dzięki ich ograniczeniu do odpowiednich części sieci drogowych. Biorąc pod uwagę specyfikę krajową, różne interesy gospodarcze, potrzeby transportowe i zróżnicowane możliwości w zakresie infrastruktury transportowej w państwach członkowskich, są one najlepiej umocowane do oceny i wydawania zezwoleń na dopuszczenie EMS do ruchu na swoich terytoriach. Jednocześnie, aby zwiększyć pozytywne skutki społeczno-gospodarcze i środowiskowe dotyczące stosowania EMS, kluczowe znaczenie ma usunięcie niepotrzebnych barier w ich stosowaniu w przewozach transgranicznych między sąsiadującymi państwami członkowskimi, które zezwalają na poruszanie się takich zespołów pojazdów na swoich terytoriach, bez ograniczeń w liczbie przekraczanych granic przez te pojazdy, o ile są one zgodne z maksymalnymi dopuszczalnymi obciążeniami i wymiarami EMS ustanowionymi przez państwa członkowskie na ich odpowiednich terytoriach. Ma to na celu zapewnienie zgodności EMS wykorzystywanych w przewozach transgranicznych ze wspólnym najniższym limitem odnoszącym się do obciążeń i wymiarów EMS stosowanych w tych państwach członkowskich. W interesie bezpieczeństwa operacji, przejrzystości i jasności prawa należy ustanowić wspólne warunki dotyczące użytkowania EMS w ruchu krajowym i międzynarodowym, w tym zapewnić jasne informacje na temat dopuszczalnych obciążeń i wymiarów EMS oraz części sieci drogowej zgodnych ze specyfikacjami takich pojazdów, a także monitorować wpływ użytkowania EMS na bezpieczeństwo ruchu drogowego, infrastrukturę drogową, współpracę

szeroką skalę i okazały się interesującym rozwiązaniem pod względem poprawy efektywności ekonomicznej i energetycznej operacji transportowych, przy jednoczesnym zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony infrastruktury, dzięki ich ograniczeniu do odpowiednich części sieci drogowych. Biorąc pod uwagę specyfikę krajową, różne interesy gospodarcze, potrzeby transportowe i zróżnicowane możliwości w zakresie infrastruktury transportowej w państwach członkowskich, są one najlepiej umocowane do oceny i wydawania zezwoleń na dopuszczenie EMS do ruchu na swoich terytoriach. Jednocześnie, aby zwiększyć pozytywne skutki społeczno-gospodarcze i środowiskowe dotyczące stosowania EMS, kluczowe znaczenie ma usunięcie niepotrzebnych barier w ich stosowaniu w przewozach transgranicznych między sąsiadującymi państwami członkowskimi, które zezwalają na poruszanie się takich zespołów pojazdów na swoich terytoriach, bez ograniczeń w liczbie przekraczanych granic przez te pojazdy, o ile są one zgodne z maksymalnymi dopuszczalnymi obciążeniami i wymiarami EMS ustanowionymi przez państwa członkowskie na ich odpowiednich terytoriach. Ma to na celu zapewnienie zgodności EMS wykorzystywanych w przewozach transgranicznych ze wspólnym najniższym limitem odnoszącym się do obciążeń i wymiarów EMS stosowanych w tych państwach członkowskich. W interesie bezpieczeństwa operacji, przejrzystości i jasności prawa należy ustanowić wspólne warunki dotyczące użytkowania EMS w ruchu krajowym i międzynarodowym, w tym zapewnić jasne informacje na temat dopuszczalnych obciążeń i wymiarów EMS oraz części sieci drogowej zgodnych ze specyfikacjami takich pojazdów, a także monitorować wpływ użytkowania EMS na bezpieczeństwo ruchu drogowego, infrastrukturę drogową, współpracę

modalną, a także wpływ europejskiego systemu modułowego na środowisko i system transportowy, w tym wpływ na udział w strukturze modalnej.

modalną, a także wpływ europejskiego systemu modułowego na środowisko i system transportowy, w tym wpływ na udział w strukturze modalnej. ***Jasna definicja EMS w niniejszej dyrektywie gwarantuje, że będą one składać się ze standardowych jednostek pojazdów w celu zapewnienia zgodności z innymi rodzajami transportu, w szczególności z transportem kolejowym.***

Or. en

## **Poprawka 69 Erik Bergkvist**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 9**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(9) Europejskie systemy modułowe były wykorzystywane i testowane na szeroką skalę i okazały się interesującym rozwiązaniem pod względem poprawy efektywności ekonomicznej i energetycznej operacji transportowych, przy jednoczesnym zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony infrastruktury, dzięki ich ograniczeniu do odpowiednich części sieci drogowych. Biorąc pod uwagę specyfikę krajową, różne interesy gospodarcze, potrzeby transportowe i zróżnicowane możliwości w zakresie infrastruktury transportowej w państwach członkowskich, są one najlepiej umocowane do oceny i wydawania zezwoleń na dopuszczenie EMS do ruchu na swoich terytoriach. Jednocześnie, aby zwiększyć pozytywne skutki społeczno-gospodarcze i środowiskowe dotyczące stosowania EMS, kluczowe znaczenie ma usunięcie niepotrzebnych barier w ich stosowaniu w przewozach transgranicznych między sąsiadującymi państwami członkowskimi, które zezwalają na poruszanie się takich

*Poprawka*

(9) Europejskie systemy modułowe były wykorzystywane i testowane na szeroką skalę i okazały się interesującym rozwiązaniem pod względem poprawy efektywności ekonomicznej i energetycznej operacji transportowych, przy jednoczesnym zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony infrastruktury, dzięki ich ograniczeniu do odpowiednich części sieci drogowych. Biorąc pod uwagę specyfikę krajową, różne interesy gospodarcze, potrzeby transportowe i zróżnicowane możliwości w zakresie infrastruktury transportowej w państwach członkowskich, są one najlepiej umocowane do oceny i wydawania zezwoleń na dopuszczenie EMS do ruchu na swoich terytoriach. Jednocześnie, aby zwiększyć pozytywne skutki społeczno-gospodarcze i środowiskowe dotyczące stosowania EMS ***i zespołów pojazdów o dużej ładowności***, kluczowe znaczenie ma usunięcie niepotrzebnych barier w ich stosowaniu w przewozach transgranicznych między sąsiadującymi państwami członkowskimi,

zespołów pojazdów na swoich terytoriach, bez ograniczeń w liczbie przekraczanych granic przez te pojazdy, o ile są one zgodne z maksymalnymi dopuszczalnymi obciążeniami i wymiarami EMS ustanowionymi przez państwa członkowskie na ich odpowiednich terytoriach. Ma to na celu zapewnienie zgodności EMS wykorzystywanych w przewozach transgranicznych ze wspólnym najniższym limitem odnoszącym się do obciążeń i wymiarów EMS stosowanych w tych państwach członkowskich.

W interesie bezpieczeństwa operacji, przejrzystości i jasności prawa należy ustanowić wspólne warunki dotyczące użytkowania EMS w ruchu krajowym i międzynarodowym, w tym zapewnić jasne informacje na temat dopuszczalnych obciążeń i wymiarów EMS oraz części sieci drogowej zgodnych ze specyfikacjami takich pojazdów, a także monitorować wpływ użytkowania EMS na bezpieczeństwo ruchu drogowego, infrastrukturę drogową, współpracę modalną, a także wpływ europejskiego systemu modułowego na środowisko i system transportowy, w tym wpływ na udział w strukturze modalnej.

które zezwalają na poruszanie się takich zespołów pojazdów **oraz zespołów pojazdów, które odbiegają od parametrów ustanowionych w załączniku I**, na swoich terytoriach, bez ograniczeń w liczbie przekraczanych granic przez te pojazdy, o ile są one zgodne z maksymalnymi dopuszczalnymi obciążeniami i wymiarami EMS **lub zespołów pojazdów o dużej ładowności** ustanowionymi przez państwa członkowskie na ich odpowiednich terytoriach. Ma to na celu zapewnienie zgodności EMS **lub zespołów pojazdów o dużej ładowności** wykorzystywanych w przewozach transgranicznych ze wspólnym najniższym limitem odnoszącym się do obciążeń i wymiarów EMS stosowanych w tych państwach członkowskich.

W interesie bezpieczeństwa operacji, przejrzystości i jasności prawa należy ustanowić wspólne warunki dotyczące użytkowania EMS w ruchu krajowym i międzynarodowym, w tym zapewnić jasne informacje na temat dopuszczalnych obciążeń i wymiarów EMS oraz części sieci drogowej zgodnych ze specyfikacjami takich pojazdów, a także monitorować wpływ użytkowania EMS na bezpieczeństwo ruchu drogowego, infrastrukturę drogową, współpracę modalną, a także wpływ europejskiego systemu modułowego na środowisko i system transportowy, w tym wpływ na udział w strukturze modalnej.

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Stwierdzono, że zespoły pojazdów o dużej pojemności znacząco przyczyniają się do ograniczenia zużycia paliwa, emisji, liczby ciężarówek na drogach, a także zmniejszenia niedoborów kierowców w UE. Stosowanie tej praktyki powinno w dalszym ciągu być dozwolone pomiędzy państwami członkowskimi, które wyrażą na to zgodę, ponieważ niektóre z nich nie są w stanie prowadzić operacji transgranicznych w żaden inny sposób, na przykład ze względu na różnice pod względem wymogów dotyczących kolei. Operacje takie są prowadzone od kilkadziesiąt lat bez istotnego wpływu na międzynarodową konkurencję w sektorze transportu.*



**Poprawka 70**  
**Ciarán Cuffe**

w imieniu grupy Verts/ALE

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Motyw 10**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(10) Państwa członkowskie powinny nadal mieć możliwość tymczasowego prowadzenia badań. Nowe technologie umożliwiające ładowanie pojazdów w ruchu, takie jak panele fotowoltaiczne, pantografy i drogi elektryczne, lub stopniowe wdrażanie EMS w państwach członkowskich, mogą rzeczywiście wiązać się z przekroczeniem maksymalnych obciążeń i wymiarów w środowisku testowym, **w tym na transgranicznych odcinkach sieci drogowej**. W związku z tym państwa członkowskie powinny nadal mieć możliwość prowadzenia takich badań dotyczących zgodności nowych technologii i **transgranicznych** koncepcji. Tymczasowy i innowacyjny charakter badań należy doprecyzować w drodze ustalenia maksymalnego okresu ich prowadzenia. **Jednocześnie nie należy ograniczać liczby badań nowych technologii i innowacyjnych programów, aby uniknąć hamowania innowacji**. Państwa członkowskie powinny regularnie monitorować i oceniać wydajność i wpływ testowania nowych technologii i nowych koncepcji na bezpieczeństwo ruchu drogowego, infrastrukturę drogową, współpracę modalną, a także wpływ na środowisko systemu transportowego, taki jak wpływ na udział w strukturze modalnej.

*Poprawka*

(10) Państwa członkowskie powinny nadal mieć możliwość tymczasowego prowadzenia badań. Nowe technologie umożliwiające ładowanie pojazdów w ruchu, takie jak panele fotowoltaiczne, pantografy i drogi elektryczne, lub stopniowe wdrażanie EMS w państwach członkowskich, mogą rzeczywiście wiązać się z przekroczeniem maksymalnych obciążeń i wymiarów w środowisku testowym. W związku z tym państwa członkowskie powinny nadal mieć możliwość prowadzenia takich badań dotyczących zgodności nowych technologii i koncepcji. Tymczasowy i innowacyjny charakter badań należy doprecyzować w drodze ustalenia maksymalnego okresu ich prowadzenia. Państwa członkowskie powinny regularnie monitorować i oceniać wydajność i wpływ testowania nowych technologii i nowych koncepcji na bezpieczeństwo ruchu drogowego, infrastrukturę drogową, współpracę modalną, a także wpływ na środowisko systemu transportowego, taki jak wpływ na udział w strukturze modalnej.

Or. en

**Poprawka 71**

**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen, Ondřej Kovařík**

## Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 10

*Tekst proponowany przez Komisję*

(10) Państwa członkowskie powinny nadal mieć możliwość tymczasowego prowadzenia badań. Nowe technologie umożliwiające ładowanie pojazdów w ruchu, takie jak panele fotowoltaiczne, pantografy i drogi elektryczne, lub stopniowe wdrażanie EMS w państwach członkowskich, mogą rzeczywiście wiązać się z przekroczeniem maksymalnych obciążeń i wymiarów w środowisku testowym, w tym na transgranicznych odcinkach sieci drogowej. W związku z tym państwa członkowskie powinny nadal mieć możliwość prowadzenia takich badań dotyczących zgodności nowych technologii i transgranicznych koncepcji. Tymczasowy i innowacyjny charakter badań należy doprecyzować w drodze ustalenia maksymalnego okresu ich prowadzenia. Jednocześnie nie należy ograniczać liczby badań nowych technologii i innowacyjnych programów, aby uniknąć hamowania innowacji. Państwa członkowskie powinny regularnie monitorować i oceniać wydajność i wpływ testowania nowych technologii i nowych koncepcji na bezpieczeństwo ruchu drogowego, infrastrukturę drogową, współpracę modalną, a także wpływ na środowisko systemu transportowego, taki jak wpływ na udział w strukturze modalnej.

*Poprawka*

(10) Państwa członkowskie powinny nadal mieć możliwość tymczasowego prowadzenia badań. Nowe technologie umożliwiające ładowanie pojazdów w ruchu, takie jak panele fotowoltaiczne, pantografy i drogi elektryczne, lub stopniowe wdrażanie EMS w państwach członkowskich, mogą rzeczywiście wiązać się z przekroczeniem maksymalnych obciążeń i wymiarów w środowisku testowym, w tym na transgranicznych odcinkach sieci drogowej. W związku z tym państwa członkowskie powinny nadal mieć możliwość prowadzenia takich badań dotyczących zgodności nowych technologii i transgranicznych koncepcji. Tymczasowy i innowacyjny charakter badań należy doprecyzować w drodze ustalenia maksymalnego okresu ich prowadzenia z **możliwością jednokrotnego przedłużenia, pod warunkiem że państwo członkowskie przedstawi Komisji stosowne uzasadnienie takiego wniosku.** Jednocześnie nie należy ograniczać liczby badań nowych technologii i innowacyjnych programów, aby uniknąć hamowania innowacji. Państwa członkowskie powinny regularnie monitorować i oceniać wydajność i wpływ testowania nowych technologii i nowych koncepcji na bezpieczeństwo ruchu drogowego, infrastrukturę drogową, współpracę modalną, a także wpływ na środowisko systemu transportowego, taki jak wpływ na udział w strukturze modalnej.

Or. en

*Uzasadnienie*

*Ściśle ograniczony okres próbny nie zawsze zapewnia wystarczająco dużo czasu na ustalenie poziomu dojrzałości pojazdu i niekoniecznie zachęca przedsiębiorstwa do dokonywania inwestycji i wprowadzania innowacji. W związku z tym należy umożliwić jednokrotne przedłużenie okresu prowadzenia badań pod warunkiem przedstawienia odpowiedniego*

uzasadnienia.

## Poprawka 72

Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Motyw 11

*Tekst proponowany przez Komisję*

(11) Transport ładunków niepodzielnych pomocą pojazdów lub zespołów pojazdów przekraczających maksymalne obciążenia lub wymiary oraz korzystanie z EMS, biorąc pod uwagę ich potrzeby w zakresie dodatkowych zabezpieczeń i odpowiedniej infrastruktury, wymagają poświęcenia szczególnej uwagi takim elementom, jak przejrzystość odpowiednich informacji, pewność prawa i harmonizacja procesów wydawania zezwoleń. Państwa członkowskie powinny zatem ustanowić jeden elektroniczny system informacyjny i komunikacyjny przechowujący wszystkie istotne informacje dotyczące warunków operacyjnych i administracyjnych transportu ładunków niepodzielnych oraz korzystania z EMS w przejrzysty i łatwo dostępny sposób. Przedmiotowy krajowy system powinien również umożliwiać przewoźnikom uzyskiwanie informacji i składanie wniosków drogą elektroniczną w znormalizowanym formacie, dotyczących specjalnych zezwoleń na przewóz ładunków niepodzielnych w danym państwie członkowskim.

*Poprawka*

(11) Transport ładunków niepodzielnych pomocą pojazdów lub zespołów pojazdów przekraczających maksymalne obciążenia lub wymiary oraz korzystanie z EMS, biorąc pod uwagę ich potrzeby w zakresie dodatkowych zabezpieczeń i odpowiedniej infrastruktury, wymagają poświęcenia szczególnej uwagi takim elementom, jak przejrzystość odpowiednich informacji, pewność prawa i harmonizacja procesów wydawania zezwoleń. Państwa członkowskie powinny zatem ustanowić jeden elektroniczny system informacyjny i komunikacyjny przechowujący wszystkie istotne informacje dotyczące warunków operacyjnych i administracyjnych transportu ładunków niepodzielnych oraz korzystania z EMS w przejrzysty i łatwo dostępny sposób. Przedmiotowy krajowy system powinien również umożliwiać przewoźnikom uzyskiwanie informacji i składanie wniosków drogą elektroniczną w znormalizowanym **unijnym** formacie, dotyczących specjalnych zezwoleń na przewóz ładunków niepodzielnych w danym państwie członkowskim. ***Zezwolenia te należy wydawać w formacie elektronicznym i należy umożliwić prowadzenie transportu ładunków nienormatywnych na podstawie tego elektronicznego dokumentu. Taki krajowy system powinien ponadto udzielać informacji o maksymalnych dopuszczalnych wymiarach i obciążeniach pojazdów i zespołów pojazdów ustanowionych na szczeblu krajowym, informacji o ewentualnych***

*ograniczeniach, w szczególności ograniczeniach wysokości, a także informacji na temat minimalnych wymogów w zakresie kwalifikacji dla kierowców. Aby zapewnić przewoźnikom i obywatelom możliwość uzyskania dostępu do wszystkich istotnych informacji w jednym miejscu, Komisja powinna – najpóźniej do [6 miesięcy po dacie transpozycji niniejszej dyrektywy] – ustanowić specjalny europejski portal internetowy łączący krajowe systemy elektroniczne i komunikacyjne i pozwalający m.in. uzyskać jasny przegląd geograficznego rozmieszczenia dróg, po których EMS mogą się poruszać w państwach członkowskich.*

Or. en

**Poprawka 73**  
**Kosma Złotowski**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Motyw 11**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(11) Transport ładunków niepodzielnych pomocą pojazdów lub zespołów pojazdów przekraczających maksymalne obciążenia lub wymiary oraz korzystanie z EMS, biorąc pod uwagę ich potrzeby w zakresie dodatkowych zabezpieczeń i odpowiedniej infrastruktury, wymagają poświęcenia szczególnej uwagi takim elementom, jak przejrzystość odpowiednich informacji, pewność prawa i harmonizacja procesów wydawania zezwoleń. Państwa członkowskie powinny zatem ustanowić jeden elektroniczny system informacyjny i komunikacyjny przechowujący wszystkie istotne informacje dotyczące warunków operacyjnych i administracyjnych transportu ładunków niepodzielnych oraz korzystania z EMS w przejrzysty i łatwo dostępny sposób. Przedmiotowy krajowy

*Poprawka*

(11) Transport ładunków niepodzielnych pomocą pojazdów lub zespołów pojazdów przekraczających maksymalne obciążenia lub wymiary oraz korzystanie z EMS, biorąc pod uwagę ich potrzeby w zakresie dodatkowych zabezpieczeń i odpowiedniej infrastruktury, wymagają poświęcenia szczególnej uwagi takim elementom, jak przejrzystość odpowiednich informacji, pewność prawa i harmonizacja procesów wydawania zezwoleń. Państwa członkowskie powinny zatem ustanowić jeden elektroniczny system informacyjny i komunikacyjny przechowujący wszystkie istotne informacje dotyczące warunków operacyjnych i administracyjnych transportu ładunków niepodzielnych oraz korzystania z EMS w przejrzysty i łatwo dostępny sposób. Przedmiotowy krajowy

**system** powinien również umożliwiać przewoźnikom uzyskiwanie informacji i składanie wniosków drogą elektroniczną w znormalizowanym formacie, **dotyczących** specjalnych zezwoleń na przewóz **ładunków** niepodzielnych w danym państwie członkowskim.

powinien również umożliwiać przewoźnikom uzyskiwanie informacji i składanie wniosków drogą elektroniczną w znormalizowanym formacie **w celu uzyskania** specjalnych zezwoleń na przewóz niepodzielnych **ładunków** w danym państwie członkowskim.  
**Zezwolenia te powinny być wydawane w formacie elektronicznym i powinna istnieć możliwość wykonania transportu nienormatywnego na podstawie zezwolenia wydanego w formacie elektronicznym.**

Or. pl

**Poprawka 74**  
**Markus Ferber, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Motyw 11**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(11) Transport ładunków niepodzielnych pomocą pojazdów lub zespołów pojazdów przekraczających maksymalne obciążenia lub wymiary oraz korzystanie z EMS, biorąc pod uwagę ich potrzeby w zakresie dodatkowych zabezpieczeń i odpowiedniej infrastruktury, wymagają poświęcenia szczególnej uwagi takim elementom, jak przejrzystość odpowiednich informacji, pewność prawa i harmonizacja procesów wydawania zezwoleń. Państwa członkowskie powinny zatem ustanowić jeden elektroniczny system informacyjny i komunikacyjny przechowujący wszystkie istotne informacje dotyczące warunków operacyjnych i administracyjnych transportu ładunków niepodzielnych oraz korzystania z EMS w przejrzysty i łatwo dostępny sposób. Przedmiotowy krajowy system powinien również umożliwiać przewoźnikom uzyskiwanie informacji i składanie wniosków drogą elektroniczną w znormalizowanym formacie, dotyczących

*Poprawka*

(11) Transport ładunków niepodzielnych pomocą pojazdów lub zespołów pojazdów przekraczających maksymalne obciążenia lub wymiary oraz korzystanie z EMS, biorąc pod uwagę ich potrzeby w zakresie dodatkowych zabezpieczeń i odpowiedniej infrastruktury, wymagają poświęcenia szczególnej uwagi takim elementom, jak przejrzystość odpowiednich informacji, pewność prawa i harmonizacja procesów wydawania zezwoleń. Państwa członkowskie powinny zatem ustanowić jeden elektroniczny system informacyjny i komunikacyjny przechowujący wszystkie istotne informacje dotyczące warunków operacyjnych i administracyjnych transportu ładunków niepodzielnych oraz korzystania z EMS w przejrzysty i łatwo dostępny sposób. Przedmiotowy krajowy system powinien również umożliwiać przewoźnikom uzyskiwanie informacji i składanie wniosków drogą elektroniczną w znormalizowanym formacie, dotyczących

specjalnych zezwoleń na przewóz ładunków niepodzielnych w danym państwie członkowskim.

specjalnych zezwoleń na przewóz ładunków niepodzielnych w danym państwie członkowskim. **Zezwolenia te należy wydawać w formie elektronicznej, umożliwiając przewoźnikom prowadzenie transportu takich ładunków nienormatywnych na podstawie tego elektronicznego dokumentu.**

Or. en

## Poprawka 75

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Motyw 11

*Tekst proponowany przez Komisję*

(11) Transport ładunków niepodzielnych pomocą pojazdów lub zespołów pojazdów przekraczających maksymalne obciążenia lub wymiary oraz korzystanie z EMS, biorąc pod uwagę ich potrzeby w zakresie dodatkowych zabezpieczeń i odpowiedniej infrastruktury, wymagają poświęcenia szczególnej uwagi takim elementom, jak przejrzystość odpowiednich informacji, pewność prawa i harmonizacja procesów wydawania zezwoleń. Państwa członkowskie powinny zatem ustanowić jeden elektroniczny system informacyjny i komunikacyjny przechowujący wszystkie istotne informacje dotyczące warunków operacyjnych i administracyjnych transportu ładunków niepodzielnych oraz korzystania z EMS w przejrzysty i łatwo dostępny sposób. Przedmiotowy krajowy system powinien również umożliwiać przewoźnikom uzyskiwanie informacji i składanie wniosków drogą elektroniczną w znormalizowanym formacie, dotyczących specjalnych zezwoleń na przewóz ładunków niepodzielnych w danym państwie członkowskim.

*Poprawka*

(11) Transport ładunków niepodzielnych pomocą pojazdów lub zespołów pojazdów przekraczających maksymalne obciążenia lub wymiary oraz korzystanie z EMS, biorąc pod uwagę ich potrzeby w zakresie dodatkowych zabezpieczeń i odpowiedniej infrastruktury, wymagają poświęcenia szczególnej uwagi takim elementom, jak przejrzystość odpowiednich informacji, pewność prawa i harmonizacja procesów wydawania zezwoleń. Państwa członkowskie powinny zatem ustanowić jeden elektroniczny system informacyjny i komunikacyjny przechowujący wszystkie istotne informacje dotyczące warunków operacyjnych i administracyjnych transportu ładunków niepodzielnych oraz korzystania z EMS w przejrzysty i łatwo dostępny sposób. Przedmiotowy krajowy system powinien również umożliwiać przewoźnikom uzyskiwanie informacji i składanie wniosków drogą elektroniczną w znormalizowanym formacie, dotyczących specjalnych zezwoleń na przewóz ładunków niepodzielnych w danym państwie członkowskim. **Zezwolenia te należy wydawać w formie**

***elektronicznym i należy umożliwić przewoźnikom prowadzenie transportu ładunków nienormatywnych na podstawie elektronicznego dokumentu.***

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Niektóre państwa członkowskie wymagają od kierowców przechowywania zezwoleń w pojazdach wyłącznie w formie papierowej. Prowadzi to do zbędnych obciążeń administracyjnych i biurokratycznych. Aby uprościć i usprawnić procesy, kierowcy powinni mieć możliwość korzystania z dokumentów zezwoleń w formie elektronicznej.*

#### **Poprawka 76** **Bergur Løkke Rasmussen**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy** **Motyw 11**

##### *Tekst proponowany przez Komisję*

(11) Transport ładunków niepodzielnych pomocą pojazdów lub zespołów pojazdów przekraczających maksymalne obciążenia lub wymiary oraz korzystanie z EMS, biorąc pod uwagę ich potrzeby w zakresie dodatkowych zabezpieczeń i odpowiedniej infrastruktury, wymagają poświęcenia szczególnej uwagi takim elementom, jak przejrzystość odpowiednich informacji, pewność prawa i harmonizacja procesów wydawania zezwoleń. Państwa członkowskie powinny zatem ustanowić jeden elektroniczny system informacyjny i komunikacyjny przechowujący wszystkie istotne informacje dotyczące warunków operacyjnych i administracyjnych transportu ładunków niepodzielnych oraz korzystania z EMS w przejrzysty i łatwo dostępny sposób. Przedmiotowy krajowy system powinien również umożliwiać przewoźnikom uzyskiwanie informacji i składanie wniosków drogą elektroniczną w znormalizowanym formacie, dotyczących specjalnych zezwoleń na przewóz ładunków niepodzielnych w danym

##### *Poprawka*

(11) Transport ładunków niepodzielnych pomocą pojazdów lub zespołów pojazdów przekraczających maksymalne obciążenia lub wymiary oraz korzystanie z EMS, biorąc pod uwagę ich potrzeby w zakresie dodatkowych zabezpieczeń i odpowiedniej infrastruktury, wymagają poświęcenia szczególnej uwagi takim elementom, jak przejrzystość odpowiednich informacji, pewność prawa i harmonizacja procesów wydawania zezwoleń. Państwa członkowskie powinny zatem ustanowić jeden elektroniczny system informacyjny i komunikacyjny przechowujący wszystkie istotne informacje dotyczące warunków operacyjnych i administracyjnych transportu ładunków niepodzielnych oraz korzystania z EMS w przejrzysty i łatwo dostępny sposób. Przedmiotowy krajowy system powinien również umożliwiać przewoźnikom uzyskiwanie informacji i składanie wniosków drogą elektroniczną w znormalizowanym formacie, dotyczących specjalnych zezwoleń na przewóz ładunków niepodzielnych w danym

państwie członkowskim.

państwie członkowskim. **Zezwolenia te należy wydawać w formie elektronicznej i należy umożliwić prowadzenie transportu ładunków nienormatywnych na podstawie tego elektronicznego dokumentu.**

Or. en

**Poprawka 77**  
**Jan-Christoph Oetjen, Elsi Katainen**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Motyw 11**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(11) Transport ładunków niepodzielnych pomocą pojazdów lub zespołów pojazdów przekraczających maksymalne obciążenia lub wymiary oraz korzystanie z EMS, biorąc pod uwagę ich potrzeby w zakresie dodatkowych zabezpieczeń i odpowiedniej infrastruktury, wymagają poświęcenia szczególnej uwagi takim elementom, jak przejrzystość odpowiednich informacji, pewność prawa i harmonizacja procesów wydawania zezwoleń. Państwa członkowskie powinny zatem ustanowić jeden elektroniczny system informacyjny i komunikacyjny przechowujący wszystkie istotne informacje dotyczące warunków operacyjnych i administracyjnych transportu ładunków niepodzielnych oraz korzystania z EMS w przejrzysty i łatwo dostępny sposób. Przedmiotowy krajowy system powinien również umożliwiać przewoźnikom uzyskiwanie informacji i składanie wniosków drogą elektroniczną w znormalizowanym formacie, dotyczących specjalnych zezwoleń na przewóz ładunków niepodzielnych w danym państwie członkowskim.

*Poprawka*

(11) Transport ładunków niepodzielnych pomocą pojazdów lub zespołów pojazdów przekraczających maksymalne obciążenia lub wymiary oraz korzystanie z EMS, biorąc pod uwagę ich potrzeby w zakresie dodatkowych zabezpieczeń i odpowiedniej infrastruktury, wymagają poświęcenia szczególnej uwagi takim elementom, jak przejrzystość odpowiednich informacji, pewność prawa i harmonizacja procesów wydawania zezwoleń. Państwa członkowskie powinny zatem ustanowić jeden elektroniczny system informacyjny i komunikacyjny przechowujący wszystkie istotne informacje dotyczące warunków operacyjnych i administracyjnych transportu ładunków niepodzielnych oraz korzystania z EMS w przejrzysty i łatwo dostępny sposób. Przedmiotowy krajowy system powinien również umożliwiać przewoźnikom uzyskiwanie informacji i składanie wniosków drogą elektroniczną w znormalizowanym formacie, dotyczących specjalnych zezwoleń na przewóz ładunków niepodzielnych w danym państwie członkowskim. **Zezwolenia te należy wydawać w formie elektronicznej.**



## Uzasadnienie

*Niektóre państwa członkowskie wymagają od kierowców przechowywania zezwoleń wyłącznie w formie papierowej w pojazdach. Te państwa członkowskie wydają również zezwolenia, które liczą niekiedy ponad 300 stron i muszą być przewożone w ciężarówce oraz wszystkich pojazdach towarzyszących. Prowadzi to do zbędnych obciążeń biurokratycznych, stanowi marnotrawstwo papieru i w żaden sposób nie przyczynia się do poprawy bezpieczeństwa na drogach.*

**Poprawka 78****Ciarán Cuffe**

w imieniu grupy Verts/ALE

**Wniosek dotyczący dyrektywy****Motyw 12***Tekst proponowany przez Komisję*

(12) *Sztuczne bariery dla transgranicznego transportu cięższych samochodów ciężarowych wykorzystywanych głównie w transporcie dalekobieżnym (takich jak zespoły pojazdów o liczbie osi 5 i 6) należy usunąć w zharmonizowany sposób, aby w perspektywie krótkoterminowej wykorzystać efektywność operacyjną, energetyczną i środowiskową związaną z większą pojemnością ładunkową przyznaną przez państwa członkowskie, w tym w transporcie intermodalnym. Aby skutecznie stymulować przejście na mobilność bezemisyjną, należy stopniowo wycofywać cięższe samochody ciężarowe napędzane paliwami kopalnymi **począwszy od 2035 r., od którego przewiduje się, że penetracja rynku przez bezemisyjne pojazdy ciężkie znacznie wzrośnie do poziomu około 50 % nowo rejestrowanych pojazdów ciężkich. Po stopniowym wycofaniu cięższe samochody ciężarowe powinny być nadal dopuszczone do ruchu krajowego, natomiast w przypadku ruchu międzynarodowego powinny spełniać wymogi maksymalnego dopuszczalnego***

*Poprawka*

(12) Aby skutecznie stymulować przejście na mobilność bezemisyjną **i promować operacje transportu kombinowanego**, należy stopniowo wycofywać cięższe samochody ciężarowe napędzane paliwami kopalnymi. **Z tego względu w kolejnych latach należy w większym stopniu motywować do korzystania z pojazdów bezemisyjnych w ruchu transgranicznym zamiast pojazdów napędzanych paliwami kopalnymi.**

**obciążenia określone w załączniku I do dyrektywy 96/53/WE, która ogranicza zwiększenie dopuszczalnego obciążenia pojazdów bezemisyjnych i pojazdów uczestniczących w operacji transportu intermodalnego.**

Or. en

**Poprawka 79  
Roman Haider**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 12**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(12) ***Sztuczne bariery dla transgranicznego transportu cięższych samochodów ciężarowych wykorzystywanych głównie w transporcie dalekobieżnym (takich jak zespoły pojazdów o liczbie osi 5 i 6) należy usunąć w zharmonizowany sposób, aby w perspektywie krótkoterminowej wykorzystać efektywność operacyjną, energetyczną i środowiskową związaną z większą pojemnością ładunkową przyznaną przez państwa członkowskie, w tym w transporcie intermodalnym.*** Aby skutecznie stymulować przejście na mobilność bezemisyjną, należy stopniowo wycofywać cięższe samochody ciężarowe napędzane paliwami kopalnymi począwszy od 2035 r., od którego przewiduje się, że penetracja rynku przez bezemisyjne pojazdy ciężkie znacznie wzrośnie do poziomu około 50 % nowo rejestrowanych pojazdów ciężkich. Po stopniowym wycofaniu cięższe samochody ciężarowe powinny ***być nadal dopuszczone do ruchu krajowego, natomiast w przypadku ruchu międzynarodowego powinny*** spełniać wymogi maksymalnego dopuszczalnego obciążenia określone w załączniku I do dyrektywy 96/53/WE, która ogranicza zwiększenie dopuszczalnego obciążenia

*Poprawka*

(12) Aby skutecznie stymulować przejście na mobilność bezemisyjną, należy stopniowo wycofywać cięższe samochody ciężarowe napędzane paliwami kopalnymi począwszy od 2035 r., od którego przewiduje się, że penetracja rynku przez bezemisyjne pojazdy ciężkie znacznie wzrośnie do poziomu około 50 % nowo rejestrowanych pojazdów ciężkich. Po stopniowym wycofaniu cięższe samochody ciężarowe powinny spełniać wymogi maksymalnego dopuszczalnego obciążenia określone w załączniku I do dyrektywy 96/53/WE, która ogranicza zwiększenie dopuszczalnego obciążenia pojazdów bezemisyjnych i pojazdów uczestniczących w operacji transportu intermodalnego.

pojazdów bezemisyjnych i pojazdów uczestniczących w operacji transportu intermodalnego.

Or. en

### Uzasadnienie

*Należy ograniczyć do minimum wpływ cięższych samochodów ciężarowych na przesunięcie międzygałęziowe i infrastrukturę drogową oraz bezpieczeństwo na drogach, dlatego nie istnieją argumenty przemawiające za wprowadzeniem odstępstwa na szczeblu krajowym.*

### Poprawka 80 Peter Lundgren

#### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 12

*Tekst proponowany przez Komisję*

(12) Sztuczne bariery dla transgranicznego transportu **cięższych samochodów ciężarowych wykorzystywanych głównie w transporcie dalekobieżnym (takich jak zespoły pojazdów o liczbie osi 5 i 6)** należy usunąć w zharmonizowany sposób, aby w perspektywie krótkoterminowej wykorzystać efektywność operacyjną, energetyczną i środowiskową związaną z większą pojemnością ładunkową przyznaną przez państwa członkowskie, w tym w transporcie intermodalnym. Aby skutecznie stymulować przejście na mobilność bezemisyjną, należy **stopniowo wycofywać cięższe samochody ciężarowe napędzane paliwami kopalnymi począwszy od 2035 r., od którego przewiduje się, że penetracja** rynku przez bezemisyjne pojazdy ciężkie **znacznie wzrośnie do poziomu około 50 % nowo rejestrowanych pojazdów ciężkich. Po stopniowym wycofaniu cięższe samochody ciężarowe** powinny być nadal dopuszczone do **ruchu krajowego, natomiast w przypadku** ruchu międzynarodowego **powinny spełniać wymogi maksymalnego dopuszczalnego**

*Poprawka*

(12) Sztuczne bariery dla transgranicznego transportu **zespołów** pojazdów o liczbie osi 5 i 6 należy usunąć w zharmonizowany sposób, aby w perspektywie krótkoterminowej wykorzystać efektywność operacyjną, energetyczną i środowiskową związaną z większą pojemnością ładunkową przyznaną przez państwa członkowskie, w tym w transporcie intermodalnym. Aby skutecznie stymulować przejście na mobilność bezemisyjną, należy **dalej zachęcać do penetracji** rynku przez **bardziej wydajne** bezemisyjne pojazdy ciężkie. **Inne niż bezemisyjne zespoły pojazdów o liczbie osi 5 i 6** powinny być nadal dopuszczone do ruchu międzynarodowego z **dopuszczalnym obciążeniem jednakowym jak w przypadku** pojazdów bezemisyjnych, **o ile cele określone w rozporządzeniu (UE) 2019/1242 umożliwiają pierwszą rejestrację takich pojazdów lub zespołów.**

**obciążenia określone w załączniku I do dyrektywy 96/53/WE, która ogranicza zwiększenie dopuszczalnego obciążenia pojazdów bezemisyjnych i pojazdów uczestniczących w operacji transportu intermodalnego.**

Or. en

## **Poprawka 81 Rovana Plumb**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 12**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(12) Sztuczne bariery dla transgranicznego transportu **cięższych samochodów ciężarowych wykorzystywanych głównie w transporcie dalekobieżnym (takich jak zespoły pojazdów o liczbie osi 5 i 6)** należy usunąć w zharmonizowany sposób, aby w perspektywie krótkoterminowej wykorzystać efektywność operacyjną, energetyczną i środowiskową związaną z większą pojemnością ładunkową przyznaną przez państwa członkowskie, w tym w transporcie intermodalnym. Aby skutecznie stymulować przejście na mobilność bezemisyjną, należy **stopniowo wycofywać cięższe samochody ciężarowe napędzane paliwami kopalnymi począwszy od 2035 r., od którego przewiduje się, że penetracja** rynku przez bezemisyjne pojazdy ciężkie **znacznie wzrośnie do poziomu około 50 % nowo rejestrowanych pojazdów ciężkich. Po stopniowym wycofaniu cięższe samochody ciężarowe** powinny być nadal dopuszczone do **ruchu krajowego, natomiast w przypadku** ruchu międzynarodowego **powinny spełniać wymogi maksymalnego dopuszczalnego obciążenia określone w załączniku I do dyrektywy 96/53/WE, która ogranicza zwiększenie dopuszczalnego obciążenia**

*Poprawka*

(12) Sztuczne bariery dla transgranicznego transportu **zespołów** pojazdów o liczbie osi 5 i 6 należy usunąć w zharmonizowany sposób, aby w perspektywie krótkoterminowej wykorzystać efektywność operacyjną, energetyczną i środowiskową związaną z większą pojemnością ładunkową przyznaną przez państwa członkowskie, w tym w transporcie intermodalnym. Aby skutecznie stymulować przejście na mobilność bezemisyjną, należy **dalej zachęcać do penetracji** rynku przez **bardziej wydajne** bezemisyjne pojazdy ciężkie. **Inne niż bezemisyjne zespoły pojazdów o liczbie osi 5 i 6** powinny być nadal dopuszczone do ruchu międzynarodowego z **dopuszczalnym obciążeniem jednakowym jak w przypadku** pojazdów bezemisyjnych, **o ile cele określone w rozporządzeniu (UE) 2019/1242 umożliwiają pierwszą rejestrację takich pojazdów lub zespołów.**

pojazdów bezemisyjnych i pojazdów uczestniczących w operacji transportu intermodalnego.

Or. en

**Poprawka 82**  
**Markus Ferber, Henna Virkkunen**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Motyw 12**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(12) Sztuczne bariery dla transgranicznego transportu cięższych samochodów ciężarowych wykorzystywanych głównie w transporcie dalekobieżnym (takich jak zespoły pojazdów o liczbie osi 5 i 6) należy usunąć w zharmonizowany sposób, aby w perspektywie krótkoterminowej wykorzystać efektywność operacyjną, energetyczną i środowiskową związaną z większą pojemnością ładunkową przyznaną przez państwa członkowskie, w tym w transporcie intermodalnym. Aby skutecznie stymulować przejście na mobilność bezemisyjną, należy **stopniowo wycofywać cięższe samochody ciężarowe napędzane paliwami kopalnymi począwszy od 2035 r., od którego przewiduje się, że penetracja** rynku przez bezemisyjne pojazdy ciężkie **znacznie wzrośnie do poziomu około 50 % nowo rejestrowanych pojazdów ciężkich. Po stopniowym wycofaniu cięższe samochody ciężarowe** powinny być nadal dopuszczone do **ruchu krajowego, natomiast w przypadku** ruchu międzynarodowego **powinny spełniać wymogi maksymalnego dopuszczalnego obciążenia określone w załączniku I do dyrektywy 96/53/WE, która ogranicza zwiększenie dopuszczalnego obciążenia** pojazdów bezemisyjnych i pojazdów uczestniczących w operacji transportu

*Poprawka*

(12) Sztuczne bariery dla transgranicznego transportu cięższych samochodów ciężarowych wykorzystywanych głównie w transporcie dalekobieżnym (takich jak zespoły pojazdów o liczbie osi 5 i 6) należy usunąć w zharmonizowany sposób, aby w perspektywie krótkoterminowej wykorzystać efektywność operacyjną, energetyczną i środowiskową związaną z większą pojemnością ładunkową przyznaną przez państwa członkowskie, w tym w transporcie intermodalnym. Aby skutecznie stymulować przejście na mobilność bezemisyjną, należy **dalej zachęcać do penetracji** rynku przez **bardziej wydajne** bezemisyjne pojazdy ciężkie. **Inne niż bezemisyjne zespoły pojazdów o liczbie osi 5 i 6** powinny być nadal dopuszczone do ruchu międzynarodowego z **dopuszczalnym obciążeniem jednakowym jak w przypadku** pojazdów bezemisyjnych, **o ile cele określone w rozporządzeniu (UE) 2019/1242 umożliwiają pierwszą rejestrację takich pojazdów lub zespołów, a sytuacja pod względem warunków podstawowych jest zadowalająca.**

Uzasadnienie

*Dostosowanie do rozporządzenia (UE) 2019/1242 określającego normy emisji CO<sub>2</sub> dla pojazdów ciężkich, w którym określono cele do 2040 r. dotyczące wprowadzania na rynek nowych bezemisyjnych pojazdów ciężkich.*

**Poprawka 83**

**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Ondřej Kovařík**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Motyw 12**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(12) Sztuczne bariery dla transgranicznego transportu cięższych samochodów ciężarowych wykorzystywanych głównie w transporcie dalekobieżnym (takich jak zespoły pojazdów o liczbie osi 5 i 6) należy usunąć w zharmonizowany sposób, aby w perspektywie krótkoterminowej wykorzystać efektywność operacyjną, energetyczną i środowiskową związaną z większą pojemnością ładunkową przyznaną przez państwa członkowskie, w tym w transporcie intermodalnym. Aby skutecznie stymulować przejście na mobilność bezemisyjną, należy stopniowo wycofywać cięższe samochody ciężarowe napędzane paliwami kopalnymi począwszy od 2035 r., ***od którego przewiduje się, że penetracja rynku przez bezemisyjne pojazdy ciężkie znacznie wzrośnie do poziomu około 50 % nowo rejestrowanych pojazdów ciężkich.*** Po stopniowym wycofaniu cięższe samochody ciężarowe powinny być nadal dopuszczone do ruchu krajowego, natomiast w przypadku ruchu międzynarodowego powinny spełniać wymogi maksymalnego dopuszczalnego obciążenia określone w załączniku I do dyrektywy 96/53/WE, która ogranicza

*Poprawka*

(12) Sztuczne bariery dla transgranicznego transportu cięższych samochodów ciężarowych wykorzystywanych głównie w transporcie dalekobieżnym (takich jak zespoły pojazdów o liczbie osi 5 i 6) należy usunąć w zharmonizowany sposób, aby w perspektywie krótkoterminowej wykorzystać efektywność operacyjną, energetyczną i środowiskową związaną z większą pojemnością ładunkową przyznaną przez państwa członkowskie, w tym w transporcie intermodalnym. Aby skutecznie stymulować przejście na mobilność bezemisyjną, należy stopniowo wycofywać cięższe samochody ciężarowe napędzane paliwami kopalnymi ***zgodnie z celami określonymi w rozporządzeniu dotyczącym norm emisji CO<sub>2</sub> dla pojazdów ciężkich. W związku z tym należy stopniowo wycofywać te pojazdy, począwszy od 2040 r., jeżeli zostaną spełnione warunki podstawowe.*** Po stopniowym wycofaniu cięższe samochody ciężarowe powinny być nadal dopuszczone do ruchu krajowego, natomiast w przypadku ruchu międzynarodowego powinny spełniać wymogi maksymalnego dopuszczalnego obciążenia określone w

zwiększenie dopuszczalnego obciążenia pojazdów bezemisyjnych i pojazdów uczestniczących w operacji transportu intermodalnego.

załączniku I do dyrektywy 96/53/WE, która ogranicza zwiększenie dopuszczalnego obciążenia pojazdów bezemisyjnych i pojazdów uczestniczących w operacji transportu intermodalnego.

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Należy zapewnić zachęty skłaniające przewoźników do obniżenia emisyjności transportu drogowego. Jednak na potrzeby pewności prawa i spójności przepisów harmonogram stopniowego wycofywania należy w jak największym stopniu dostosować do celów określonych w rozporządzeniu dotyczącym norm emisji CO<sub>2</sub> dla pojazdów ciężkich. Warunki podstawowe obejmują między innymi dostępność infrastruktury oraz pojazdów bezemisyjnych.*

#### **Poprawka 84**

**Pablo Arias Echeverría, José Ramón Bauzá Díaz**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

#### **Motyw 12**

##### *Tekst proponowany przez Komisję*

(12) Sztuczne bariery dla transgranicznego transportu cięższych samochodów ciężarowych wykorzystywanych głównie w transporcie dalekobieżnym (takich jak zespoły pojazdów o liczbie osi 5 i 6) należy usunąć w zharmonizowany sposób, aby w perspektywie krótkoterminowej wykorzystać efektywność operacyjną, energetyczną i środowiskową związaną z większą pojemnością ładunkową przyznaną przez państwa członkowskie, w tym w transporcie intermodalnym. Aby skutecznie stymulować przejście na mobilność bezemisyjną, należy **stopniowo wycofywać cięższe samochody ciężarowe napędzane paliwami kopalnymi począwszy od 2035 r., od którego przewiduje się, że penetracja rynku przez bezemisyjne pojazdy ciężkie znacznie wzrośnie do poziomu około 50 % nowo rejestrowanych pojazdów ciężkich.** Po stopniowym

##### *Poprawka*

(12) Sztuczne bariery dla transgranicznego transportu cięższych samochodów ciężarowych wykorzystywanych głównie w transporcie dalekobieżnym (takich jak zespoły pojazdów o liczbie osi 5 i 6) należy usunąć w zharmonizowany sposób, aby w perspektywie krótkoterminowej wykorzystać efektywność operacyjną, energetyczną i środowiskową związaną z większą pojemnością ładunkową przyznaną przez państwa członkowskie, w tym w transporcie intermodalnym. Aby skutecznie stymulować przejście na mobilność bezemisyjną, należy **ocenić, począwszy od 2032 r., czy stan postępu technologicznego na rynkach umożliwia stopniowe wycofanie cięższych samochodów ciężarowych napędzanych paliwami kopalnymi.** Po stopniowym wycofaniu cięższe samochody ciężarowe powinny być nadal dopuszczone do ruchu

wycofaniu cięższe samochody ciężarowe powinny być nadal dopuszczone do ruchu krajowego, natomiast w przypadku ruchu międzynarodowego powinny spełniać wymogi maksymalnego dopuszczalnego obciążenia określone w załączniku I do dyrektywy 96/53/WE, która ogranicza zwiększenie dopuszczalnego obciążenia pojazdów bezemisyjnych i pojazdów uczestniczących w operacji transportu intermodalnego.

krajowego, natomiast w przypadku ruchu międzynarodowego powinny spełniać wymogi maksymalnego dopuszczalnego obciążenia określone w załączniku I do dyrektywy 96/53/WE, która ogranicza zwiększenie dopuszczalnego obciążenia pojazdów bezemisyjnych i pojazdów uczestniczących w operacji transportu intermodalnego.

Or. en

### **Poprawka 85**

**Ciarán Cuffe**

w imieniu grupy Verts/ALE

### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

#### **Motyw 14**

*Tekst proponowany przez Komisję*

***(14) Potencjał ograniczenia zużycia energii w drodze poprawy aerodynamiki w przypadku pojazdów z otwartymi nadwoziami do przewozu pojazdów jest bardzo ograniczony. Rozbieżne przepisy krajowe dotyczące wystających ładunków na pojazdach do przewozu pojazdów powodują zakłócenia konkurencji i znacznie ograniczają ich potencjał w zakresie poprawy wydajności operacyjnej i efektywności energetycznej w ruchu międzynarodowym. W związku z tym konieczne jest zharmonizowanie przepisów dotyczących wystających ładunków na pojazdach z otwartymi nadwoziami do przewozu pojazdów, aby zapewnić właściwą realizację tych celów.***

*Poprawka*

*skreśla się*

Or. en

### **Poprawka 86**

**Peter Lundgren**



## Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 14

### *Tekst proponowany przez Komisję*

(14) Potencjał ograniczenia zużycia energii w drodze poprawy aerodynamiki w przypadku pojazdów z **otwartymi nadwoziami** do przewozu pojazdów jest bardzo ograniczony. **Rozbieżne** przepisy krajowe dotyczące wystających ładunków na pojazdach do przewozu pojazdów powodują zakłócenia konkurencji i znacznie ograniczają ich potencjał w zakresie poprawy wydajności operacyjnej i efektywności energetycznej w ruchu międzynarodowym. W związku z tym konieczne jest zharmonizowanie przepisów dotyczących wystających ładunków na pojazdach z **otwartymi nadwoziami** do przewozu pojazdów, aby zapewnić właściwą realizację tych celów.

### *Poprawka*

(14) Potencjał ograniczenia zużycia energii w drodze poprawy aerodynamiki w przypadku pojazdów do przewozu pojazdów, z **których większość posiada otwarte nadwozia**, jest bardzo ograniczony. **Liczne różne** przepisy krajowe dotyczące **stosowania** wystających ładunków na pojazdach do przewozu pojazdów powodują zakłócenia konkurencji i znacznie ograniczają ich potencjał w zakresie poprawy wydajności operacyjnej i efektywności energetycznej w ruchu międzynarodowym. W związku z tym konieczne jest zharmonizowanie przepisów dotyczących **stosowania** wystających ładunków na pojazdach do przewozu pojazdów, aby zapewnić właściwą realizację tych celów.

Or. en

## Poprawka 87 Rovana Plumb

## Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 14

### *Tekst proponowany przez Komisję*

(14) Potencjał ograniczenia zużycia energii w drodze poprawy aerodynamiki w przypadku pojazdów z **otwartymi nadwoziami** do przewozu pojazdów jest bardzo ograniczony. **Rozbieżne** przepisy krajowe dotyczące wystających ładunków na pojazdach do przewozu pojazdów powodują zakłócenia konkurencji i znacznie ograniczają ich potencjał w zakresie poprawy wydajności operacyjnej i efektywności energetycznej w ruchu międzynarodowym. W związku

### *Poprawka*

(14) Potencjał ograniczenia zużycia energii w drodze poprawy aerodynamiki w przypadku pojazdów do przewozu pojazdów, z **których większość posiada otwarte nadwozia**, jest bardzo ograniczony. **Liczne różne** przepisy krajowe dotyczące **stosowania** wystających ładunków na pojazdach do przewozu pojazdów powodują zakłócenia konkurencji i znacznie ograniczają ich potencjał w zakresie poprawy wydajności operacyjnej i efektywności energetycznej

z tym konieczne jest zharmonizowanie przepisów dotyczących wystających ładunków na pojazdach z **otwartymi nadwoziami** do przewozu pojazdów, aby zapewnić właściwą realizację tych celów.

w ruchu międzynarodowym. W związku z tym konieczne jest zharmonizowanie przepisów dotyczących **stosowania** wystających ładunków na pojazdach do przewozu pojazdów, aby zapewnić właściwą realizację tych celów.

Or. en

## **Poprawka 88**

**Ciarán Cuffe**

w imieniu grupy Verts/ALE

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Motyw 14 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(14a) W związku ze wzrostem sprzedaży większych pojazdów sportowo-użytkowych (SUV) nowe pojazdy osobowe stają się coraz szersze. Obecnie przepisy UE przewidują jeden limit prawny (255 cm) regulujący szerokość wszystkich rodzajów nowych pojazdów. To uniwersalne dotychczasowe podejście umożliwia szybki wzrost średniej szerokości samochodów i pick-upów, która zbliża się do limitu wynoszącego 255 cm, a wiele dużych modeli pojazdów typu SUV oraz pick-upów osiągnęło już szerokość rzędu 200–215 cm. Większe rozmiary pojazdów powodują szczególne problemy, jeśli chodzi o bezpieczeństwo drogowe, środowisko oraz infrastrukturę drogową, ponieważ stwarzają większe zagrożenie dla bezpieczeństwa niechronionych użytkowników dróg, budowa pojazdów wymaga użycia większej ilości materiałów, pojazdy generują większe ilości emisji z rury wydechowej i zużywają więcej energii, a zwiększona masa powoduje większy nacisk na infrastrukturę drogową. W związku z tym należy obniżyć prawnie dozwolony limit szerokości pojazdów należących do kategorii M1 i N1 w drodze zmiany rozporządzenia (UE) 2019/2144,***

*zapewniając przy tym producentom wystarczająco dużo czasu na przygotowanie, zwłaszcza w przypadku producentów pojazdów bezemisyjnych.*

Or. en

**Poprawka 89**  
**Mario Furore**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Motyw 15**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(15) Pojazdy ciężkie z wydłużonymi kabinami zaczęły pojawiać się na rynku wraz z bezemisyjnymi układami napędowymi. Korzystanie z bezemisyjnych układów napędowych wymaga, w zależności od technologii, dodatkowej przestrzeni, której nie należy wliczać do ładowności pojazdu, tak aby sektor bezemisyjnego transportu drogowego nie był karany pod względem ekonomicznym. Należy zatem doprecyzować, że przekroczenie maksymalnej długości wydłużonych kabin ma zapewniać przestrzeń potrzebną do zastosowania technologii bezemisyjnej, np. akumulatorów i zbiorników wodoru, pod warunkiem, że nie zagraża to bezpieczeństwu, wydajności i komfortowi aerodynamicznych kabin.

*Poprawka*

(15) Pojazdy ciężkie z wydłużonymi kabinami zaczęły pojawiać się na rynku wraz z bezemisyjnymi układami napędowymi. Korzystanie z bezemisyjnych układów napędowych wymaga, w zależności od technologii, dodatkowej przestrzeni, której nie należy wliczać do ładowności pojazdu, tak aby sektor bezemisyjnego transportu drogowego nie był karany pod względem ekonomicznym. Należy zatem doprecyzować, że przekroczenie maksymalnej długości wydłużonych kabin ma zapewniać przestrzeń potrzebną do zastosowania technologii bezemisyjnej, np. akumulatorów i zbiorników wodoru, pod warunkiem, że nie zagraża to bezpieczeństwu, wydajności i komfortowi aerodynamicznych kabin. ***W szczególności w pojazdach wyposażonych w toalety należy zapewnić ich obecność i nie przeznaczać przestrzeni zajmowanej przez toaletę na zastosowanie technologii bezemisyjnych.***

Or. it

**Poprawka 90**  
**Ciarán Cuffe**  
w imieniu grupy Verts/ALE

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Motyw 15 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(15a) W celu zagwarantowania, że brak zgodności między transportem drogowym a szlakami kolejowymi i śródlądowymi nie zaszkodzi zdolności transportu intermodalnego do współpracy i konkurencji z transportem drogowym, Komisja powinna zadbać o to, by nowe pojazdy i nowe zespoły pojazdów spełniały wymogi operacji transportu kombinowanego pod względem technicznym i operacyjnym. W tym celu Komisja powinna zmienić przepisy dotyczące homologacji typu i uwzględnić między innymi masę, kształt, rozmiary, przystosowanie do podnoszenia żurawiem, odporność na pęd powietrza generowany podczas transportu kolejowego oraz – w przypadku nowych przyczep – możliwość wsunięcia i złożenia wystających urządzeń.*

Or. en

**Poprawka 91**  
**Dominique Riquet**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Motyw 16**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

(16) Podobnie jak w przypadku potrzeby dodatkowej przestrzeni obecne normy nie są również odpowiednie, aby zrównoważyć zwiększenie obciążenia bezemisyjnych pojazdów ciężkich, w szczególności w transporcie dalekobieżnym. Dodatkowe obciążenie i nacisk osi są niezbędne w przypadku zespołów pojazdów bezemisyjnych, a także najpopularniejszych pojazdów osobowych

(16) Podobnie jak w przypadku potrzeby dodatkowej przestrzeni obecne normy nie są również odpowiednie, aby zrównoważyć zwiększenie obciążenia bezemisyjnych pojazdów ciężkich, w szczególności w transporcie dalekobieżnym. Dodatkowe obciążenie i nacisk osi są niezbędne w przypadku zespołów pojazdów bezemisyjnych, a także najpopularniejszych pojazdów osobowych

używanych w Unii. Lżejsze technologie i lepsza aerodynamika sprawiają, że wykorzystanie bezemisyjnych systemów napędowych będzie bardziej wydajne (na przykład, aby umożliwić większy zasięg i dłuższą żywotność baterii) dzięki ograniczeniu zużycia zużywania przez nie energii. ***Aby zapewnić dodatkowe zachęty do wprowadzania bezemisyjnych pojazdów ciężkich, promować rozwój technologiczny, a także wyposażenie pojazdów o ulepszonej aerodynamice, zwiększenie dopuszczalnego obciążenia powinno zatem zostać odłączone od masy wynikającej z technologii bezemisyjnej.***

używanych w Unii. Lżejsze technologie i lepsza aerodynamika sprawiają, że wykorzystanie bezemisyjnych systemów napędowych będzie bardziej wydajne (na przykład, aby umożliwić większy zasięg i dłuższą żywotność baterii) dzięki ograniczeniu zużycia zużywania przez nie energii.

Or. en

## **Poprawka 92 Roman Haider**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 16**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(16) Podobnie jak w przypadku potrzeby dodatkowej przestrzeni obecne normy nie są również odpowiednie, aby zrównoważyć zwiększenie obciążenia bezemisyjnych pojazdów ciężkich, w szczególności w transporcie dalekobieżnym. Dodatkowe obciążenie i nacisk osi są niezbędne w przypadku zespołów pojazdów bezemisyjnych, a także najpopularniejszych pojazdów osobowych używanych w Unii. Lżejsze technologie i lepsza aerodynamika sprawiają, że wykorzystanie bezemisyjnych systemów napędowych będzie bardziej wydajne (na przykład, aby umożliwić większy zasięg i dłuższą żywotność baterii) dzięki ograniczeniu zużycia zużywania przez nie energii. ***Aby zapewnić dodatkowe zachęty do wprowadzania bezemisyjnych pojazdów ciężkich, promować rozwój technologiczny, a także wyposażenie***

*Poprawka*

(16) Podobnie jak w przypadku potrzeby dodatkowej przestrzeni obecne normy nie są również odpowiednie, aby zrównoważyć zwiększenie obciążenia ***w postaci alternatywnego napędu*** bezemisyjnych pojazdów ciężkich, w szczególności w transporcie dalekobieżnym. Dodatkowe obciążenie i nacisk osi ***do masy alternatywnego napędu, lecz nieprzekraczające wartości wskazanych w załączniku I, pkt 2.2.2*** są niezbędne w przypadku zespołów pojazdów bezemisyjnych, a także najpopularniejszych pojazdów osobowych używanych w Unii. Lżejsze technologie i lepsza aerodynamika sprawiają, że wykorzystanie bezemisyjnych systemów napędowych będzie bardziej wydajne (na przykład, aby umożliwić większy zasięg i dłuższą żywotność baterii) dzięki ograniczeniu zużycia zużywania przez nie

*pojazdów o ulepszonej aerodynamice, zwiększenie dopuszczalnego obciążenia powinno zatem zostać odłączone od masy wynikającej z technologii bezemisyjnej.*

energii.

Or. en

### Uzasadnienie

*Rail transport in general and single wagon transport in particular are characterized by a very low economic threshold, which in turn means that they are very sensitive to even small volume reductions. Across all corridors and at 44t/25.25m LHV, volume reductions of more than 30% are found in single wagon transport and of more than 13% in combined transport. The impact of the allowance of additional transport volume on road would have an irreversible impact on the modal shift. In order to reduce the already higher external costs of road transport as much as possible compared to more ecological rail transport and to minimize the effects of heavy-duty vehicles on the road infrastructure, the extra weight allowances should be linked to the weight of the respective alternative drive.*

### Poprawka 93

**Elsi Katainen, Ondřej Kovařík**

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 16

*Tekst proponowany przez Komisję*

(16) Podobnie jak w przypadku potrzeby dodatkowej przestrzeni obecne normy nie są również odpowiednie, aby zrównoważyć zwiększenie obciążenia bezemisyjnych pojazdów ciężkich, w szczególności w transporcie dalekobieżnym. Dodatkowe obciążenie ***i nacisk osi są*** niezbędne w przypadku zespołów pojazdów bezemisyjnych, a także najpopularniejszych pojazdów osobowych używanych w Unii. Lżejsze technologie i lepsza aerodynamika sprawią, że wykorzystanie bezemisyjnych systemów napędowych będzie bardziej wydajne (na przykład, aby umożliwić większy zasięg i dłuższą żywotność baterii) dzięki ograniczeniu zużycia zużywania przez nie energii. Aby zapewnić dodatkowe zachęty do wprowadzania bezemisyjnych pojazdów ciężkich, promować rozwój technologiczny, a także wyposażenie

*Poprawka*

(16) Podobnie jak w przypadku potrzeby dodatkowej przestrzeni obecne normy nie są również odpowiednie, aby zrównoważyć zwiększenie obciążenia bezemisyjnych pojazdów ciężkich, w szczególności w transporcie dalekobieżnym. Dodatkowe obciążenie ***jest*** niezbędne w przypadku zespołów pojazdów bezemisyjnych, a także najpopularniejszych pojazdów osobowych używanych w Unii. ***Nie powinno mu jednak towarzyszyć zwiększenie nacisku osi, aby uniknąć gwałtownego zwiększenia zużycia dróg.*** Lżejsze technologie i lepsza aerodynamika sprawią, że wykorzystanie bezemisyjnych systemów napędowych będzie bardziej wydajne (na przykład, aby umożliwić większy zasięg i dłuższą żywotność baterii) dzięki ograniczeniu zużycia zużywania przez nie energii. Aby zapewnić dodatkowe zachęty do wprowadzania bezemisyjnych pojazdów

pojazdów o ulepszonej aerodynamice, zwiększenie dopuszczalnego obciążenia powinno zatem zostać odłączone od masy wynikającej z technologii bezemisyjnej.

ciężkich, promować rozwój technologiczny, a także wyposażenie pojazdów o ulepszonej aerodynamice, zwiększenie dopuszczalnego obciążenia powinno zatem zostać odłączone od masy wynikającej z technologii bezemisyjnej.

Or. en

### *Uzasadnienie*

*Dopuszczalne dodatkowe obciążenie w przypadku pojazdów bezemisyjnych zachęci do ich wykorzystywania i jest również niezbędne do uwzględnienia cięższych technologii stosowanych w pojazdach. Tym niemniej zwiększenie nacisku osi prowadzi do gwałtownego wzrostu zużycia dróg. Aby tego uniknąć, w przypadku takich ciężarówek należy zdecydować się na zwiększenie liczby osi lub zastosowanie innych rozwiązań technicznych i w ten sposób ograniczyć obciążenie na oś, przyczyniając się do ograniczenia zużycia dróg i uszkodzeń infrastruktury.*

### **Poprawka 94**

**Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

### **Motyw 16**

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

(16) Podobnie jak w przypadku potrzeby dodatkowej przestrzeni obecne normy nie są również odpowiednie, aby zrównoważyć zwiększenie obciążenia bezemisyjnych pojazdów ciężkich, w szczególności w transporcie dalekobieżnym. Dodatkowe obciążenie i nacisk osi są niezbędne w przypadku zespołów pojazdów bezemisyjnych, a także najpopularniejszych pojazdów osobowych używanych w Unii. Lżejsze technologie i lepsza aerodynamika sprawia, że wykorzystanie bezemisyjnych systemów napędowych będzie bardziej wydajne (na przykład, aby umożliwić większy zasięg i dłuższą żywotność baterii) dzięki ograniczeniu zużycia zużywania przez nie energii. Aby zapewnić dodatkowe zachęty do wprowadzania bezemisyjnych pojazdów ciężkich, promować rozwój

#### *Poprawka*

(16) Podobnie jak w przypadku potrzeby dodatkowej przestrzeni obecne normy nie są również odpowiednie, aby zrównoważyć zwiększenie obciążenia bezemisyjnych pojazdów ciężkich, w szczególności w transporcie dalekobieżnym. Dodatkowe obciążenie i nacisk osi są niezbędne w przypadku zespołów pojazdów, **w tym** bezemisyjnych **pojazdów silnikowych**, a także najpopularniejszych pojazdów osobowych używanych w Unii. Lżejsze technologie i lepsza aerodynamika sprawia, że wykorzystanie bezemisyjnych systemów napędowych będzie bardziej wydajne (na przykład, aby umożliwić większy zasięg i dłuższą żywotność baterii) dzięki ograniczeniu zużycia zużywania przez nie energii. Aby zapewnić dodatkowe zachęty do wprowadzania bezemisyjnych pojazdów ciężkich, promować rozwój

technologiczny, a także wyposażenie pojazdów o ulepszonej aerodynamice, zwiększenie dopuszczalnego obciążenia powinno zatem zostać odłączone od masy wynikającej z technologii bezemisyjnej.

technologiczny, a także wyposażenie pojazdów o ulepszonej aerodynamice, zwiększenie dopuszczalnego obciążenia powinno zatem zostać odłączone od masy wynikającej z technologii bezemisyjnej.

Or. en

**Poprawka 95**  
**Dominique Riquet**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Motyw 16 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(16a) Pojazdy elektryczne o napędzie akumulatorowym, pojazdy zasilane wodorowymi ogniwami paliwowymi i inne pojazdy napędzane wodorem mają duży potencjał w zakresie dekarbonizacji niektórych segmentów sektora transportu ciężkiego, a ich rozwój powinien być wspierany, przy jednoczesnym uwzględnieniu faktu, że żadna technologia nie pozostaje bez wpływu na środowisko. Tam, gdzie elektryfikacja nie jest możliwa lub jest mniej wydajna, a pojazdy napędzane wodorem nie są odpowiednie lub konkurencyjne cenowo, zasada neutralności technologicznej pozwala na zapewnienie równych szans z innymi technologiami, które są bardziej dojrzałe.*

Or. en

**Poprawka 96**  
**Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Motyw 17**



(17) Skuteczne, efektywne i spójne egzekwowanie przepisów ma ogromne znaczenie dla zapewnienia niezakłóconej konkurencji między operatorami i wyeliminowania zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego i infrastruktury drogowej stwarzanych przez pojazdy bezprawnie przekraczające dopuszczalne obciążenia lub wymiary. Aby lepiej ukierunkować kontrole drogowe na przeciążone pojazdy – i jeśli zdecydują się one na korzystanie z automatycznych systemów w infrastrukturze drogowej – państwa członkowskie powinny zapewnić co najmniej wprowadzenie takich systemów w transeuropejskiej sieci transportu drogowego. Ponadto w celu zapewnienia niezawodnego i spójnego egzekwowania przepisów w całej Unii obowiązkowy minimalny poziom kontroli przeprowadzanych przez państwa członkowskie należy ustalić proporcjonalnie do poziomu natężenia ruchu pojazdów objętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy na ich terytoriach, z uwzględnieniem odpowiedniej liczby kontroli w porze nocnej.

(17) Skuteczne, efektywne i spójne egzekwowanie przepisów ma ogromne znaczenie dla zapewnienia niezakłóconej konkurencji między operatorami i wyeliminowania zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego i infrastruktury drogowej stwarzanych przez pojazdy bezprawnie przekraczające dopuszczalne obciążenia lub wymiary. Aby lepiej ukierunkować kontrole drogowe na przeciążone pojazdy – i jeśli zdecydują się one na korzystanie z automatycznych systemów w infrastrukturze drogowej – państwa członkowskie powinny zapewnić co najmniej wprowadzenie takich systemów w transeuropejskiej sieci transportu drogowego. Ponadto w celu zapewnienia niezawodnego i spójnego egzekwowania przepisów w całej Unii obowiązkowy minimalny poziom kontroli przeprowadzanych przez państwa członkowskie należy ustalić proporcjonalnie do poziomu natężenia ruchu pojazdów objętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy na ich terytoriach, z uwzględnieniem odpowiedniej liczby kontroli w porze nocnej. ***Certyfikowane systemy automatyczne powinny być w stanie rozpoznawać pojazdy lub zespoły pojazdów przekraczające maksymalne dopuszczalne obciążenia i korzystające z odstępstwa na podstawie specjalnego zezwolenia lub podobnego ustalenia. Pozwoli to uniknąć nieuzasadnionych kar i oszczędzi kosztów administracyjnych zarówno przewoźnikom, jak i państwom członkowskim.***

Or. en

#### **Poprawka 97**

**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen, Ondřej Kovařík**

## Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 17

### *Tekst proponowany przez Komisję*

(17) Skuteczne, efektywne i spójne egzekwowanie przepisów ma ogromne znaczenie dla zapewnienia niezakłóconej konkurencji między operatorami i wyeliminowania zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego i infrastruktury drogowej stwarzanych przez pojazdy bezprawnie przekraczające dopuszczalne obciążenia lub wymiary. Aby lepiej ukierunkować kontrole drogowe na przeciążone pojazdy – i jeśli zdecydują się one na korzystanie z automatycznych systemów w infrastrukturze drogowej – państwa członkowskie powinny zapewnić co najmniej wprowadzenie takich systemów w transeuropejskiej sieci transportu drogowego. Ponadto w celu zapewnienia niezawodnego i spójnego egzekwowania przepisów w całej Unii obowiązkowy minimalny poziom kontroli przeprowadzanych przez państwa członkowskie należy ustalić proporcjonalnie do poziomu natężenia ruchu pojazdów objętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy na ich terytoriach, z uwzględnieniem odpowiedniej liczby kontroli w porze nocnej.

### *Poprawka*

(17) Skuteczne, efektywne i spójne egzekwowanie przepisów ma ogromne znaczenie dla zapewnienia niezakłóconej konkurencji między operatorami i wyeliminowania zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego i infrastruktury drogowej stwarzanych przez pojazdy bezprawnie przekraczające dopuszczalne obciążenia lub wymiary. Aby lepiej ukierunkować kontrole drogowe na przeciążone pojazdy – i jeśli zdecydują się one na korzystanie z automatycznych systemów w infrastrukturze drogowej – państwa członkowskie powinny zapewnić co najmniej wprowadzenie takich systemów w transeuropejskiej sieci transportu drogowego. Ponadto w celu zapewnienia niezawodnego i spójnego egzekwowania przepisów w całej Unii obowiązkowy minimalny poziom kontroli przeprowadzanych przez państwa członkowskie należy ustalić proporcjonalnie do poziomu natężenia ruchu pojazdów objętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy na ich terytoriach, z uwzględnieniem odpowiedniej liczby kontroli w porze nocnej. ***Jeżeli jest to technicznie możliwe, system wdrożony w odnośnych państwach członkowskich powinien uznawać dodatkowe dopuszczalne obciążenia lub wymiary w przypadku transportu ładunków nienormatywnych, jeżeli wydano w tym celu ważne zezwolenie, aby zapobiec nieuzasadnionemu sankcjonowaniu tych przewozów.***

Or. en

### *Uzasadnienie*

*Pojazdy przewożące ładunki nienormatywne przekraczają standardowe limity obciążenia. Jeżeli systemy automatyczne nie umożliwiają bezpośredniego uznawania zezwoleń dotyczących transportu ładunków nienormatywnych, przewoźnicy prowadzący ten rodzaj*

*transportu mogą być niesprawiedliwie karani grzywnami. Zwłaszcza w przypadku przewoźników zagranicznych sprostowanie takiej grzywny jest trudne i czasochłonne. Prowadzi to do nieuczciwych praktyk na jednolitym rynku między państwami członkowskimi, a w związku z tym wdrożone systemy powinny uznawać zezwolenia dotyczące transportu ładunków nienormatywnych.*

**Poprawka 98**  
**Kosma Złotowski**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Motyw 17**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(17) Skuteczne, efektywne i spójne egzekwowanie przepisów ma ogromne znaczenie dla zapewnienia niezakłóconej konkurencji między operatorami i wyeliminowania zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego i infrastruktury drogowej stwarzanych przez pojazdy bezprawnie przekraczające dopuszczalne obciążenia lub wymiary. Aby lepiej ukierunkować kontrole drogowe na przeciążone pojazdy – i jeśli zdecydują się one na korzystanie z automatycznych systemów w infrastrukturze drogowej – państwa członkowskie powinny zapewnić co najmniej wprowadzenie takich systemów w transeuropejskiej sieci transportu drogowego. Ponadto w celu zapewnienia niezawodnego i spójnego egzekwowania przepisów w całej Unii obowiązkowy minimalny poziom kontroli przeprowadzanych przez państwa członkowskie należy ustalić proporcjonalnie do poziomu natężenia ruchu pojazdów objętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy na ich terytoriach, z uwzględnieniem odpowiedniej liczby kontroli w porze nocnej.

*Poprawka*

(17) Skuteczne, efektywne i spójne egzekwowanie przepisów ma ogromne znaczenie dla zapewnienia niezakłóconej konkurencji między operatorami i wyeliminowania zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego i infrastruktury drogowej stwarzanych przez pojazdy bezprawnie przekraczające dopuszczalne obciążenia lub wymiary. Aby lepiej ukierunkować kontrole drogowe na przeciążone pojazdy – i jeśli zdecydują się one na korzystanie z automatycznych systemów w infrastrukturze drogowej – państwa członkowskie powinny zapewnić co najmniej wprowadzenie takich systemów w transeuropejskiej sieci transportu drogowego. Ponadto w celu zapewnienia niezawodnego i spójnego egzekwowania przepisów w całej Unii obowiązkowy minimalny poziom kontroli przeprowadzanych przez państwa członkowskie należy ustalić proporcjonalnie do poziomu natężenia ruchu pojazdów objętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy na ich terytoriach, z uwzględnieniem odpowiedniej liczby kontroli w porze nocnej. ***Wdrożony system powinien uznawać uprawnienia do transportu nienormatywnego, jeśli wydano ważne zezwolenie, aby uniknąć nieuzasadnionych kar dla przewoźników za wykonywanie takich przewozów.***

**Poprawka 99**  
**Jan-Christoph Oetjen, Elsi Katainen**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Motyw 17**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(17) Skuteczne, efektywne i spójne egzekwowanie przepisów ma ogromne znaczenie dla zapewnienia niezakłóconej konkurencji między operatorami i wyeliminowania zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego i infrastruktury drogowej stwarzanych przez pojazdy bezprawnie przekraczające dopuszczalne obciążenia lub wymiary. Aby lepiej ukierunkować kontrole drogowe na przeciążone pojazdy – i jeśli zdecydują się one na korzystanie z automatycznych systemów w infrastrukturze drogowej – państwa członkowskie powinny zapewnić co najmniej wprowadzenie takich systemów w transeuropejskiej sieci transportu drogowego. Ponadto w celu zapewnienia niezawodnego i spójnego egzekwowania przepisów w całej Unii obowiązkowy minimalny poziom kontroli przeprowadzanych przez państwa członkowskie należy ustalić proporcjonalnie do poziomu natężenia ruchu pojazdów objętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy na ich terytoriach, z uwzględnieniem odpowiedniej liczby kontroli w porze nocnej.

*Poprawka*

(17) Skuteczne, efektywne i spójne egzekwowanie przepisów ma ogromne znaczenie dla zapewnienia niezakłóconej konkurencji między operatorami i wyeliminowania zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego i infrastruktury drogowej stwarzanych przez pojazdy bezprawnie przekraczające dopuszczalne obciążenia lub wymiary. Aby lepiej ukierunkować kontrole drogowe na przeciążone pojazdy – i jeśli zdecydują się one na korzystanie z automatycznych systemów w infrastrukturze drogowej – państwa członkowskie powinny zapewnić co najmniej wprowadzenie takich systemów w transeuropejskiej sieci transportu drogowego. Ponadto w celu zapewnienia niezawodnego i spójnego egzekwowania przepisów w całej Unii obowiązkowy minimalny poziom kontroli przeprowadzanych przez państwa członkowskie należy ustalić proporcjonalnie do poziomu natężenia ruchu pojazdów objętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy na ich terytoriach, z uwzględnieniem odpowiedniej liczby kontroli w porze nocnej. ***Istniejący system powinien uznawać zezwolenia dotyczące transportu nienormatywnego, jeżeli wydano w tym celu ważne zezwolenie, co pozwoli uniknąć nieuzasadnionych grzywien w odniesieniu do tych przewozów.***

## Uzasadnienie

*Bez bezpośredniego uznawania zezwoleń dotyczących transportu ładunków nienormatywnych przez systemy automatyczne przewoźnicy prowadzący ten rodzaj transportu będą karani nienależnymi grzywnami za przekroczenie standardowych limitów obciążenia. W przypadku przewoźników zagranicznych sprostowanie grzywny jest trudne i czasochłonne. Stawia to zagranicznych przewoźników w niekorzystnej sytuacji konkurencyjnej.*

### Poprawka 100

Ciarán Cuffe

w imieniu grupy Verts/ALE

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Motyw 17

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

(17) Skuteczne, efektywne i spójne egzekwowanie przepisów ma ogromne znaczenie dla zapewnienia niezakłóconej konkurencji między operatorami i wyeliminowania zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego i infrastruktury drogowej stwarzanych przez pojazdy bezprawnie przekraczające dopuszczalne obciążenia lub wymiary. Aby lepiej ukierunkować kontrole drogowe na przeciążone pojazdy – i jeśli zdecydują się one na korzystanie z automatycznych systemów w infrastrukturze drogowej – państwa członkowskie powinny zapewnić co najmniej wprowadzenie takich systemów w transeuropejskiej sieci transportu drogowego. Ponadto w celu zapewnienia niezawodnego i spójnego egzekwowania przepisów w całej Unii obowiązkowy minimalny poziom kontroli przeprowadzanych przez państwa członkowskie należy ustalić proporcjonalnie do poziomu natężenia ruchu pojazdów objętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy na ich terytoriach, z uwzględnieniem **odpowiedniej liczby** kontroli w porze nocnej.

#### *Poprawka*

(17) Skuteczne, efektywne i spójne egzekwowanie przepisów ma ogromne znaczenie dla zapewnienia niezakłóconej konkurencji między operatorami i wyeliminowania zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego i infrastruktury drogowej stwarzanych przez pojazdy bezprawnie przekraczające dopuszczalne obciążenia lub wymiary. Aby lepiej ukierunkować kontrole drogowe na przeciążone pojazdy – i jeśli zdecydują się one na korzystanie z automatycznych systemów w infrastrukturze drogowej – państwa członkowskie powinny zapewnić co najmniej wprowadzenie takich systemów w transeuropejskiej sieci transportu drogowego. Ponadto w celu zapewnienia niezawodnego i spójnego egzekwowania przepisów w całej Unii obowiązkowy minimalny poziom kontroli przeprowadzanych przez państwa członkowskie należy ustalić proporcjonalnie do poziomu natężenia ruchu pojazdów objętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy na ich terytoriach, z uwzględnieniem kontroli w porze nocnej. **Aby wesprzeć egzekwowanie przepisów, należy ponadto wprowadzić wymóg obowiązkowego posiadania w pojazdach i zespołach pojazdów**

**Poprawka 101**  
**Markus Ferber, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Motyw 17**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(17) Skuteczne, efektywne i spójne egzekwowanie przepisów ma ogromne znaczenie dla zapewnienia niezakłóconej konkurencji między operatorami i wyeliminowania zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego i infrastruktury drogowej stwarzanych przez pojazdy bezprawnie przekraczające dopuszczalne obciążenia lub wymiary. Aby lepiej ukierunkować kontrole drogowe na przeciążone pojazdy – i jeśli zdecydują się one na korzystanie z automatycznych systemów w infrastrukturze drogowej – państwa członkowskie powinny zapewnić co najmniej wprowadzenie takich systemów w transeuropejskiej sieci transportu drogowego. Ponadto w celu zapewnienia niezawodnego i spójnego egzekwowania przepisów w całej Unii obowiązkowy minimalny poziom kontroli przeprowadzanych przez państwa członkowskie należy ustalić proporcjonalnie do poziomu natężenia ruchu pojazdów objętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy na ich terytoriach, z uwzględnieniem odpowiedniej liczby kontroli w porze nocnej.

*Poprawka*

(17) Skuteczne, efektywne i spójne egzekwowanie przepisów ma ogromne znaczenie dla zapewnienia niezakłóconej konkurencji między operatorami i wyeliminowania zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego i infrastruktury drogowej stwarzanych przez pojazdy bezprawnie przekraczające dopuszczalne obciążenia lub wymiary. Aby lepiej ukierunkować kontrole drogowe na przeciążone pojazdy – i jeśli zdecydują się one na korzystanie z automatycznych systemów w infrastrukturze drogowej – państwa członkowskie powinny zapewnić co najmniej wprowadzenie takich systemów w transeuropejskiej sieci transportu drogowego. Ponadto w celu zapewnienia niezawodnego i spójnego egzekwowania przepisów w całej Unii obowiązkowy minimalny poziom kontroli przeprowadzanych przez państwa członkowskie należy ustalić proporcjonalnie do poziomu natężenia ruchu pojazdów objętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy na ich terytoriach, z uwzględnieniem odpowiedniej liczby kontroli w porze nocnej. ***Wdrożony system powinien uznawać dodatkowe dopuszczalne obciążenia lub wymiary w przypadku transportu ładunków nienormatywnych, jeżeli wydano w tym celu ważne zezwolenie, aby zapobiec***

***nieuzasadnionemu sankcjonowaniu  
takich przewozów.***

Or. en

*Uzasadnienie*

*Bez zapewnienia bezpośredniego uznawania zezwoleń dotyczących transportu ładunków nienormatywnych przez systemy automatyczne przewoźnicy prowadzący ten rodzaj transportu będą karani grzywnami w wyniku przekroczenia standardowych limitów obciążenia.*

**Poprawka 102  
Bergur Løkke Rasmussen**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 17**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(17) Skuteczne, efektywne i spójne egzekwowanie przepisów ma ogromne znaczenie dla zapewnienia niezakłóconej konkurencji między operatorami i wyeliminowania zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego i infrastruktury drogowej stwarzanych przez pojazdy bezprawnie przekraczające dopuszczalne obciążenia lub wymiary. Aby lepiej ukierunkować kontrole drogowe na przeciążone pojazdy – i jeśli zdecydują się one na korzystanie z automatycznych systemów w infrastrukturze drogowej – państwa członkowskie powinny zapewnić co najmniej wprowadzenie takich systemów w transeuropejskiej sieci transportu drogowego. Ponadto w celu zapewnienia niezawodnego i spójnego egzekwowania przepisów w całej Unii obowiązkowy minimalny poziom kontroli przeprowadzanych przez państwa członkowskie należy ustalić proporcjonalnie do poziomu natężenia ruchu pojazdów objętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy na ich terytoriach, z uwzględnieniem odpowiedniej liczby kontroli w porze nocnej.

*Poprawka*

(17) Skuteczne, efektywne i spójne egzekwowanie przepisów ma ogromne znaczenie dla zapewnienia niezakłóconej konkurencji między operatorami i wyeliminowania zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego i infrastruktury drogowej stwarzanych przez pojazdy bezprawnie przekraczające dopuszczalne obciążenia lub wymiary. Aby lepiej ukierunkować kontrole drogowe na przeciążone pojazdy – i jeśli zdecydują się one na korzystanie z automatycznych systemów w infrastrukturze drogowej – państwa członkowskie powinny zapewnić co najmniej wprowadzenie takich systemów w transeuropejskiej sieci transportu drogowego. Ponadto w celu zapewnienia niezawodnego i spójnego egzekwowania przepisów w całej Unii obowiązkowy minimalny poziom kontroli przeprowadzanych przez państwa członkowskie należy ustalić proporcjonalnie do poziomu natężenia ruchu pojazdów objętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy na ich terytoriach, z uwzględnieniem odpowiedniej liczby kontroli w porze nocnej. ***Wdrożony system powinien***

*uznawać dodatkowe dopuszczalne obciążenia lub wymiary w przypadku transportu ładunków nienormatywnych, jeżeli wydano w tym celu ważne zezwolenie, aby zapobiec nieuzasadnionemu sankcjonowaniu takich przewozów.*

Or. en

**Poprawka 103**  
**Markus Ferber**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Motyw 17 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(17a) Należy pilnie poprawić warunki ramowe dla kierowców pojazdów ciężarowych dotyczące wykonywania zawodu. Brak miejsc postojowych dla pojazdów ciężarowych w UE przyczynia się do pogorszenia warunków pracy kierowców tych pojazdów oraz do niedoboru kierowców. Aby przeciwdziałać skutkom tego stanu rzeczy, Komisja powinna opracować koncepcje pojazdów zapewniające większą niezależność kierowców od komfortowego wyposażenia miejsc postojowych i umożliwić instalację obiektów sanitarnych w pojazdach, odzwierciedloną w wymiarach pojazdów.*

Or. en

**Poprawka 104**  
**Dominique Riquet**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Motyw 19**



*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(19) Aby promować rozwój systemu transportu multimodalnego, transport z użyciem kontenerów należy bardziej ułatwić w drodze dopuszczenia dodatkowej wysokości pojazdów drogowych w celu przewozu kontenerów o zwiększonej wysokości zewnętrznej.**

**skreśla się**

Or. en

**Poprawka 105**  
**Kateřina Konečná**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Motyw 19**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

(19) Aby promować rozwój systemu transportu multimodalnego, transport z użyciem kontenerów należy bardziej ułatwić w drodze dopuszczenia dodatkowej wysokości pojazdów drogowych w celu przewozu kontenerów o zwiększonej wysokości zewnętrznej.

(19) Aby promować rozwój systemu transportu multimodalnego, transport z użyciem kontenerów należy bardziej ułatwić w drodze dopuszczenia dodatkowej wysokości pojazdów drogowych w celu przewozu kontenerów o zwiększonej wysokości zewnętrznej **oraz przez stworzenie niezbędnych warunków ramowych dotyczących infrastruktury drogowej i kolejowej w celu przewozu tych jednostek.**

Or. en

**Poprawka 106**  
**Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Motyw 19**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

(19) Aby promować rozwój systemu transportu multimodalnego, transport

(19) Aby promować rozwój systemu transportu multimodalnego, **w**

z użyciem kontenerów należy bardziej ułatwić w drodze dopuszczenia dodatkowej wysokości pojazdów drogowych w celu przewozu kontenerów o zwiększonej wysokości zewnętrznej.

**szczególności w połączeniu z transportem kolejowym**, transport z użyciem kontenerów należy bardziej ułatwić w drodze dopuszczenia dodatkowej wysokości pojazdów drogowych w celu przewozu kontenerów o zwiększonej wysokości zewnętrznej.

Or. en

## **Poprawka 107 Roman Haider**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 19**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(19) Aby promować rozwój systemu transportu multimodalnego, transport z użyciem kontenerów należy bardziej ułatwić **w drodze dopuszczenia dodatkowej wysokości pojazdów drogowych** w celu przewozu **kontenerów o zwiększonej wysokości zewnętrznej**.

*Poprawka*

(19) Aby promować rozwój systemu transportu multimodalnego, transport z użyciem kontenerów należy bardziej ułatwić **przez stworzenie niezbędnych warunków ramowych dotyczących infrastruktury drogowej i kolejowej** w celu przewozu **tych jednostek**.

Or. en

*Uzasadnienie*

*Ułatwienie wykorzystywania kontenerów o zwiększonej wysokości zewnętrznej w celu wsparcia transportu kombinowanego jest niezbędne, lecz ich wykorzystywanie wymaga dostosowania infrastruktury kolejowej i drogowej, na przykład pełnego wdrożenia skrajni ładunkowej P400.*

## **Poprawka 108 Dominique Riquet**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 19 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(19a) W świetle wysiłków na rzecz ułatwienia transportu kombinowanego w**

*ramach realizacji celów związanych z przesunięciem międzygałęziowym nie należy zmieniać maksymalnej wysokości pojazdów drogowych, w szczególności z powodu zastosowania normy P400 do infrastruktury kolejowej.*

Or. en

## **Poprawka 109**

**Ciarán Cuffe**

w imieniu grupy Verts/ALE

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Motyw 21**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(21) Aby umożliwić sektorowi transportu drogowego szybkie reagowanie na wszelkie sytuacje kryzysowe, takie jak klęski żywiołowe, pandemie, konflikty zbrojne lub awarie infrastruktury, istnieje potrzeba wprowadzenia klauzuli nadzwyczajnej do dyrektywy 96/53/WE, która umożliwia tymczasowe dopuszczenie do ruchu pojazdów ciężkich przekraczających maksymalne dopuszczalne obciążenia lub wymiary, w celu zapewnienia ciągłości dostaw niezbędnych towarów i usług. Taką wyjątkową klauzulę należy stosować tylko wtedy, gdy jest to konieczne w interesie publicznym i pod warunkiem, że nie zagraża to bezpieczeństwu ruchu drogowego.*

*skreśla się*

Or. en

## **Poprawka 110**

**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Motyw 22 a (nowy)**

**(22a) Pojazdy EMS nadal stanowią względną nowość w UE, pomimo że są już wykorzystywane w niektórych państwach członkowskich. Aby wykorzystać informacje pozyskane z monitorowania i gromadzenia danych, a także zapewnić wymianę doświadczeń i wiedzy w zakresie pojazdów EMS pomiędzy poszczególnymi państwami członkowskimi, należy utworzyć Forum najlepszych praktyk w zakresie EMS, którego posiedzenia powinny odbywać się co najmniej raz w roku.**

Or. en

*Uzasadnienie*

*Pojazdy EMS są wykorzystywane w niektórych państwach członkowskich, a w innych nie są używane. Jako że liczba pojazdów EMS dopuszczonych do ruchu zwiększa się i na ich temat gromadzonych jest coraz więcej danych, korzystne byłoby umożliwienie wymiany doświadczeń, wiedzy i najlepszych praktyk między państwami członkowskimi w odniesieniu do pojazdów EMS w postaci Forum najlepszych praktyk w zakresie EMS.*

**Poprawka 111**

**Ciarán Cuffe**

w imieniu grupy Verts/ALE

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Motyw 23**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(23) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszej dyrektywy należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do określenia wspólnego standardowego formularza wniosku oraz harmonizacji zasad i procedur wydawania krajowych zezwoleń lub podobnych ustaleń dotyczących pojazdów lub zespołów pojazdów, które przekraczają maksymalne dopuszczalne obciążenia lub wymiary i są przeznaczone

*Poprawka*

(23) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszej dyrektywy należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do określenia wspólnego standardowego formularza wniosku oraz harmonizacji zasad i procedur wydawania krajowych zezwoleń lub podobnych ustaleń dotyczących pojazdów lub zespołów pojazdów, które przekraczają maksymalne dopuszczalne obciążenia lub wymiary i są przeznaczone

do przewozu ładunków niepodzielnych, do ustanowienia standardowego formatu sprawozdawczego dla państw członkowskich ułatwiającego wypełnianie ich obowiązków sprawozdawczych **oraz do ustanowienia tymczasowych wyjątków od stosowania limitów obciążeń i wymiarów w ruchu międzynarodowym między państwami członkowskimi dotkniętymi kryzysem**. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011<sup>45</sup>.

---

<sup>45</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

do przewozu ładunków niepodzielnych **oraz** do ustanowienia standardowego formatu sprawozdawczego dla państw członkowskich ułatwiającego wypełnianie ich obowiązków sprawozdawczych. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011<sup>45</sup>.

---

<sup>45</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

Or. en

## Poprawka 112

Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Motyw 23

*Tekst proponowany przez Komisję*

(23) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszej dyrektywy należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do określenia wspólnego standardowego formularza wniosku oraz harmonizacji zasad i procedur wydawania krajowych zezwoleń lub podobnych ustaleń dotyczących pojazdów lub zespołów pojazdów, które przekraczają maksymalne dopuszczalne obciążenia lub wymiary i są przeznaczone do przewozu ładunków niepodzielnych, do ustanowienia standardowego formatu

*Poprawka*

(23) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszej dyrektywy należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do określenia wspólnego **unijnego** standardowego formularza wniosku oraz harmonizacji zasad i procedur wydawania krajowych zezwoleń lub podobnych ustaleń dotyczących pojazdów lub zespołów pojazdów, które przekraczają maksymalne dopuszczalne obciążenia lub wymiary i są przeznaczone do przewozu ładunków niepodzielnych, do ustanowienia

sprawozdawczego dla państw członkowskich ułatwiającego wypełnianie ich obowiązków sprawozdawczych oraz do ustanowienia tymczasowych wyjątków od stosowania limitów obciążeń i wymiarów w ruchu międzynarodowym między państwami członkowskimi dotkniętymi kryzysem. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011<sup>45</sup>.

---

<sup>45</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

standardowego formatu sprawozdawczego dla państw członkowskich ułatwiającego wypełnianie ich obowiązków sprawozdawczych oraz do ustanowienia tymczasowych wyjątków od stosowania limitów obciążeń i wymiarów w ruchu międzynarodowym między państwami członkowskimi dotkniętymi kryzysem. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011<sup>45</sup>.

---

<sup>45</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

Or. en

### **Poprawka 113** **Jan-Christoph Oetjen**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2 – litera a**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 2 – tiret 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

– „przyczepa” oznacza pojazd  
*w rozumieniu art. 3 pkt 17 rozporządzenia (UE) 2018/858,*

*Poprawka*

– „przyczepa” oznacza *każdy* pojazd  
*niemający własnego napędu, który jest zaprojektowany i zbudowany tak, aby mógł być ciągnięty przez pojazd z silnikiem napędowym, i który obejmuje naczepy; tym niemniej przyczepa może posiadać napęd w celu pozostania w ruchu bez przykładania siły napędowej, gdy nie jest połączona z pojazdem ciągnącym,*

Or. en

## Uzasadnienie

*Należy zadbać o to, by przewoźnicy zainteresowani inwestycjami w pojazdy bezemisyjne lub bardziej energooszczędne pojazdy silnikowe, przyczepy i naczepy mogli dokonać tych inwestycji bez utrudnień w postaci potoku przepisów. Przepisy w sprawie homologacji typu UE w dalszym ciągu nie umożliwiają homologacji typu przyczep i naczep wyposażonych w pomocniczy układ napędowy. Stanowi to bardzo poważną barierę dla ich wprowadzania na rynek i używania.*

### **Poprawka 114 Carlo Fidanza**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2 – litera a a (nowa)**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 2 – nowe tiret

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*dodaje się definicję w brzmieniu:*

*„– »technologia e-przyczepy« oznacza technologię zaprojektowaną w celu wsparcia pomocniczego wyposażenia przyczepy, w szczególności transportowego urządzenia chłodniczego, która to technologia może obejmować e-oś z regeneracyjnym układem hamulcowym i zestawem akumulatorów do magazynowania energii elektrycznej wytworzonej przez e-oś lub pozyskanej ze źródła pomocniczego,»;*

Or. en

### **Poprawka 115 Jan-Christoph Oetjen**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2 – litera b**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 2 – tiret 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

– „naczepa” oznacza pojazd

– „naczepa” oznacza pojazd

w rozumieniu art. 3 pkt 33 rozporządzenia (UE) 2018/858,

*ciągnięty, w którym oś jest położona lub osie są położone za środkiem ciężkości pojazdu (przy równomiernym obciążeniu) i który jest wyposażony w urządzenie sprzęgające, umożliwiające przenoszenie sił poziomych i pionowych na pojazd ciągnący; co najmniej jedna oś może być napędzana w celu wsparcia pojazdu ciągnącego i dopuszczalny jest wkład w siły napędowe zespołu pojazdów niezależnie od prędkości; aby zapewnić stabilność zespołu pojazdów, siły napędowe naczepy nie mogą przekraczać sił napędowych pojazdu ciągnącego w przypadku prędkości powyżej 15 km/h,*

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Należy zadbać o to, by przewoźnicy zainteresowani inwestycjami w pojazdy bezemisyjne lub bardziej energooszczędne pojazdy silnikowe, przyczepy i naczepy mogli dokonać tych inwestycji bez utrudnień w postaci potoku przepisów. Przepisy w sprawie homologacji typu UE w dalszym ciągu nie umożliwiają homologacji typu przyczep i naczep wyposażonych w pomocniczy układ napędowy. Stanowi to bardzo poważną barierę dla ich wprowadzania na rynek i używania.*

#### **Poprawka 116**

**Ciarán Cuffe**

w imieniu grupy Verts/ALE

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2 – litera c**

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 2 – tiret 5

*Tekst proponowany przez Komisję*

– „europejski system modułowy” oznacza pojazd silnikowy lub zespół pojazdów, do których doczepiona jest co najmniej jedna przyczepa lub naczepa, w przypadku gdy całkowity zespół przekracza maksymalną dopuszczalną długość i może przekraczać maksymalne dopuszczalne obciążenia określone w załączniku I, przy czym poszczególne

*Poprawka*

– „europejski system modułowy” oznacza pojazd silnikowy lub zespół pojazdów, do których doczepiona jest co najmniej jedna przyczepa lub naczepa, w przypadku gdy całkowity zespół przekracza maksymalną dopuszczalną długość i może przekraczać maksymalne dopuszczalne obciążenia określone w załączniku I, przy czym poszczególne



pojazdy silnikowe, przyczepy i naczepy nie przekraczają obciążeń lub wymiarów określonych w załączniku I,

pojazdy silnikowe, przyczepy i naczepy nie przekraczają obciążeń lub wymiarów określonych w załączniku I **oraz są zgodne pod względem technicznym i operacyjnym z operacjami transportu intermodalnego i technikami przeładunkowymi,**

Or. en

**Poprawka 117**  
**Dominique Riquet**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2 – litera c**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 2 – tiret 5

*Tekst proponowany przez Komisję*

– „europejski system modułowy” oznacza pojazd silnikowy lub zespół pojazdów, do których doczepiona jest co najmniej jedna przyczepa lub naczepa, w przypadku gdy całkowity zespół przekracza maksymalną dopuszczalną długość i może przekraczać maksymalne dopuszczalne obciążenia określone w załączniku I, przy czym poszczególne pojazdy silnikowe, przyczepy i naczepy nie przekraczają obciążeń lub wymiarów określonych w załączniku I,

*Poprawka*

– „europejski system modułowy” oznacza pojazd silnikowy lub zespół pojazdów, do których doczepiona jest co najmniej jedna przyczepa lub naczepa, w przypadku gdy całkowity zespół przekracza maksymalną dopuszczalną długość i może przekraczać maksymalne dopuszczalne obciążenia określone w załączniku I, przy czym poszczególne pojazdy silnikowe, przyczepy i naczepy nie przekraczają obciążeń lub wymiarów określonych w załączniku I **oraz są zgodne pod względem technicznym z operacjami transportu kombinowanego,**

Or. en

**Poprawka 118**  
**Dominique Riquet**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2 – litera c a (nowa)**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 2 – nowe tiret

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*ca) po definicji „pojazdu chłodni”  
dodaje się definicję w brzmieniu:*

*„– »transport bez użycia kontenerów«  
oznacza transport towarów lub ładunków  
ładowanych, przewożonych i  
rozładowywanych pojedynczo, luzem lub  
przy zastosowaniu innych metod  
specjalistycznych bez użycia  
standardowych kontenerów,»;*

Or. en

**Poprawka 119**  
**Dominique Riquet**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2 – litera c b (nowa)**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 2 – nowe tiret

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*cb) po definicji „pojazdu chłodni”  
dodaje się definicję w brzmieniu:*

*„– »pojazd z otwartym nadwoziem«  
oznacza pojazd posiadający strefę  
otwartego nadwozia lub skrzynię  
ładunkową bez całkowicie zamkniętego  
lub przykrytego przedziału  
ładunkowego,»;*

Or. en

**Poprawka 120**  
**Dominique Riquet**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2 – litera c c (nowa)**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 2 – nowe tiret

cc) *po definicji „pojazdu chłodni”  
dodaje się definicję w brzmieniu:*

*„– »wystające ładunki« oznacza sytuację,  
w której część ładunku na pojeździe  
wystaje poza prawnie dozwolone lub  
dopuszczalne limity pojazdu, w tym jego  
długość, szerokość lub wysokość,”;*

Or. en

## **Poprawka 121**

**Ciarán Cuffe**

w imieniu grupy Verts/ALE

### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2 – litera d a (nowa)**

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 2 – tiret 13

*Tekst obowiązujący*

*Poprawka*

– „paliwa alternatywne” oznaczają paliwa lub źródła energii, które służą, **przynajmniej częściowo**, jako substytut dla pochodzących z surowej ropy naftowej źródeł energii w transporcie i które mogą potencjalnie przyczynić się do dekarbonizacji transportu i poprawy ekologiczności sektora transportu, obejmujące:

a) energię elektryczną zużyta we wszystkich rodzajach pojazdów elektrycznych;

b) wodór;

**c) gaz ziemny, w tym biometan, w postaci gazowej (sprężony gaz ziemny - CNG) i w postaci ciekłej (skroplony gaz ziemny – LNG);**

**d) gaz płynny (LPG);**

**da) w tiret trzynastym definicja „paliw alternatywnych” otrzymuje brzmienie:**

*„– »paliwa alternatywne« oznaczają paliwa lub źródła energii, które służą jako substytut dla pochodzących z surowej ropy naftowej źródeł energii w transporcie i które mogą potencjalnie przyczynić się do dekarbonizacji transportu i poprawy ekologiczności sektora transportu, obejmujące:*

a) energię elektryczną zużyta we wszystkich rodzajach pojazdów elektrycznych;

b) **wodór** odnawialny;

e) energię mechaniczną z przechowywania paliwa na pokładzie / ze źródeł pokładowych, w tym ciepło odpadowe,

e) energię mechaniczną z przechowywania paliwa na pokładzie / ze źródeł pokładowych, w tym ciepło odpadowe,”;

Or. en

*Dyrektywa 96/53/WE*

## **Poprawka 122**

**Peter Lundgren**

w imieniu grupy Verts/ALE

### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2 – litera d a (nowa)**

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 2 – tiret 13

#### *Tekst obowiązujący*

– „paliwa alternatywne” oznaczają paliwa lub źródła energii, które służą, przynajmniej częściowo, jako substytut dla pochodzących z surowej ropy naftowej źródeł energii w transporcie i które mogą potencjalnie przyczynić się do dekarbonizacji transportu i poprawy ekologiczności sektora transportu, obejmujące:

a) energię elektryczną zużyta we wszystkich rodzajach pojazdów elektrycznych;

b) wodór;

c) gaz ziemny, w tym biometan, w postaci gazowej (sprężony gaz ziemny - CNG) i w postaci ciekłej (skroplony gaz ziemny – LNG);

d) gaz płynny (LPG);

e) energię mechaniczną z przechowywania paliwa na pokładzie / ze źródeł pokładowych, w tym ciepło odpadowe,

#### *Poprawka*

**da) w tiret trzynastym definicja „paliw alternatywnych” otrzymuje brzmienie:**

„– »paliwa alternatywne« oznaczają paliwa lub źródła energii, które służą, przynajmniej częściowo, jako substytut dla pochodzących z surowej ropy naftowej źródeł energii w transporcie i które mogą potencjalnie przyczynić się do dekarbonizacji transportu i poprawy ekologiczności sektora transportu, obejmujące:

a) energię elektryczną zużyta we wszystkich rodzajach pojazdów elektrycznych;

b) wodór;

c) gaz ziemny, w tym biometan, w postaci gazowej (sprężony gaz ziemny - CNG) i w postaci ciekłej (skroplony gaz ziemny – LNG);

d) gaz płynny (LPG);

e) energię mechaniczną z przechowywania paliwa na pokładzie / ze źródeł pokładowych, w tym ciepło odpadowe;

**f) paliwa bezemisyjne,”;**

*Dyrektywa 96/53/WE*

*Uzasadnienie*

*W definicji „paliw alternatywnych” należy uwzględnić „paliwa bezemisyjne”, ponieważ mogą one stanowić ważne źródło energii przyczyniające się do obniżenia emisyjności komercyjnej floty drogowej do przewozu pasażerskiego i przewozu towarów.*

**Poprawka 123**

**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Ondřej Kovařík**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2 – litera e**

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 2 – tiret 14

*Tekst proponowany przez Komisję*

– „pojazd napędzany paliwem alternatywnym” oznacza pojazd silnikowy napędzany w całości paliwem alternatywnym, który uzyskał homologację zgodnie z ramami rozporządzenia (UE) 2018/858

*Poprawka*

– „pojazd napędzany paliwem alternatywnym” oznacza pojazd silnikowy napędzany w całości **lub częściowo** paliwem alternatywnym, który uzyskał homologację zgodnie z ramami rozporządzenia (UE) 2018/858

*Uzasadnienie*

*Poprawka stanowi powrót do definicji pojazdu napędzanego paliwem alternatywnym zawartej w obowiązującym tekście, jako że przedmiotowa dyrektywa ma zastosowanie do wszystkich będących w eksploatacji pojazdów.*

**Poprawka 124**

**Marco Campomenosi**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2 – litera e**

Dyrektywa 95/53/WE

Artykuł 2 – tiret 14

*Tekst proponowany przez Komisję*

– „pojazd napędzany paliwem alternatywnym” oznacza pojazd silnikowy napędzany w całości paliwem alternatywnym, który uzyskał homologację zgodnie z ramami rozporządzenia (UE) 2018/858

*Poprawka*

– „pojazd napędzany paliwem alternatywnym” oznacza pojazd silnikowy napędzany w całości **lub częściowo** paliwem alternatywnym, który uzyskał homologację zgodnie z ramami rozporządzenia (UE) 2018/858

Or. en

**Poprawka 125**  
**Peter Lundgren**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2 – litera e**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 2 – tiret 14

*Tekst proponowany przez Komisję*

– „pojazd napędzany paliwem alternatywnym” oznacza pojazd silnikowy napędzany w całości paliwem alternatywnym, który uzyskał homologację zgodnie z ramami rozporządzenia (UE) 2018/858;

*Poprawka*

– „pojazd napędzany paliwem alternatywnym” oznacza pojazd silnikowy napędzany w całości **lub częściowo** paliwem alternatywnym, który uzyskał homologację zgodnie z ramami rozporządzenia (UE) 2018/858

Or. en

**Poprawka 126**  
**Marco Campomenosi**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2 – litera e a (nowa)**Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 2 – tiret

*Tekst obowiązujący*

„pojazd bezemisyjny” oznacza

*Poprawka*

**ea) definicja „pojazdu bezemisyjnego”  
otrzymuje brzmienie:**

„»pojazd bezemisyjny« oznacza

bezemisyjny pojazd ciężki zdefiniowany w art. 3 pkt 11 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242 (1),

bezemisyjny *silnikowy* pojazd ciężki zdefiniowany w art. 3 pkt 11 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242 (1),”;

Or. enDyrektywa 96/53/WE

## Poprawka 127

Ciarán Cuffe

w imieniu grupy Verts/ALE

### Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2 – litera f

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 2 – tiret 15

*Tekst proponowany przez Komisję*

„operacja transportu intermodalnego”  
oznacza:

*a) operacji transportu kombinowanego zdefiniowanych w art. 1 dyrektywy Rady 92/106/EWG\*; lub*

*b) operacje transportowe związane z przewozem co najmniej jednego kontenera lub nadwozia wymiennego o łącznej maksymalnej długości do 45 stóp, wykorzystujące transport wodny, o ile długość pierwszego lub ostatniego odcinka drogowego nie przekracza 150 km na terytorium Unii. Odległość 150 km, o której mowa powyżej, można przekroczyć w celu dotarcia do najbliższego odpowiedniego terminala transportowego dla planowanej usługi w przypadku:*

*(i) pojazdów spełniających wymogi załącznika I pkt 2.2.2 lit. a) lub b), lub*

*(ii) pojazdów spełniających wymogi załącznika I pkt 2.2.2 lit. c) lub d), w przypadku gdy taka odległość jest dozwolona w danym państwie*

*Poprawka*

„operacja transportu intermodalnego”  
oznacza *szereg* operacji transportu kombinowanego zdefiniowanych w art. 1 dyrektywy Rady 92/106/EWG\*;

członkowskim.

*W przypadku operacji transportu intermodalnego najbliższy odpowiedni terminal transportowy świadczący usługi może znajdować się w państwie członkowskim innym niż państwo członkowskie, w którym przesyłkę załadowano lub wyładowano,*

---

\* Dyrektywa Rady 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych zasad dla niektórych rodzajów transportu kombinowanego towarów między państwami członkowskimi (Dz.U. L 368 z 17.12.1992, s. 38).

---

\* Dyrektywa Rady 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych zasad dla niektórych rodzajów transportu kombinowanego towarów między państwami członkowskimi (Dz.U. L 368 z 17.12.1992, s. 38).

Or. en

## **Poprawka 128**

**Ciarán Cuffe**

w imieniu grupy Verts/ALE

### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2 – litera g a (nowa)**

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 2 – nowe tiret

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**ga) po definicji „platformy eFTI” dodaje się definicję w brzmieniu:**

**„»koszty zewnętrzne« oznaczają koszty zdefiniowane w dyrektywie Rady 92/106/EWG.”;**

Or. en

## **Poprawka 129**

**Peter Lundgren**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera a – wprowadzenie**



Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 4 – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

a) w ust. 1 dodaje się lit. c) w brzmieniu:

*Poprawka*

a) w ust. 2 dodaje się lit. c) w brzmieniu:

***„c) pojazdów lub zespołów pojazdów przeznaczonych do celów międzynarodowego transportu towarów lub pasażerów, które nie odpowiadają parametrom wymienionym w załączniku I, o ile nie ograniczają w sposób znaczący międzynarodowej konkurencji w sektorze transportu zgodnie z definicją w art. 4 ust. 4.”;***

Or. en

### **Poprawka 130 Erik Bergkvist**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera a  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 4 – ustęp 1 – litera c**

*Tekst proponowany przez Komisję*

c) pojazdów lub zespołów pojazdów przeznaczonych do celów międzynarodowego transportu towarów lub pasażerów, które nie odpowiadają parametrom wymienionym w załączniku I.

*Poprawka*

c) pojazdów lub zespołów pojazdów przeznaczonych do celów międzynarodowego transportu towarów lub pasażerów, które nie odpowiadają parametrom wymienionym w załączniku I ***z wyjątkiem operacji transgranicznych z udziałem zespołów pojazdów, które nie odpowiadają parametrom wymienionym w załączniku I, o ile oba zainteresowane państwa członkowskie, na których terenie prowadzone są operacje transgraniczne, wyraziły na to zgodę oraz o ile operacje te nie ograniczają w sposób znaczący międzynarodowej konkurencji w sektorze transportu zgodnie z definicją zawartą w art. 4 ust. 4.***

### Uzasadnienie

*Stwierdzono, że zespoły pojazdów o dużej pojemności znacząco przyczyniają się do ograniczenia zużycia paliwa, emisji, liczby ciężarówek na drogach, a także zmniejszenia niedoborów kierowców w UE. Stosowanie tej praktyki powinno w dalszym ciągu być dozwolone pomiędzy państwami członkowskimi, które wyrażą na to zgodę, ponieważ niektóre z nich nie są w stanie prowadzić operacji transgranicznych w żaden inny sposób, na przykład ze względu na różnice pod względem wymogów dotyczących kolei. Operacje takie są prowadzone od kilkudziesięciu lat bez istotnego wpływu na międzynarodową konkurencję w sektorze transportu.*

#### **Poprawka 131** **Bergur Løkke Rasmussen**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera a**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 4 – ustęp 1 – litera c

*Tekst proponowany przez Komisję*

c) pojazdów lub zespołów pojazdów przeznaczonych do celów międzynarodowego transportu towarów lub pasażerów, które nie odpowiadają parametrom wymienionym w załączniku I.

*Poprawka*

c) pojazdów lub zespołów pojazdów przeznaczonych do celów międzynarodowego transportu towarów lub pasażerów, które nie odpowiadają parametrom wymienionym w załączniku I ***z wyjątkiem operacji transgranicznych z udziałem zespołów pojazdów, które nie odpowiadają parametrom wymienionym w załączniku I, o ile oba zainteresowane państwa członkowskie wyraziły na to zgodę oraz o ile operacje te nie ograniczają w sposób znaczący międzynarodowej konkurencji w sektorze transportu zgodnie z definicją zawartą w art. 4 ust. 4.***

#### **Poprawka 132** **Rovana Plumb**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera a**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 4 – ustęp 1 – litera c

*Tekst proponowany przez Komisję*

c) pojazdów lub zespołów pojazdów przeznaczonych do celów międzynarodowego transportu towarów lub pasażerów, które nie odpowiadają parametrom wymienionym w załączniku I.

*Poprawka*

c) pojazdów lub zespołów pojazdów przeznaczonych do celów międzynarodowego transportu towarów lub pasażerów, które nie odpowiadają parametrom wymienionym w załączniku I. ***Nie powinny one ograniczać w sposób znaczący międzynarodowej konkurencji w sektorze transportu zgodnie z definicją zawartą w art. 4 ust. 4.***

Or. en

**Poprawka 133**  
**Peter Lundgren**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera b**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 4 – ustęp 3 – akapit 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

Państwa członkowskie gwarantują, że warunki wydawania zezwoleń lub podobnych ustaleń związanych z transportem ładunków niepodzielnych są proporcjonalne i niedyskryminujące. W szczególności państwa członkowskie współpracują w celu uniknięcia różnorodnych oznaczeń pojazdów i sygnalizacji oraz stosowania piktogramów zamiast tekstu. Państwa członkowskie nie nakładają wymogów językowych związanych z transportem ładunków niepodzielnych.

*Poprawka*

Państwa członkowskie gwarantują, że warunki wydawania zezwoleń lub podobnych ustaleń związanych z transportem ładunków niepodzielnych są proporcjonalne i niedyskryminujące. W szczególności państwa członkowskie współpracują ***w celu dalszej harmonizacji terminów wydawania zezwoleń. Państwa członkowskie współpracują również*** w celu uniknięcia różnorodnych oznaczeń pojazdów i sygnalizacji oraz stosowania piktogramów zamiast tekstu. Państwa członkowskie ***współpracują również w celu dalszej harmonizacji wyglądu, oznaczeń i sygnalizacji pojazdów eskortujących i samochodów do pilotażu. Państwa członkowskie*** nie nakładają wymogów językowych związanych z

transportem ładunków niepodzielnych.

***Zachęca się państwa członkowskie do udostępniania przejrzystych informacji na temat sieci podstawowej dostępnej na potrzeby transportu ładunków niepodzielnych, jeżeli taka sieć występuje.***

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Wniosek dotyczący dyrektywy może uwzględniać więcej elementów w celu ułatwienia przygotowania krajowych i transgranicznych przewozów ładunków niepodzielnych, w tym w odniesieniu do wniosków o wydanie zezwolenia, kontroli drogowych, dostępnej sieci dróg i pojazdów eskortujących. W ten sposób można zapewnić dalsze ułatwienia dotyczące wydawania zezwoleń i stworzenia odpowiednich tras dla krajowego i transgranicznego transportu ładunków niepodzielnych.*

#### **Poprawka 134**

**Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera b**

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 4 – ustęp 3 – akapit 2

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

Państwa członkowskie zapewniają, aby procedura uzyskiwania zezwoleń lub podobnych ustaleń związanych z transportem ładunków niepodzielnych przebiegała sprawnie, skutecznie i w sposób niedyskryminujący dzięki zminimalizowaniu obciążeń administracyjnych i unikaniu niepotrzebnych opóźnień.

#### *Poprawka*

Państwa członkowskie zapewniają, aby procedura uzyskiwania zezwoleń lub podobnych ustaleń związanych z transportem ładunków niepodzielnych przebiegała sprawnie, skutecznie i w sposób niedyskryminujący dzięki ***udostępnieniu wspólnego unijnego standardowego formularza wniosku*** oraz zminimalizowaniu obciążeń administracyjnych i unikaniu niepotrzebnych opóźnień.

Or. en

#### **Poprawka 135**

**Jan-Christoph Oetjen, Elsi Katainen**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera b**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 4 – ustęp 3 – akapit 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

Państwa członkowskie gwarantują, że warunki wydawania zezwoleń lub podobnych ustaleń związanych z transportem ładunków niepodzielnych są proporcjonalne i niedyskryminujące. W szczególności państwa członkowskie współpracują w celu uniknięcia różnorodnych oznaczeń pojazdów i sygnalizacji **oraz** stosowania piktogramów zamiast tekstu. Państwa członkowskie nie nakładają wymogów językowych związanych z **transportem** ładunków niepodzielnych.

*Poprawka*

Państwa członkowskie gwarantują, że warunki wydawania zezwoleń lub podobnych ustaleń związanych z transportem ładunków niepodzielnych są proporcjonalne i niedyskryminujące. W szczególności państwa członkowskie współpracują **w celu dalszej harmonizacji terminów wydawania zezwoleń. Państwa członkowskie podejmują wspólne działania** w celu uniknięcia różnorodnych oznaczeń pojazdów i sygnalizacji, stosowania piktogramów zamiast tekstu **oraz dalszej harmonizacji wyglądu, oznaczeń i sygnalizacji pojazdów eskortujących i samochodów do pilotażu.** Państwa członkowskie nie nakładają wymogów językowych związanych z **kierowcami prowadzącymi transport** ładunków niepodzielnych. **Zachęca się państwa członkowskie do udostępniania przejrzystych informacji na temat sieci podstawowej dostępnej na potrzeby transportu ładunków niepodzielnych, jeżeli taka sieć występuje.**

Or. en

**Poprawka 136**  
**Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera b**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 4 – ustęp 3 – akapit 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

Państwa członkowskie gwarantują, że warunki wydawania zezwoleń lub podobnych ustaleń związanych z

*Poprawka*

Państwa członkowskie gwarantują, że warunki wydawania zezwoleń lub podobnych ustaleń związanych z

transportem ładunków niepodzielnych są proporcjonalne i niedyskryminujące. W szczególności państwa członkowskie współpracują w celu uniknięcia różnorodnych oznaczeń pojazdów i sygnalizacji oraz stosowania piktogramów zamiast tekstu. Państwa członkowskie nie nakładają wymogów językowych związanych z transportem ładunków niepodzielnych.

transportem ładunków niepodzielnych są proporcjonalne i niedyskryminujące. W szczególności państwa członkowskie współpracują w celu **wydawania zezwoleń lub podobnych ustaleń w formacie elektronicznym** oraz uniknięcia różnorodnych oznaczeń pojazdów i sygnalizacji oraz stosowania piktogramów zamiast tekstu. Państwa członkowskie **współpracują również w celu harmonizacji przeznaczenia, oznaczeń i sygnalizacji pojazdów eskortujących**. Państwa członkowskie nie nakładają wymogów językowych związanych z transportem ładunków niepodzielnych.

Or. en

### **Poprawka 137** **Kosma Zlotowski**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera b**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 4 – ustęp 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

Państwa członkowskie gwarantują, że warunki wydawania zezwoleń lub podobnych ustaleń związanych z transportem ładunków niepodzielnych są proporcjonalne i niedyskryminujące. W szczególności państwa członkowskie współpracują w celu uniknięcia różnorodnych oznaczeń pojazdów i sygnalizacji **oraz** stosowania piktogramów zamiast tekstu. Państwa członkowskie nie nakładają wymogów językowych **związanych z transportem ładunków niepodzielnych**.

*Poprawka*

Państwa członkowskie gwarantują, że warunki wydawania zezwoleń lub podobnych ustaleń związanych z transportem ładunków niepodzielnych są proporcjonalne i niedyskryminujące. W szczególności państwa członkowskie współpracują w celu uniknięcia różnorodnych oznaczeń pojazdów i sygnalizacji, stosowania piktogramów zamiast tekstu **oraz ujednolicenia przepisów dotyczących eskortowania przewozów nienormatywnych**. Państwa członkowskie nie nakładają wymogów językowych **na kierowców pojazdów przewożących ładunki niepodzielne**.

Or. pl

**Poprawka 138**  
**Markus Ferber, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera b**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 4 – ustęp 3 – akapit 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

Państwa członkowskie gwarantują, że warunki wydawania zezwoleń lub podobnych ustaleń związanych z transportem ładunków niepodzielnych są proporcjonalne i niedyskryminujące. W szczególności państwa członkowskie współpracują w celu uniknięcia różnorodnych oznaczeń pojazdów i sygnalizacji oraz stosowania piktogramów zamiast tekstu. Państwa członkowskie nie nakładają wymogów językowych związanych z transportem ładunków niepodzielnych.

*Poprawka*

Państwa członkowskie gwarantują, że warunki wydawania zezwoleń lub podobnych ustaleń związanych z transportem ładunków niepodzielnych są proporcjonalne i niedyskryminujące. W szczególności państwa członkowskie współpracują w celu uniknięcia różnorodnych oznaczeń pojazdów i sygnalizacji oraz stosowania piktogramów zamiast tekstu **oraz dostosowania przepisów dotyczących eskortowania transportu ładunków nienormatywnych**. Państwa członkowskie nie nakładają wymogów językowych związanych z transportem ładunków niepodzielnych **ani kierowcami prowadzącymi ten rodzaj transportu**.

Or. en

**Poprawka 139**  
**Bergur Løkke Rasmussen**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera b**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 4 – ustęp 3 – akapit 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

Państwa członkowskie gwarantują, że warunki wydawania zezwoleń lub podobnych ustaleń związanych z transportem ładunków niepodzielnych są proporcjonalne i niedyskryminujące.

*Poprawka*

Państwa członkowskie gwarantują, że warunki wydawania zezwoleń lub podobnych ustaleń związanych z transportem ładunków niepodzielnych są proporcjonalne i niedyskryminujące.

W szczególności państwa członkowskie współpracują w celu uniknięcia różnorodnych oznaczeń pojazdów i sygnalizacji oraz stosowania piktogramów zamiast tekstu. Państwa członkowskie nie nakładają wymogów językowych związanych z transportem ładunków niepodzielnych.

W szczególności państwa członkowskie współpracują w celu uniknięcia różnorodnych oznaczeń pojazdów i sygnalizacji oraz stosowania piktogramów zamiast tekstu **oraz dostosowania przepisów dotyczących eskortowania transportu ładunków nienormatywnych**. Państwa członkowskie nie nakładają wymogów językowych związanych z transportem ładunków niepodzielnych.

Or. en

### Poprawka 140

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen

#### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera b

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 4 – ustęp 3 – akapit 3

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

Państwa członkowskie gwarantują, że warunki wydawania zezwoleń lub podobnych ustaleń związanych z transportem ładunków niepodzielnych są proporcjonalne i niedyskryminujące. W szczególności państwa członkowskie współpracują w celu uniknięcia różnorodnych oznaczeń pojazdów i sygnalizacji **oraz** stosowania piktogramów zamiast tekstu. Państwa członkowskie nie nakładają wymogów językowych związanych z transportem ładunków niepodzielnych.

#### *Poprawka*

Państwa członkowskie gwarantują, że warunki wydawania zezwoleń lub podobnych ustaleń związanych z transportem ładunków niepodzielnych są proporcjonalne i niedyskryminujące. W szczególności państwa członkowskie współpracują w celu uniknięcia różnorodnych oznaczeń pojazdów i sygnalizacji, stosowania piktogramów zamiast tekstu **oraz dostosowania przepisów dotyczących eskortowania transportu ładunków nienormatywnych**. Państwa członkowskie nie nakładają wymogów językowych związanych z transportem ładunków niepodzielnych.

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Dostosowanie przepisów dotyczących pojazdów eskortujących transport ładunków nienormatywnych ułatwiłoby przewoźnikom prowadzenie transportu transgranicznego.*



**Poprawka 141**  
**Erik Bergkvist**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera b**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 4 – ustęp 4 – akapit 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

Państwa członkowskie mogą dopuścić pojazdy lub zespoły pojazdów przeznaczone do transportu, które wykonują niektóre operacje transportu krajowego, które nie ograniczają w sposób znaczący międzynarodowej konkurencji w sektorze transportu, do ruchu na ich terytorium, jeżeli mają wymiary odbiegające od tych ustanowionych w załączniku I pkt 1.1, 1.2, 1.4 do 1.8, 4.2 i 4.4.

*Poprawka*

Państwa członkowskie mogą dopuścić pojazdy lub zespoły pojazdów przeznaczone do transportu, które wykonują niektóre operacje transportu krajowego **lub międzynarodowego**, które nie ograniczają w sposób znaczący międzynarodowej konkurencji w sektorze transportu, do ruchu na ich terytorium, jeżeli mają **masę i** wymiary odbiegające od tych ustanowionych w załączniku I pkt 1.1, 1.2, **1.3**, 1.4 do 1.8, **2, 4.1**, 4.2 i 4.4.

Or. en

*Uzasadnienie*

*Do tekstu należy dodać operacje transportu międzynarodowego, aby uwzględnić również operacje transgraniczne. Należy również umożliwić rozbieżności pod względem długości, szerokości, wysokości lub masy, ponieważ wykazano, że pojazdy te w znacznym stopniu przyczyniają się do ograniczenia zużycia paliwa oraz redukcji emisji. W przypadku nieuwzględnienia tego uzupełnienia samochody ciężarowe będą musiały rozładowywać towar na granicy, przeladowywać go na mniejsze pojazdy, a następnie dokonywać ponownego rozładunku i przeladunku na większe pojazdy po przekroczeniu granicy. Nie jest to dobrą praktyką na rynku wewnętrznym i nie przynosi korzyści dla środowiska.*

**Poprawka 142**  
**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera b**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 4 – ustęp 4 – akapit 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

Państwa członkowskie mogą dopuścić pojazdy lub zespoły pojazdów przeznaczone do transportu, które wykonują niektóre operacje transportu krajowego, które nie ograniczają w sposób znaczący międzynarodowej konkurencji w sektorze transportu, do ruchu na ich terytorium, jeżeli mają wymiary odbiegające od tych ustanowionych w załączniku I pkt 1.1, 1.2, 1.4 do 1.8, 4.2 i 4.4.

*Poprawka*

Państwa członkowskie mogą dopuścić pojazdy lub zespoły pojazdów przeznaczone do transportu, które wykonują niektóre operacje transportu krajowego **lub międzynarodowego**, które nie ograniczają w sposób znaczący międzynarodowej konkurencji w sektorze transportu, do ruchu na ich terytorium, jeżeli mają **masę lub** wymiary odbiegające od tych ustanowionych w załączniku I pkt 1.1, 1.2, **1.3**, 1.4 do 1.8, **2, 4.1**, 4.2 i 4.4.

Or. en

*Uzasadnienie*

*Operacje transgraniczne wykonywane przez pojazdy lub zespoły pojazdów o parametrach odbiegających od tych ustanowionych w załączniku I są prowadzone od kilkadziesiąt lat pomiędzy państwami członkowskimi, które wyraziły na to zgodę, bez znaczącego ograniczenia międzynarodowej konkurencji w sektorze transportu zgodnie z definicją zawartą w przedmiotowej dyrektywie. Do tych operacji wykorzystywane są specjalistyczne pojazdy lub zespoły pojazdów ze względu na warunki wykonywania operacji. Wniosek powinien uwzględniać te operacje i umożliwić pewność prawa dla tych sprawnie funkcjonujących, energooszczędnych praktyk dopuszczonych już przez państwa członkowskie, które wyraziły na to zgodę.*

**Poprawka 143**

**Markus Ferber, Henna Virkkunen, Petri Sarvamaa, Jörgen Warborn**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera b**

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 4 – ustęp 4 – akapit 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

Państwa członkowskie mogą dopuścić pojazdy lub zespoły pojazdów przeznaczone do transportu, które wykonują niektóre operacje transportu krajowego, które nie ograniczają w sposób znaczący międzynarodowej konkurencji w sektorze transportu, do ruchu na ich

*Poprawka*

Państwa członkowskie mogą dopuścić pojazdy lub zespoły pojazdów przeznaczone do transportu, które wykonują niektóre operacje transportu krajowego **lub międzynarodowego**, które nie ograniczają w sposób znaczący międzynarodowej konkurencji w sektorze

terytorium, jeżeli mają wymiary odbiegające od tych ustanowionych w załączniku I pkt 1.1, 1.2, 1.4 do 1.8, 4.2 i 4.4.

transportu, do ruchu na ich terytorium, jeżeli mają **masę lub** wymiary odbiegające od tych ustanowionych w załączniku I pkt 1.1, 1.2, **1.3**, 1.4 do 1.8, **2, 4.1**, 4.2 i 4.4.

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Operacje transgraniczne wykonywane z użyciem specjalistycznych pojazdów lub zespołów pojazdów, których parametry odbiegają od tych ustanowionych w załączniku I, są prowadzone od kilkadziesiąt lat pomiędzy państwami członkowskimi, które wyraziły na to zgodę, bez znaczącego ograniczenia międzynarodowej konkurencji w sektorze transportu zgodnie z definicją zawartą w niniejszej dyrektywie. Należy uwzględnić te energooszczędne operacje w przedmiotowym wniosku, aby umożliwić pewność prawa w odniesieniu do tej praktyki dopuszczonej już przez państwa członkowskie, które wyraziły na to zgodę.*

#### **Poprawka 144** **Bergur Løkke Rasmussen**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera b**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 4 – ustęp 4 – akapit 1

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

Państwa członkowskie **mogą dopuścić** pojazdy lub zespoły pojazdów przeznaczone do transportu, które wykonują niektóre operacje transportu krajowego, które nie ograniczają w sposób znaczący międzynarodowej konkurencji w sektorze transportu, do ruchu na ich terytorium, jeżeli mają wymiary odbiegające od tych ustanowionych w załączniku I pkt 1.1, 1.2, 1.4 do 1.8, 4.2 i 4.4.

#### *Poprawka*

Państwa członkowskie **dopuszczają** pojazdy lub zespoły pojazdów przeznaczone do transportu, które wykonują niektóre operacje transportu krajowego **lub międzynarodowego**, które nie ograniczają w sposób znaczący międzynarodowej konkurencji w sektorze transportu, do ruchu na ich terytorium, jeżeli mają **masę i** wymiary odbiegające od tych ustanowionych w załączniku I pkt 1.1, 1.2, 1.3, 1.4 do 1.8, **2, 4.2 i 4.4.**

Or. en

#### **Poprawka 145** **Peter Lundgren**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera b**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 4 – ustęp 4 – akapit 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

Państwa członkowskie mogą dopuścić pojazdy lub zespoły pojazdów przeznaczone do transportu, które wykonują niektóre operacje transportu krajowego, które nie ograniczają w sposób znaczący międzynarodowej konkurencji w sektorze transportu, do ruchu na ich terytorium, jeżeli mają wymiary odbiegające od tych ustanowionych w załączniku I pkt 1.1, 1.2, 1.4 do 1.8, 4.2 i 4.4.

*Poprawka*

Państwa członkowskie mogą dopuścić pojazdy lub zespoły pojazdów przeznaczone do transportu, które wykonują niektóre operacje transportu krajowego **lub międzynarodowego**, które nie ograniczają w sposób znaczący międzynarodowej konkurencji w sektorze transportu, do ruchu na ich terytorium, jeżeli mają **masę lub** wymiary odbiegające od tych ustanowionych w załączniku I pkt 1.1, 1.2, **1.3**, 1.4 do 1.8, **2, 4.1**, 4.2 i 4.4.

Or. en

*Uzasadnienie*

*Jeżeli sąsiadujące państwa członkowskie dopuszczają do ruchu pojazdy lub zespoły pojazdów o określonych wymiarach odbiegających od tych ustanowionych w załączniku I na swoim terytorium, takim pojazdom lub zespołom pojazdów należy zezwolić na przekroczenie granicy pomiędzy tymi państwami członkowskimi. Jeżeli państwa członkowskie od kilkudziesięciu lat dopuszczają do ruchu większe pojazdy i zespoły na swoim terytorium i stale doskonalą wydajność logistyczną i zmniejszają wpływ transportu na środowisko, powinny mieć taką możliwość również w przyszłości.*

**Poprawka 146**  
**Ciarán Cuffe**  
w imieniu grupy Verts/ALE

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera b**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 4 – ustęp 4 – litera b

*Tekst proponowany przez Komisję*

**b) państwo członkowskie, które zezwala na swoim terytorium na wykonywanie operacji transportowych za pomocą pojazdów lub zespołów pojazdów,**

*Poprawka*

**skreśla się**

*których wymiary odbiegają od parametrów ustanowionych w załączniku I, zezwala także na dopuszczenie do ruchu europejskich systemów modułowych zgodnie z ust. 4a, za pomocą których osiągnięta być może przynajmniej długość ładunku dozwolona w tym państwie członkowskim, aby dzięki temu zaistniały warunki konkurencji równe dla wszystkich przedsiębiorców.*

Or. en

#### **Poprawka 147**

**Markus Ferber, Henna Virkkunen, Petri Sarvamaa, Jörgen Warborn**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera b**

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 4 – ustęp 4 – litera b

*Tekst proponowany przez Komisję*

b) państwo członkowskie, które zezwala na swoim terytorium na wykonywanie operacji transportowych za pomocą pojazdów lub zespołów pojazdów, których wymiary odbiegają od parametrów ustanowionych w załączniku I, zezwala także na dopuszczenie do ruchu europejskich systemów modułowych zgodnie z ust. 4a, za pomocą których osiągnięta być może przynajmniej długość ładunku dozwolona w tym państwie członkowskim, aby dzięki temu zaistniały warunki konkurencji równe dla wszystkich przedsiębiorców.

*Poprawka*

b) państwo członkowskie, które zezwala na swoim terytorium na wykonywanie operacji transportowych za pomocą pojazdów lub zespołów pojazdów, których **masa lub** wymiary odbiegają od parametrów ustanowionych w załączniku I, zezwala także na dopuszczenie do ruchu europejskich systemów modułowych zgodnie z ust. 4a, za pomocą których osiągnięta być może przynajmniej długość ładunku dozwolona w tym państwie członkowskim, aby dzięki temu zaistniały warunki konkurencji równe dla wszystkich przedsiębiorców.

Or. en

#### **Poprawka 148**

**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera b**

Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 4 – ustęp 4 – litera b

*Tekst proponowany przez Komisję*

b) państwo członkowskie, które zezwala na swoim terytorium na wykonywanie operacji transportowych za pomocą pojazdów lub zespołów pojazdów, których wymiary odbiegają od parametrów ustanowionych w załączniku I, zezwala także na dopuszczenie do ruchu europejskich systemów modułowych zgodnie z ust. 4a, za pomocą których osiągnięta być może przynajmniej długość ładunku dozwolona w tym państwie członkowskim, aby dzięki temu zaistniały warunki konkurencji równe dla wszystkich przedsiębiorców.

*Poprawka*

b) państwo członkowskie, które zezwala na swoim terytorium na wykonywanie operacji transportowych za pomocą pojazdów lub zespołów pojazdów, których **masa lub** wymiary odbiegają od parametrów ustanowionych w załączniku I, zezwala także na dopuszczenie do ruchu europejskich systemów modułowych zgodnie z ust. 4a, za pomocą których osiągnięta być może przynajmniej długość ładunku dozwolona w tym państwie członkowskim, aby dzięki temu zaistniały warunki konkurencji równe dla wszystkich przedsiębiorców.

Or. en

**Poprawka 149**

**Ciarán Cuffe**

w imieniu grupy Verts/ALE

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera c**

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 4 – ustęp 4 a – wprowadzenie

*Tekst proponowany przez Komisję*

Państwa członkowskie na swoich terytoriach mogą dopuścić do ruchu europejskie systemy modułowe w ruchu krajowym **i międzynarodowym**, z zastrzeżeniem spełnienia wszystkich następujących warunków:

*Poprawka*

Państwa członkowskie na swoich terytoriach mogą dopuścić do ruchu **wyłącznie** europejskie systemy modułowe w ruchu krajowym **lub badania zgodnie z ust. 5**, z zastrzeżeniem spełnienia wszystkich następujących warunków:

Or. en

**Poprawka 150**

**Ciarán Cuffe**

w imieniu grupy Verts/ALE

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera c**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 4 – ustęp 4 a – litera b a (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***ba) państwa członkowskie dokonują analizy inwestycji, które mogą być niezbędne do przystosowania infrastruktury, aby umożliwić bezpieczne dopuszczenie EMS do ruchu, oraz podają tę analizę do wiadomości publicznej;***

Or. en

**Poprawka 151**  
**Ciarán Cuffe**  
w imieniu grupy Verts/ALE

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera c**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 4 – ustęp 4 a – litera c

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***c) państwa członkowskie zapewniają łączność tej części sieci, po której mogą poruszać się europejskie systemy modułowe na ich terytoriach, z siecią drogową sąsiednich państw członkowskich, które również dopuszczają do ruchu europejskie systemy modułowe, aby umożliwić ruch transgraniczny;***

***skreśla się***

Or. en

**Poprawka 152**  
**Ciarán Cuffe**  
w imieniu grupy Verts/ALE

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera c**

Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 4 – ustęp 4 a – litera d

*Tekst proponowany przez Komisję*

d) państwa członkowskie ustanawiają system monitorowania *i* oceniają wpływ europejskich systemów modułowych na bezpieczeństwo ruchu drogowego, infrastrukturę drogową i współpracę modalną, a także wpływ europejskich systemów modułowych na środowisko i system transportowy, w tym wpływ na udział w strukturze modalnej.

*Poprawka*

d) państwa członkowskie ustanawiają system **ciągłego** monitorowania, **który ocenia** wpływ europejskich systemów modułowych na bezpieczeństwo ruchu drogowego, infrastrukturę drogową i współpracę modalną, **natężenie ruchu drogowego**, a także wpływ europejskich systemów modułowych na środowisko i system transportowy, w tym wpływ na udział w strukturze modalnej. **W monitorowaniu, o którym mowa powyżej, uwzględnia się również wpływ wspomnianych aspektów na sąsiadujące państwa członkowskie. Oceny są prowadzone regularnie, a ich wyniki są podawane do wiadomości publicznej;**

Or. en

**Poprawka 153**  
**Kateřina Konečná**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera c**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 4 – ustęp 4 a – litera d

*Tekst proponowany przez Komisję*

d) państwa członkowskie ustanawiają system monitorowania i oceniają wpływ europejskich systemów modułowych na bezpieczeństwo ruchu drogowego, infrastrukturę drogową i współpracę modalną, a także wpływ europejskich systemów modułowych na środowisko i system transportowy, w tym wpływ na udział w strukturze modalnej.

*Poprawka*

d) państwa członkowskie ustanawiają system monitorowania i oceniają wpływ europejskich systemów modułowych na bezpieczeństwo ruchu drogowego, infrastrukturę drogową, **na potrzebę dodatkowych szkoleń dla kierowców** i współpracę modalną, a także wpływ europejskich systemów modułowych na środowisko i system transportowy, w tym wpływ na udział w strukturze modalnej.

Or. en



**Poprawka 154**

**Ciarán Cuffe**

w imieniu grupy Verts/ALE

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera c**

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 4 – ustęp 4 a – litera d a (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*da) państwa członkowskie dopilnowują, aby wykorzystywanie europejskich systemów modułowych było ściśle ograniczone do: dróg o odrębnych jezdniach dla obu kierunków ruchu, oddzielonych od siebie pasem dzielącym nieprzeznaczonym dla ruchu lub, w drodze wyjątku, rozdzielonych za pomocą innych środków; dróg położonych poza obszarami zamieszkałymi; dróg położonych poza obszarami miejskimi; oraz dróg położonych poza konurbacjami wiejskimi;*

Or. en

**Poprawka 155**

**Ciarán Cuffe**

w imieniu grupy Verts/ALE

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera c**

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 4 – ustęp 4 a – litera d b (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*db) państwa członkowskie dopilnowują, aby wszelkie decyzje dotyczące dróg, po których mogą poruszać się europejskie systemy modułowe, podlegały konsultacjom publicznym i były podejmowane w oparciu o te konsultacje;*

**Poprawka 156**

**Ciarán Cuffe**

w imieniu grupy Verts/ALE

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera c**

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 4 – ustęp 4 a – litera d c (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*dc) państwa członkowskie dopilnowują, aby wykorzystywanie europejskich systemów modułowych nie prowadziło do zwiększenia udziału transportu drogowego w przesunięciu międzygałęziowym na ich terytorium, nie wywierało niekorzystnego wpływu na transport kolejowy lub wodny ani nie prowadziło do istotnego wzrostu kosztów zewnętrznych powodowanych przez transport drogowy;*

**Poprawka 157**

**Ciarán Cuffe**

w imieniu grupy Verts/ALE

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera c**

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 4 – ustęp 4 a – litera d d (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*dd) państwa członkowskie zapewniają brak konkurencji z transportem kolejowym lub wodnym na trasach, po których poruszają się europejskie systemy modułowe, oraz wykazują, że wprowadzenie europejskich systemów modułowych jest niezbędne ze względu na*

***brak innych niż drogowe alternatyw transportowych powodujących stosunkowo niższe koszty zewnętrzne;***

Or. en

**Poprawka 158**

**Ciarán Cuffe**

w imieniu grupy Verts/ALE

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera c**

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 4 – ustęp 4 a – litera d e (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***de) państwa członkowskie dopilnowują, by podjęto środki w celu uniknięcia negatywnego wpływu na bezpieczeństwo drogowe w wyniku dopuszczenia europejskich systemów modułowych do ruchu;***

Or. en

**Poprawka 159**

**Ciarán Cuffe**

w imieniu grupy Verts/ALE

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera c**

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 4 – ustęp 4 a – litera d f (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***df) państwa członkowskie dopilnowują, aby europejskie systemy modułowe były dopuszczane do ruchu wyłącznie wtedy, gdy transport odbywa się w ramach operacji transportu intermodalnego;***

Or. en

**Poprawka 160**

**Ciarán Cuffe**

w imieniu grupy Verts/ALE

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera c**

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 4 – ustęp 4 a – litera d g (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*dg) tam, gdzie infrastruktura drogowa wymaga utrzymania, rozbudowy, zmiany lub przeprojektowania w dowolny inny sposób w celu umożliwienia poruszania się europejskich systemów modułowych, państwa członkowskie dopilnowują, aby związane z tym koszty zostały pokryte w całości lub częściowo przez przewoźników używających europejskich systemów modułowych, które korzystają z tych obiektów;*

Or. en

**Poprawka 161**

**Ciarán Cuffe**

w imieniu grupy Verts/ALE

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera c**

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 4 – ustęp 4 a – litera d h (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*dh) państwa członkowskie dopilnowują, aby do 1 stycznia 2030 r. wszystkie europejskie systemy modułowe stanowiły pojazdy bezemisyjne;*

Or. en

**Poprawka 162**

**Ciarán Cuffe**

w imieniu grupy Verts/ALE

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera c**

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 4 – ustęp 4 a – litera d i (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*di) państwa członkowskie dopilnowują, aby w przypadku wydania ostrzeżenia o niebezpiecznych dla ruchu drogowego warunkach atmosferycznych przez krajowe instytuty meteorologiczne lub inne właściwe organy europejskie systemy modułowe automatycznie otrzymywały te komunikaty, a w razie potrzeby ich wykorzystywanie na drogach było wstrzymywane do czasu wycofania ostrzeżenia;*

Or. en

**Poprawka 163**

**Ciarán Cuffe**

w imieniu grupy Verts/ALE

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera c**

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 4 – ustęp 4 a – litera d j (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*dj) państwa członkowskie dopilnowują, aby kierowcy europejskich systemów modułowych ukończyli co najmniej 24 lata, posiadali co najmniej 5 lat doświadczenia w kierowaniu pojazdami kategorii C i CE, w ciągu ostatnich 3 lat nie popełnili żadnego wykroczenia drogowego i ich prawo jazdy nie zostało zawieszona, a także posiadali specjalny certyfikat kierowcy*

**Poprawka 164**  
**Peter Lundgren**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera c**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 4 – ustęp 4 a – akapit 6

*Tekst proponowany przez Komisję*

W każdym przypadku gdy państwo członkowskie zezwala, zgodnie z niniejszym ustępem, na dopuszczenie europejskich systemów modułowych do ruchu krajowego, nie może ono odmówić ani zakazać korzystania z europejskich systemów modułowych na swoim terytorium w ruchu międzynarodowym, pod warunkiem że takie systemy nie przekraczają maksymalnych obciążeń i wymiarów określonych dla europejskich systemów modułowych w ruchu krajowym.

*Poprawka*

W każdym przypadku gdy państwo członkowskie zezwala, zgodnie z niniejszym ustępem, na dopuszczenie europejskich systemów modułowych do ruchu krajowego, nie może ono odmówić ani zakazać korzystania z europejskich systemów modułowych na swoim terytorium w ruchu międzynarodowym, pod warunkiem że takie systemy nie przekraczają maksymalnych obciążeń i wymiarów określonych dla europejskich systemów modułowych w ruchu krajowym. ***Państwa członkowskie powinny współpracować na rzecz wzajemnego uznawania swoich certyfikatów wydanych kierowcom europejskich systemów modułowych.***

**Poprawka 165**  
**Erik Bergkvist**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera c**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 4 – ustęp 4 a – akapit 6

*Tekst proponowany przez Komisję*

W każdym przypadku gdy państwo członkowskie zezwala, zgodnie z niniejszym ustępem, na dopuszczenie

*Poprawka*

W każdym przypadku gdy państwo członkowskie zezwala, zgodnie z niniejszym ustępem, na dopuszczenie

europejskich systemów modułowych do ruchu krajowego, nie może ono odmówić ani zakazać korzystania z europejskich systemów modułowych na swoim terytorium w ruchu międzynarodowym, pod warunkiem że takie systemy nie przekraczają maksymalnych obciążeń i wymiarów określonych dla europejskich systemów modułowych w ruchu krajowym.

europejskich systemów modułowych **lub zespołów pojazdów, których parametry odbiegają od tych ustanowionych w załączniku I**, do ruchu krajowego, nie może ono odmówić ani zakazać korzystania z europejskich systemów modułowych **lub zespołów pojazdów, których parametry odbiegają od tych ustanowionych w załączniku I**, na swoim terytorium w ruchu międzynarodowym **pomiędzy państwami członkowskimi, które wyraziły na to zgodę**, pod warunkiem że takie systemy nie przekraczają maksymalnych obciążeń i wymiarów określonych dla europejskich systemów modułowych **lub zespołów pojazdów, których parametry odbiegają od tych ustanowionych w załączniku I**, w ruchu krajowym.

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Stwierdzono, że zespoły pojazdów o dużej pojemności znacząco przyczyniają się do ograniczenia zużycia paliwa, emisji, liczby ciężarówek na drogach, a także zmniejszenia niedoborów kierowców w UE. Stosowanie tej praktyki powinno w dalszym ciągu być dozwolone pomiędzy państwami członkowskimi, które wyrażą na to zgodę, ponieważ niektóre z nich nie są w stanie prowadzić operacji transgranicznych w żaden inny sposób, na przykład ze względu na różnice pod względem wymogów dotyczących kolei. Operacje takie są prowadzone od kilkadziesiąt lat bez istotnego wpływu na międzynarodową konkurencję w sektorze transportu.*

#### **Poprawka 166**

**Ciarán Cuffe**

w imieniu grupy Verts/ALE

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera c**

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 4 – ustęp 4 a – akapit 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

***W każdym przypadku gdy państwo członkowskie zezwala, zgodnie z niniejszym ustępem, na dopuszczenie***

*Poprawka*

***Przed dopuszczeniem europejskich systemów modułowych do ruchu na swoich terytoriach państwa członkowskie***

europejskich systemów modułowych do ruchu *krajowego*, *nie może ono odmówić ani zakazać korzystania z europejskich systemów modułowych na swoim terytorium w ruchu międzynarodowym, pod warunkiem że takie systemy nie przekraczają maksymalnych obciążeń i wymiarów określonych dla europejskich systemów modułowych w ruchu krajowym.*

*kierują do Komisji uzasadniony wniosek ze wskazaniem sposobów spełnienia wszystkich warunków określonych w lit. a)–dj) niniejszego ustępu. Komisja ocenia wnioski i zezwala na dopuszczenie europejskich systemów modułowych do ruchu w danym państwie członkowskim wyłącznie w przypadku spełnienia warunków. Komisja podaje do wiadomości publicznej przeprowadzone oceny oraz uzasadnienia wszelkich decyzji podjętych zgodnie z niniejszym akapitem.*

Or. en

## Poprawka 167

Bergur Løkke Rasmussen

### Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera c

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 4 – ustęp 4 a – akapit 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

W każdym przypadku gdy państwo członkowskie zezwala, zgodnie z niniejszym ustępem, na dopuszczenie europejskich systemów modułowych do ruchu krajowego, nie może ono odmówić ani zakazać korzystania z europejskich systemów modułowych na swoim terytorium w ruchu międzynarodowym, pod warunkiem że takie systemy nie przekraczają maksymalnych obciążeń i wymiarów określonych dla europejskich systemów modułowych w ruchu krajowym.

*Poprawka*

W każdym przypadku gdy państwo członkowskie zezwala, zgodnie z niniejszym ustępem, na dopuszczenie europejskich systemów modułowych **lub zespołów pojazdów, których parametry odbiegają od tych ustanowionych w załączniku I**, do ruchu krajowego, nie może ono odmówić ani zakazać korzystania z europejskich systemów modułowych **lub zespołów pojazdów, których parametry odbiegają od tych ustanowionych w załączniku I**, na swoim terytorium w ruchu międzynarodowym, pod warunkiem że takie systemy nie przekraczają maksymalnych obciążeń i wymiarów określonych dla europejskich systemów modułowych **lub zespołów pojazdów, których parametry odbiegają od tych ustanowionych w załączniku I, dopuszczonych do ruchu krajowego.**



**Poprawka 168**  
**Jan-Christoph Oetjen**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera c**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 4 – ustęp 4 a – akapit 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

W każdym przypadku gdy państwo członkowskie zezwala, zgodnie z niniejszym ustępem, na dopuszczenie europejskich systemów modułowych do ruchu krajowego, nie może ono odmówić ani zakazać korzystania z europejskich systemów modułowych na swoim terytorium w ruchu międzynarodowym, pod warunkiem że takie systemy nie przekraczają maksymalnych obciążeń i wymiarów określonych dla europejskich systemów modułowych w ruchu krajowym.

*Poprawka*

W każdym przypadku gdy państwo członkowskie zezwala, zgodnie z niniejszym ustępem, na dopuszczenie europejskich systemów modułowych do ruchu krajowego, nie może ono odmówić ani zakazać korzystania z europejskich systemów modułowych na swoim terytorium w ruchu międzynarodowym, pod warunkiem że takie systemy nie przekraczają maksymalnych obciążeń i wymiarów określonych dla europejskich systemów modułowych w ruchu krajowym. ***Państwa członkowskie współpracują na rzecz wzajemnego uznawania swoich certyfikatów wydanych kierowcom europejskich systemów modułowych.***

*Uzasadnienie*

*Państwa członkowskie, które zezwalają na dopuszczenie europejskich systemów modułowych do ruchu międzynarodowego, powinny być zachęcane do współpracy w celu wzajemnego uznawania kwalifikacji kierowców EMS z innych państw członkowskich, aby uniknąć sytuacji, w których odmowa szkolenia i kontroli w przyjmującym państwie członkowskim stałaby się przeszkodą dla korzystania z tych pojazdów na szczeblu międzynarodowym.*

**Poprawka 169**  
**Rovana Plumb**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera c**

Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 4 – ustęp 4 a – akapit 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

W każdym przypadku gdy państwo członkowskie zezwala, zgodnie z niniejszym ustępem, na dopuszczenie europejskich systemów modułowych do ruchu krajowego, nie może ono odmówić ani zakazać korzystania z europejskich systemów modułowych na swoim terytorium w ruchu międzynarodowym, pod warunkiem że takie systemy nie przekraczają maksymalnych obciążeń i wymiarów określonych dla europejskich systemów modułowych w ruchu krajowym.

*Poprawka*

W każdym przypadku gdy państwo członkowskie zezwala, zgodnie z niniejszym ustępem, na dopuszczenie europejskich systemów modułowych do ruchu krajowego, nie może ono odmówić ani zakazać korzystania z europejskich systemów modułowych na swoim terytorium w ruchu międzynarodowym, pod warunkiem że takie systemy nie przekraczają maksymalnych obciążeń i wymiarów określonych dla europejskich systemów modułowych w ruchu krajowym. ***Państwa członkowskie współpracują na rzecz wzajemnego uznawania swoich certyfikatów wydanych kierowcom europejskich systemów modułowych.***

Or. en

**Poprawka 170**  
**Jan-Christoph Oetjen, Elsi Katainen**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

Państwa członkowskie informują Komisję w przypadku dopuszczenia europejskich systemów modułowych do ruchu na swoich terytoriach.

*Poprawka*

Państwa członkowskie informują Komisję w przypadku dopuszczenia europejskich systemów modułowych do ruchu na swoich terytoriach. ***Trzy lata po wejściu w życie niniejszych przepisów Komisja przedstawia sprawozdanie dotyczące transgranicznego ruchu zespołów europejskich systemów modułowych w UE i, w stosownych przypadkach, przedstawia wniosek ustawodawczy wraz z oceną skutków w celu rozszerzenia ich zakresu***

*zastosowania.*

Or. en

**Poprawka 171**

**Ciarán Cuffe**

w imieniu grupy Verts/ALE

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera c**

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 4 – ustęp 4 a (nowy) – akapit 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Państwa członkowskie informują Komisję w przypadku dopuszczenia europejskich systemów modułowych do ruchu na swoich terytoriach.*

*Poprawka*

*Dopuszczenie europejskich systemów modułowych do ruchu międzynarodowego pomiędzy dwoma sąsiadującymi państwami członkowskimi jest dozwolone wyłącznie w przypadku, gdy w momencie wejścia w życie niniejszej dyrektywy prowadzony jest już szeroko rozpowszechniony, regularny, niezwiązany z badaniami ruch transgraniczny europejskich systemów modułowych pomiędzy dwoma państwami członkowskimi, na warunkach określonych w ust. 4a.*

Or. en

**Poprawka 172**

**Peter Lundgren**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera c**

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 4 – ustęp 4 a – nowy akapit

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*Trzy lata po wejściu w życie niniejszych przepisów Komisja przedstawia sprawozdanie dotyczące transgranicznego ruchu zespołów europejskich systemów modułowych w UE i, w stosownych przypadkach, przedstawia wniosek*

*ustawodawczy wraz z oceną skutków w celu rozszerzenia ich zakresu zastosowania.*

Or. en

**Poprawka 173**  
**Rovana Plumb**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera c**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 4 – ustęp 4 a – nowy akapit

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*Trzy lata po wejściu w życie niniejszych przepisów Komisja przedstawia sprawozdanie dotyczące transgranicznego ruchu zespołów europejskich systemów modułowych w UE i, w stosownych przypadkach, przedstawia wniosek ustawodawczy wraz z oceną skutków w celu rozszerzenia ich zakresu zastosowania.*

Or. en

**Poprawka 174**  
**Pablo Arias Echeverría, José Ramón Bauzá Díaz**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera c**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 4 – ustęp 4 a – nowy akapit

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*Począwszy od 1 stycznia 2040 r., jeżeli państwa członkowskie zezwoliły na dopuszczenie pojazdów lub zespołów pojazdów stanowiących europejskie systemy modułowe (EMS) uczestniczących w ruchu międzynarodowym do ruchu na swoich terytoriach, państwa te oceniają,*

*czy stan postępu technologicznego na rynkach pozwala na stopniowe wycofanie korzystania z EMS napędzanych paliwami kopalnymi.*

Or. en

**Poprawka 175**  
**Peter Lundgren**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera d**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 4 – ustęp 5 – akapit 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

Państwa członkowskie mogą zezwolić na ograniczony okres na prowadzenie badań pojazdów lub zespołów pojazdów, które zbudowane zostały w oparciu o nowe technologie lub koncepcje i nie mogą spełnić wymogów niniejszej dyrektywy. Takie pojazdy lub zespoły pojazdów dopuszcza się do wykonywania niektórych krajowych lub międzynarodowych operacji transportowych w okresie próbnym. W szczególności prowadzenie badań europejskich systemów modułowych będzie dozwolone przez **maksymalnie** pięć lat. Liczba badań nie jest ograniczona. Państwa członkowskie powiadamiają o tym Komisję.

*Poprawka*

Państwa członkowskie mogą zezwolić na ograniczony okres na prowadzenie badań pojazdów lub zespołów pojazdów, które zbudowane zostały w oparciu o nowe technologie lub koncepcje i nie mogą spełnić wymogów niniejszej dyrektywy. Takie pojazdy lub zespoły pojazdów dopuszcza się do wykonywania niektórych krajowych lub międzynarodowych operacji transportowych w okresie próbnym. W szczególności prowadzenie badań europejskich systemów modułowych będzie dozwolone przez pięć lat z **możliwością jednokrotnego przedłużenia. W przypadku przedłużenia okresu badań europejskich systemów modułowych państwo członkowskie przedstawia odpowiednie uzasadnienie Komisji.** Liczba badań nie jest ograniczona. Państwa członkowskie powiadamiają o tym Komisję.

Or. en

*Uzasadnienie*

*Okres badań jest ograniczony do pięciu lat, co może okazać się niewystarczające do określenia poziomu dojrzałości koncepcji pojazdu we wszystkich okolicznościach. Należy umożliwić przedłużenie tego okresu. Powinno to jednak wymagać przedstawienia należytego uzasadnienia właściwym organom krajowym.*

**Poprawka 176**  
**Massimiliano Salini**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera d**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 4 – ustęp 5 – akapit 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

Państwa członkowskie mogą zezwolić na ograniczony okres na prowadzenie badań pojazdów lub zespołów pojazdów, które zbudowane zostały w oparciu o nowe technologie lub koncepcje i nie mogą spełnić wymogów niniejszej dyrektywy. Takie pojazdy lub zespoły pojazdów dopuszcza się do wykonywania niektórych krajowych lub międzynarodowych operacji transportowych w okresie próbnym. W szczególności prowadzenie badań europejskich systemów modułowych będzie dozwolone przez maksymalnie pięć lat. Liczba badań nie jest ograniczona. Państwa członkowskie powiadamiają o tym Komisję.

*Poprawka*

Państwa członkowskie mogą zezwolić na ograniczony okres na prowadzenie badań pojazdów lub zespołów pojazdów, które zbudowane zostały w oparciu o nowe technologie lub koncepcje i nie mogą spełnić wymogów niniejszej dyrektywy. Takie pojazdy lub zespoły pojazdów dopuszcza się do wykonywania niektórych krajowych lub międzynarodowych operacji transportowych w okresie próbnym **wyłącznie po wykazaniu, że docelowych czynności transportowych nie można wykonać przy wykorzystaniu kolei ani żadnego innego rodzaju transportu zapewniającego podobny lub wyższy poziom bezpieczeństwa oraz korzyści dla środowiska. Należy udowodnić, że nie wywiera to znaczącego wpływu na konkurencję w zakresie transportu intermodalnego w całym sektorze transportu.** W szczególności prowadzenie badań europejskich systemów modułowych będzie dozwolone przez maksymalnie pięć lat. Liczba badań nie jest ograniczona. Państwa członkowskie powiadamiają o tym Komisję.

Or. en

**Poprawka 177**  
**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera d**

*Tekst proponowany przez Komisję*

Państwa członkowskie mogą zezwolić na ograniczony okres na prowadzenie badań pojazdów lub zespołów pojazdów, które zbudowane zostały w oparciu o nowe technologie lub koncepcje i nie mogą spełnić wymogów niniejszej dyrektywy. Takie pojazdy lub zespoły pojazdów dopuszcza się do wykonywania niektórych krajowych lub międzynarodowych operacji transportowych w okresie próbnym. W szczególności prowadzenie badań europejskich systemów modułowych będzie dozwolone przez maksymalnie pięć lat. Liczba badań nie jest ograniczona. Państwa członkowskie powiadamiają o tym Komisję.

*Poprawka*

Państwa członkowskie mogą zezwolić na ograniczony okres na prowadzenie badań pojazdów lub zespołów pojazdów, które zbudowane zostały w oparciu o nowe technologie lub koncepcje i nie mogą spełnić wymogów niniejszej dyrektywy. Takie pojazdy lub zespoły pojazdów dopuszcza się do wykonywania niektórych krajowych lub międzynarodowych operacji transportowych w okresie próbnym. W szczególności prowadzenie badań europejskich systemów modułowych będzie dozwolone przez maksymalnie pięć lat **z możliwością jednokrotnego przedłużenia o kolejnych pięć lat. Jeżeli państwo członkowskie postanowi o przedłużeniu okresu badań, przedstawi wystarczające uzasadnienie Komisji.** Liczba badań nie jest ograniczona. Państwa członkowskie powiadamiają o tym Komisję.

Or. en

*Uzasadnienie*

*Okres badań ograniczony do pięciu lat może okazać się niewystarczający do określenia poziomu dojrzałości koncepcji pojazdu. Ponadto w przypadku wielu małych i średnich przedsiębiorstw badania wiążą się ze znaczącymi inwestycjami, dlatego ograniczenie okresu badań do 5 lat może negatywnie wpłynąć na ich skłonność do dokonywania inwestycji i wprowadzania innowacji, na przykład w zakresie bardziej energooszczędnych pojazdów. W związku z tym należy umożliwić jednokrotne przedłużenie okresu badań pod warunkiem przedstawienia odpowiedniego uzasadnienia.*

**Poprawka 178**

**Ciarán Cuffe**

w imieniu grupy Verts/ALE

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera d**

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 4 – ustęp 5 – akapit 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

Państwa członkowskie mogą zezwolić na ograniczony okres na prowadzenie badań pojazdów lub zespołów pojazdów, które zbudowane zostały w oparciu o nowe technologie lub koncepcje i nie mogą spełnić wymogów niniejszej dyrektywy. Takie pojazdy lub zespoły pojazdów dopuszcza się do wykonywania niektórych krajowych **lub międzynarodowych** operacji transportowych w okresie próbnym. W szczególności prowadzenie badań europejskich systemów modułowych będzie dozwolone przez maksymalnie **pięć lat. Liczba badań nie jest ograniczona.** Państwa członkowskie **powiadamią o tym Komisję.**

*Poprawka*

Państwa członkowskie mogą zezwolić na ograniczony okres na prowadzenie badań pojazdów lub zespołów pojazdów, które zbudowane zostały w oparciu o nowe technologie lub koncepcje i nie mogą spełnić wymogów niniejszej dyrektywy. Takie pojazdy lub zespoły pojazdów dopuszcza się do wykonywania niektórych krajowych operacji transportowych w okresie próbnym **wyłącznie po zagwarantowaniu, że warunki określone w niniejszym artykule ust. 4a zostały spełnione.** W szczególności prowadzenie badań europejskich systemów modułowych będzie dozwolone przez maksymalnie **trzy lata.** Państwa członkowskie **składają Komisji wnioski o wydanie zezwolenia zgodnie z art. 4a.**

Or. en

**Poprawka 179**  
**Jan-Christoph Oetjen**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera d**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 4 – ustęp 5 – akapit 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

Państwa członkowskie mogą zezwolić **na ograniczony okres** na prowadzenie badań pojazdów lub zespołów pojazdów, które zbudowane zostały w oparciu o nowe technologie lub koncepcje i nie mogą spełnić wymogów niniejszej dyrektywy. Takie pojazdy lub zespoły pojazdów dopuszcza się do wykonywania niektórych krajowych lub międzynarodowych operacji transportowych w okresie próbnym. W szczególności prowadzenie badań europejskich systemów modułowych **będzie dozwolone przez maksymalnie pięć**

*Poprawka*

Państwa członkowskie mogą zezwolić na prowadzenie badań pojazdów lub zespołów pojazdów, które zbudowane zostały w oparciu o nowe technologie lub koncepcje i nie mogą spełnić wymogów niniejszej dyrektywy. Takie pojazdy lub zespoły pojazdów dopuszcza się do wykonywania niektórych krajowych lub międzynarodowych operacji transportowych w okresie próbnym. W szczególności **dozwolone jest** prowadzenie badań europejskich systemów modułowych. Liczba badań nie jest



*lat.* Liczba badań nie jest ograniczona. Państwa członkowskie powiadamiają o tym Komisję.

ograniczona. Państwa członkowskie powiadamiają o tym Komisję.

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Ograniczenie czasowe zniechęci przedsiębiorstwa do inwestycji w innowacyjne i bardziej energooszczędne EMS. Zwłaszcza w przypadku MŚP trudno zrozumieć, dlaczego miałyby dokonać znaczących inwestycji w EMS, jeżeli ich okres użytkowania wynosi ponad 5 lat, lecz możliwości korzystania z nich mogą być ograniczone.*

#### **Poprawka 180** **Bergur Løkke Rasmussen**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera d**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 4 – ustęp 5 – akapit 1

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

Państwa członkowskie mogą zezwolić **na ograniczony okres** na prowadzenie badań pojazdów lub zespołów pojazdów, które zbudowane zostały w oparciu o nowe technologie lub koncepcje i nie mogą spełnić wymogów niniejszej dyrektywy. Takie pojazdy lub zespoły pojazdów dopuszcza się do wykonywania niektórych krajowych lub międzynarodowych operacji transportowych w okresie próbnym. W szczególności prowadzenie badań europejskich systemów modułowych **będzie dozwolone przez maksymalnie pięć lat**. Liczba badań nie jest ograniczona. Państwa członkowskie powiadamiają o tym Komisję.

#### *Poprawka*

Państwa członkowskie mogą zezwolić na prowadzenie badań pojazdów lub zespołów pojazdów, które zbudowane zostały w oparciu o nowe technologie lub koncepcje i nie mogą spełnić wymogów niniejszej dyrektywy. Takie pojazdy lub zespoły pojazdów dopuszcza się do wykonywania niektórych krajowych lub międzynarodowych operacji transportowych w okresie próbnym. W szczególności **dozwolone jest** prowadzenie badań europejskich systemów modułowych. Liczba badań nie jest ograniczona. Państwa członkowskie powiadamiają o tym Komisję.

Or. en

#### **Poprawka 181** **Dominique Riquet**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera d**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 4 – ustęp 5 – akapit 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

Państwa członkowskie mogą zezwolić na ograniczony okres na prowadzenie badań pojazdów lub zespołów pojazdów, które zbudowane zostały w oparciu o nowe technologie lub koncepcje i nie mogą spełnić wymogów niniejszej dyrektywy. Takie pojazdy lub zespoły pojazdów dopuszcza się do wykonywania niektórych krajowych **lub międzynarodowych** operacji transportowych w okresie próbnym. W szczególności prowadzenie badań europejskich systemów modułowych będzie dozwolone przez maksymalnie pięć lat. Liczba badań nie jest ograniczona. Państwa członkowskie powiadamiają o tym Komisję.

*Poprawka*

Państwa członkowskie mogą zezwolić na ograniczony okres na prowadzenie badań pojazdów lub zespołów pojazdów, które zbudowane zostały w oparciu o nowe technologie lub koncepcje i nie mogą spełnić wymogów niniejszej dyrektywy. Takie pojazdy lub zespoły pojazdów dopuszcza się do wykonywania niektórych krajowych operacji transportowych w okresie próbnym. W szczególności prowadzenie badań europejskich systemów modułowych będzie dozwolone przez maksymalnie pięć lat. Liczba badań nie jest ograniczona. Państwa członkowskie powiadamiają o tym Komisję.

Or. en

**Poprawka 182**  
**Ciarán Cuffe**  
w imieniu grupy Verts/ALE

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera e**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 4 – ustęp 5 a

*Tekst proponowany przez Komisję*

5a. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 10h w celu uzupełnienia niniejszej dyrektywy poprzez określenie minimalnych zbiorów danych i wskaźników skuteczności działania, które mają być dostarczane przez systemy monitorowania ustanowione przez państwa członkowskie, o których mowa w ust. 4a

*Poprawka*

5a. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 10h w celu uzupełnienia niniejszej dyrektywy poprzez określenie minimalnych zbiorów danych i wskaźników skuteczności działania, **związanych z lit. a)–dj) niniejszego artykułu**, które mają być dostarczane przez systemy monitorowania ustanowione przez państwa członkowskie, o których mowa

lit. d) i ust. 5 niniejszego artykułu.

w ust. 4a lit. d) i ust. 5 niniejszego artykułu.

Or. en

## **Poprawka 183**

**Ciarán Cuffe**

w imieniu grupy Verts/ALE

### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera e e (nowa)**

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 4 – ustęp 5b (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***dodaje się ust. 5b w brzmieniu:***

***„Do 30 czerwca 2025 r. Komisja dopilnowuje, aby wszystkie wymagania i technologie dotyczące pojazdów ciężkich zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2019/2144<sup>1a</sup> zostały dostosowane do europejskich systemów modułowych i, w razie potrzeby, zmodyfikowane pod ich kątem, aby uwzględnić potencjalnie większe zagrożenie dla bezpieczeństwa związane z korzystaniem z tych pojazdów.”;***

---

***<sup>1a</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 z dnia 27 listopada 2019 r. w sprawie wymogów dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w odniesieniu do ich ogólnego bezpieczeństwa oraz ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego, zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 oraz uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 78/2009, (WE) nr 79/2009 i (WE) nr***

*661/2009 oraz rozporządzenia Komisji (WE) nr 631/2009, (UE) nr 406/2010, (UE) nr 672/2010, (UE) nr 1003/2010, (UE) nr 1005/2010, (UE) nr 1008/2010, (UE) nr 1009/2010, (UE) nr 19/2011, (UE) nr 109/2011, (UE) nr 458/2011, (UE) nr 65/2012, (UE) nr 130/2012, (UE) nr 347/2012, (UE) nr 351/2012, (UE) nr 1230/2012 i (UE) 2015/166 (tekst mający znaczenie dla EOG).*

Or. en

**Poprawka 184**  
**Jan-Christoph Oetjen**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4 – wprowadzenie**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuły 4 a i 4 b

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

4) dodaje się art. 4a **i** 4b w brzmieniu:

4) dodaje się art. 4a, 4b **i** 4c w brzmieniu:

Or. en

**Poprawka 185**  
**Kateřina Konečná**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4 – wprowadzenie**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuły 4 a i 4 b

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

4) dodaje się art. 4a **i** 4b w brzmieniu:

4) dodaje się art. 4a w brzmieniu:

Or. en

*Uzasadnienie*

*Zezwolenie na zwiększenie masy pojazdów spalinowych z 40 do 44 ton zniechęci podmioty*

rynkowe do przejścia z pojazdów spalinowych na elektryczne, a umożliwienie stosowania mas i wymiarów wykraczających poza limity określone w niniejszej dyrektywie w ruchu transgranicznym na podstawie umów dwustronnych zawieranych pomiędzy państwami członkowskimi sprawia, że dyrektywa traci na aktualności.

**Poprawka 186**  
**Bergur Løkke Rasmussen**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 4 a – litera b

*Tekst proponowany przez Komisję*

b) pojedynczy krajowy punkt dostępu dla wnioskodawców w celu uzyskania informacji na temat wymogów dotyczących ubiegania się o specjalne zezwolenia lub podobne ustalenie określone w art. 4 ust. 3 oraz informacji niezbędnych do zaplanowania tras w jasny, dostępny i przejrzysty sposób;

*Poprawka*

b) pojedynczy krajowy punkt dostępu dla wnioskodawców w celu uzyskania informacji na temat wymogów dotyczących ubiegania się o specjalne zezwolenia lub podobne ustalenie określone w art. 4 ust. 3 oraz informacji niezbędnych do zaplanowania tras w jasny, dostępny i przejrzysty sposób. ***Uwzględnia się informacje dotyczące limitów wysokości;***

Or. en

**Poprawka 187**  
**Rovana Plumb**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 4a – litera b

*Tekst proponowany przez Komisję*

b) pojedynczy krajowy punkt dostępu ***dla wnioskodawców*** w celu uzyskania informacji na temat wymogów dotyczących ubiegania się o specjalne zezwolenia lub podobne ustalenie określone w art. 4 ust. 3 oraz informacji niezbędnych do zaplanowania tras w jasny,

*Poprawka*

b) pojedynczy krajowy punkt dostępu w celu uzyskania informacji na temat wymogów dotyczących ubiegania się o specjalne zezwolenia lub podobne ustalenie określone w art. 4 ust. 3 oraz informacji niezbędnych do zaplanowania tras w jasny, dostępny i przejrzysty sposób.

dostępny i przejrzysty sposób;

*Należy uwzględnić informacje dotyczące limitów wysokości;*

Or. en

**Poprawka 188**  
**Peter Lundgren**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 4a – litera b

*Tekst proponowany przez Komisję*

b) pojedynczy krajowy punkt dostępu **dla wnioskodawców** w celu uzyskania informacji na temat wymogów dotyczących ubiegania się o specjalne zezwolenia lub podobne ustalenie określone w art. 4 ust. 3 oraz informacji niezbędnych do zaplanowania tras w jasny, dostępny i przejrzysty sposób;

*Poprawka*

b) pojedynczy krajowy punkt dostępu w celu uzyskania informacji na temat wymogów dotyczących ubiegania się o specjalne zezwolenia lub podobne ustalenie określone w art. 4 ust. 3 oraz informacji niezbędnych do zaplanowania tras w jasny, dostępny i przejrzysty sposób. ***Uwzględnia się informacje dotyczące limitów wysokości;***

Or. en

**Poprawka 189**  
**Jan-Christoph Oetjen, Elsi Katainen**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. Komisja **może przyjmować** akty wykonawcze ustanawiające wspólny standardowy formularz wniosku oraz harmonizujące zasady i procedury wydawania zezwoleń krajowych lub podobnych ustaleń, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu i w art. 4 ust. 3. Te akty wykonawcze przyjmuje się

*Poprawka*

2. Komisja **przyjmuje** akty wykonawcze ustanawiające wspólny standardowy formularz wniosku **dotyczącego rejestracji pojazdu i zezwolenia** oraz harmonizujące zasady i procedury wydawania zezwoleń krajowych, **w tym w formie elektronicznej**, lub podobnych ustaleń, o których mowa

zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 10i ust. 2.

w ust. 1 niniejszego artykułu i w art. 4 ust. 3, **a także harmonizujące zasady eskortowania transportu ładunków nienormatywnych**. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 10i ust. 2.

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Obecnie wszystkie państwa członkowskie wymagają jednakowych informacji w procesie wnioskowania o wydanie zezwolenia na transport ładunków nienormatywnych. Stosują jednak różne formaty formularzy sporządzonych we własnych językach narodowych. Prowadzi to do bezsensownych obciążeń biurowatycznych. Usprawnienie procedury składania wniosków pomiędzy państwami członkowskimi nie wymaga żadnych zmian obowiązków przewoźników drogowych ani sposobów wydawania zezwoleń.*

#### **Poprawka 190** **Kosma Złotowski**

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

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

2. Komisja **może przyjmować** akty wykonawcze ustanawiające wspólny standardowy formularz wniosku oraz harmonizujące zasady i procedury wydawania zezwoleń krajowych **lub podobnych ustaleń**, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu i w art. 4 ust. 3. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 10i ust. 2.

#### *Poprawka*

2. Komisja **przyjmuje** akty wykonawcze ustanawiające wspólny standardowy formularz wniosku **o rejestrację pojazdu i zezwolenia** oraz harmonizujące zasady i procedury wydawania zezwoleń krajowych, **w tym w formie cyfrowej, lub podobne rozwiązania**, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu i w art. 4 ust. 3, **a także harmonizujące zasady eskortowania transportu nienormatywnego**. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 10i ust. 2.

Or. pl

**Poprawka 191**  
**Bergur Løkke Rasmussen**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. Komisja **może przyjmować** akty wykonawcze ustanawiające wspólny standardowy formularz wniosku oraz harmonizujące zasady i procedury wydawania zezwoleń krajowych lub podobnych ustaleń, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu i w art. 4 ust. 3. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 10i ust. 2.

*Poprawka*

2. Komisja **przyjmuje** akty wykonawcze ustanawiające wspólny standardowy formularz wniosku **dotyczącego rejestracji pojazdu i zezwolenia** oraz harmonizujące zasady i procedury wydawania zezwoleń krajowych lub podobnych ustaleń, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu i w art. 4 ust. 3. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 10i ust. 2.

Or. en

**Poprawka 192**  
**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. Komisja **może przyjmować** akty wykonawcze ustanawiające wspólny standardowy formularz wniosku oraz harmonizujące zasady i procedury wydawania zezwoleń krajowych lub podobnych ustaleń, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu i w art. 4 ust. 3. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 10i ust. 2.

*Poprawka*

2. Komisja **przyjmuje** akty wykonawcze ustanawiające wspólny standardowy formularz wniosku **dotyczącego rejestracji pojazdu i zezwolenia** oraz harmonizujące zasady i procedury wydawania zezwoleń krajowych lub podobnych ustaleń, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu i w art. 4 ust. 3. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa



*Uzasadnienie*

*Obecnie państwa członkowskie wymagają tych samych informacji w trakcie procedury składania wniosków, lecz w różnych formatach i w języku narodowym danego państwa. Usprawnienie procedur składania wniosków przez wprowadzenie wspólnego standardu dla wszystkich państw członkowskich ograniczy obciążenia administracyjne dla przewoźników prowadzących transport ładunków nienormatywnych oraz zapewni oszczędność kosztów.*

**Poprawka 193**

**Markus Ferber, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4**

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 4 a – ustęp 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. Komisja **może przyjmować** akty wykonawcze ustanawiające wspólny standardowy formularz wniosku oraz harmonizujące zasady i procedury wydawania zezwoleń krajowych lub podobnych ustaleń, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu i w art. 4 ust. 3. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 10i ust. 2.

*Poprawka*

2. Komisja **przyjmuje** akty wykonawcze ustanawiające wspólny standardowy formularz wniosku **dotyczącego rejestracji pojazdu i zezwolenia** oraz harmonizujące zasady i procedury wydawania zezwoleń krajowych lub podobnych ustaleń, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu i w art. 4 ust. 3. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 10i ust. 2.

**Poprawka 194**

**Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4**

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 4 a – ustęp 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. Komisja może przyjmować akty wykonawcze ustanawiające wspólny standardowy formularz wniosku oraz harmonizujące zasady i procedury wydawania zezwoleń krajowych lub podobnych ustaleń, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu i w art. 4 ust. 3. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 10i ust. 2.

*Poprawka*

2. Komisja może przyjmować akty wykonawcze ustanawiające wspólny **unijny** standardowy formularz wniosku oraz harmonizujące zasady i procedury wydawania zezwoleń krajowych lub podobnych ustaleń, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu i w art. 4 ust. 3. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 10i ust. 2.

Or. en

**Poprawka 195**  
**Peter Lundgren**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. Komisja **może przyjmować** akty wykonawcze ustanawiające wspólny standardowy formularz wniosku oraz harmonizujące zasady i procedury wydawania zezwoleń krajowych lub podobnych ustaleń, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu i w art. 4 ust. 3. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 10i ust. 2.

*Poprawka*

2. Komisja **przyjmuje** akty wykonawcze ustanawiające wspólny standardowy formularz wniosku oraz harmonizujące zasady i procedury wydawania zezwoleń krajowych lub podobnych ustaleń, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu i w art. 4 ust. 3. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 10i ust. 2.

Or. en

**Poprawka 196**  
**Kateřina Konečná**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**Artykuł 4b**

*skreśla się*

**1. W każdym przypadku gdy państwo członkowskie, zgodnie z art. 4 ust. 2 lit. a), dopuszcza do ruchu na swoim terytorium zespoły pojazdów o maksymalnym obciążeniu przekraczającym limity określone w pkt 2.2.1 lub 2.2.2 załącznika I, nie może ono odmówić ani zakazać używania na swoim terytorium w ruchu międzynarodowym tych zespołów pojazdów, które spełniają wymogi w zakresie wartości obciążenia ustalone dla krajowego transportu towarów, pod warunkiem że takie maksymalne dopuszczalne obciążenie zespołów pojazdów nie przekracza 44 ton.**

*skreśla się*

**2. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 limit obciążenia wynoszący 44 tony określony w ust. 1 może zostać przekroczony w przypadku gdy państwo członkowskie dopuszcza wyższe wartości obciążenia zespołów pojazdów uczestniczących w operacji transportu intermodalnego.**

*skreśla się*

**3. Ze względu na spodziewane większe upowszechnienie pojazdów bezemisyjnych niniejszy artykuł stosuje się do dnia 31 grudnia 2034 r.**

*skreśla się*

Or. en

*Uzasadnienie*

*Zezwolenie na zwiększenie masy pojazdów spalinowych z 40 do 44 ton zniechęci podmioty rynkowe do przejścia z pojazdów spalinowych na bezemisyjne, a umożliwienie stosowania mas i wymiarów wykraczających poza limity określone w niniejszej dyrektywie w ruchu transgranicznym na podstawie umów dwustronnych zawieranych pomiędzy państwami członkowskimi sprawia, że dyrektywa traci na aktualności.*

**Poprawka 197**  
**Ciarán Cuffe**

w imieniu grupy Verts/ALE

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. W każdym przypadku gdy państwo członkowskie, zgodnie z art. 4 ust. 2 lit. a), dopuszcza do ruchu na swoim terytorium zespoły pojazdów o maksymalnym obciążeniu przekraczającym limity określone w pkt 2.2.1 lub 2.2.2 załącznika I, **nie** może ono **odmówić ani zakazać używania** na swoim terytorium w ruchu międzynarodowym **tych** zespołów pojazdów, które spełniają wymogi w zakresie wartości obciążenia ustalone dla krajowego transportu towarów, pod warunkiem że takie maksymalne dopuszczalne obciążenie zespołów pojazdów nie przekracza 44 ton.

*Poprawka*

1. W każdym przypadku gdy państwo członkowskie, zgodnie z art. 4 ust. 2 lit. a), dopuszcza do ruchu na swoim terytorium zespoły pojazdów o maksymalnym obciążeniu przekraczającym limity określone w pkt 2.2.1 lub 2.2.2 załącznika I, może ono **zdecydować o zezwoleniu na używanie** na swoim terytorium w ruchu międzynarodowym zespołów pojazdów, które spełniają wymogi w zakresie wartości obciążenia ustalone dla krajowego transportu towarów, pod warunkiem że takie maksymalne dopuszczalne obciążenie zespołów pojazdów nie przekracza 44 ton, **trasy wykorzystywane przez te pojazdy nie konkurują z transportem kolejowym ani wodnym oraz spełniony jest co najmniej jeden z poniższych warunków:**

**a) zespół pojazdów jest bezemisyjny;**

**b) zespół pojazdów jest wykorzystywany do operacji transportu intermodalnego.**

**Lit. b) niniejszego ustępu ma zastosowanie do 31 grudnia 2030 r.**

Or. en

**Poprawka 198**  
**Markus Ferber**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. W każdym przypadku gdy państwo

PE756.298v02-00

*Poprawka*

1. W każdym przypadku gdy państwo

116/200

AM\1291695PL.docx

członkowskie, zgodnie z art. 4 ust. 2 lit. a), dopuszcza do ruchu na swoim terytorium zespoły pojazdów o maksymalnym obciążeniu przekraczającym limity określone w pkt 2.2.1 lub 2.2.2 załącznika I, nie może ono odmówić ani zakazać używania na swoim terytorium w ruchu międzynarodowym tych zespołów pojazdów, które spełniają wymogi w zakresie wartości obciążenia ustalone dla krajowego transportu towarów, pod warunkiem że takie maksymalne dopuszczalne obciążenie zespołów pojazdów nie przekracza **44** ton.

członkowskie, zgodnie z art. 4 ust. 2 lit. a), dopuszcza do ruchu na swoim terytorium zespoły pojazdów o maksymalnym obciążeniu przekraczającym limity określone w pkt 2.2.1 lub 2.2.2 załącznika I, nie może ono odmówić ani zakazać używania na swoim terytorium w ruchu międzynarodowym tych zespołów pojazdów, które spełniają wymogi w zakresie wartości obciążenia ustalone dla krajowego transportu towarów, pod warunkiem że takie maksymalne dopuszczalne obciążenie zespołów pojazdów nie przekracza **46** ton.

Or. en

### *Uzasadnienie*

*Aby zachęcić do korzystania z pojazdów bezemisyjnych i intermodalności oraz zwiększyć wysiłki na rzecz dekarbonizacji, a jednocześnie umożliwić większą ładowność, należy dopuścić obciążenie 44 ton w przypadku trójosiowych pojazdów silnikowych z naczepami trójosiowymi, zwiększone o dodatkowe 2 tony w przypadku pojazdów bezemisyjnych, napędzanych paliwami alternatywnymi lub uczestniczących w operacji transportu intermodalnego. Ogólne zwiększenie obciążenia do 44 ton ograniczy liczbę przejazdów, co pozwoli zredukować emisję gazów cieplarnianych*

### **Poprawka 199** **Bergur Løkke Rasmussen**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. ***W każdym przypadku gdy*** państwo członkowskie, ***zgodnie z art. 4 ust. 2 lit. a), dopuszcza*** do ruchu na swoim terytorium ***zespoły*** pojazdów o maksymalnym obciążeniu ***przekraczającym limity określone w pkt 2.2.1 lub 2.2.2 załącznika I***, nie może ono odmówić ani zakazać używania na swoim terytorium w ruchu międzynarodowym tych zespołów pojazdów, które spełniają wymogi

*Poprawka*

1. ***Każde*** państwo członkowskie ***może określić własne wymogi pod względem obciążenia i wymiarów, lecz musi zezwolić na dopuszczenie*** do ruchu na swoim terytorium ***zespołów*** pojazdów o maksymalnym obciążeniu ***wynoszącym 60 ton w sieci TEN-T i*** nie może ono odmówić ani zakazać używania na swoim terytorium w ruchu międzynarodowym tych zespołów pojazdów, które spełniają

w zakresie wartości obciążenia ustalone dla krajowego transportu towarów, pod warunkiem że takie maksymalne dopuszczalne obciążenie zespołów pojazdów nie przekracza **44** ton.

wymogi w zakresie wartości obciążenia ustalone dla krajowego transportu towarów, pod warunkiem że takie maksymalne dopuszczalne obciążenie zespołów pojazdów nie przekracza **60** ton.

Or. en

### **Poprawka 200**

**Ciarán Cuffe**

w imieniu grupy Verts/ALE

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4**

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 4 b – ustęp 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**2. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 limit obciążenia wynoszący 44 tony określony w ust. 1 może zostać przekroczony w przypadku gdy państwo członkowskie dopuszcza wyższe wartości obciążenia zespołów pojazdów uczestniczących w operacji transportu intermodalnego.**

**skreśla się**

Or. en

### **Poprawka 201**

**Bergur Løkke Rasmussen**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4**

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 4 b – ustęp 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**2. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 limit obciążenia wynoszący 44 tony określony w ust. 1 może zostać przekroczony w przypadku gdy państwo członkowskie dopuszcza wyższe wartości**

**2. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 limit obciążenia wynoszący 60 ton określony w ust. 1 może zostać przekroczony w przypadku gdy państwo członkowskie dopuszcza wyższe wartości**

obciążenia zespołów pojazdów uczestniczących w operacji transportu intermodalnego.

obciążenia zespołów pojazdów uczestniczących w operacji transportu intermodalnego.

Or. en

**Poprawka 202**  
**Markus Ferber**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 limit obciążenia wynoszący **44 tony** określony w ust. 1 może zostać przekroczony w przypadku gdy państwo członkowskie dopuszcza wyższe wartości obciążenia zespołów pojazdów uczestniczących w operacji transportu intermodalnego.

*Poprawka*

2. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 limit obciążenia wynoszący **46 ton** określony w ust. 1 może zostać przekroczony w przypadku gdy państwo członkowskie dopuszcza wyższe wartości obciążenia zespołów pojazdów uczestniczących w operacji transportu intermodalnego.

Or. en

**Poprawka 203**  
**Jan-Christoph Oetjen, Ondřej Kovařík**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 4 b – ustęp 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

3. *Ze względu na spodziewane większe upowszechnienie pojazdów bezemisyjnych niniejszy artykuł stosuje się do dnia 31 grudnia 2034 r.*

*Poprawka*

*skreśla się*

Or. en

## **Poprawka 204**

**Ciarán Cuffe**

w imieniu grupy Verts/ALE

### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4**

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 4 b – ustęp 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**3. Ze względu na spodziewane większe upowszechnienie pojazdów bezemisyjnych niniejszy artykuł stosuje się do dnia 31 grudnia 2034 r.**

**skreśla się**

Or. en

## **Poprawka 205**

**Markus Ferber**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4**

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 4 b – ustęp 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**3. Ze względu na spodziewane większe upowszechnienie pojazdów bezemisyjnych niniejszy artykuł stosuje się do dnia 31 grudnia 2034 r.**

**3. Ze względu na spodziewane większe upowszechnienie pojazdów bezemisyjnych niniejszy artykuł stosuje się do dnia 31 grudnia 2039 r., jeżeli pozwolą na to warunki podstawowe na rynku.**

Or. en

## **Poprawka 206**

**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Ondřej Kovařík**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4**

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 4 b – ustęp 3



*Tekst proponowany przez Komisję*

3. Ze względu na spodziewane większe upowszechnienie pojazdów bezemisyjnych niniejszy artykuł stosuje się do dnia 31 grudnia 2034 r.

*Poprawka*

3. Ze względu na spodziewane większe upowszechnienie pojazdów bezemisyjnych niniejszy artykuł stosuje się do dnia 31 grudnia 2039 r. , **o ile zostaną spełnione warunki podstawowe.**

Or. en

*Uzasadnienie*

*Należy zapewnić zachęty skłaniające przewoźników do obniżenia emisyjności transportu drogowego. Jednak na potrzeby pewności prawa i spójności przepisów harmonogram stopniowego wycofywania należy w jak największym stopniu dostosować do celów określonych w rozporządzeniu dotyczącym norm emisji CO2 dla pojazdów ciężkich. Warunki podstawowe obejmują między innymi dostępność infrastruktury oraz pojazdów bezemisyjnych.*

**Poprawka 207**  
**Peter Lundgren**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 4 b – ustęp 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

3. Ze względu na spodziewane większe upowszechnienie pojazdów bezemisyjnych **niniejszy artykuł stosuje się do dnia 31 grudnia 2034 r.**

*Poprawka*

3. Ze względu na spodziewane większe upowszechnienie pojazdów bezemisyjnych **zastosowanie niniejszego artykułu zostanie ocenione w 2040 r.**

Or. en

**Poprawka 208**  
**Bergur Løkke Rasmussen**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 4 b – ustęp 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

3. Ze względu na spodziewane większe upowszechnienie pojazdów bezemisyjnych niniejszy artykuł ***stosuje się do dnia 31 grudnia 2034 r.***

*Poprawka*

3. Ze względu na spodziewane większe upowszechnienie pojazdów bezemisyjnych niniejszy artykuł ***zostanie poddany ocenie w 2035 r.***

Or. en

**Poprawka 209**  
**Jan-Christoph Oetjen**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 4 c (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***Artykuł 4c***

***Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające korytarze dla transportu drogowego ładunków nienormatywnych oraz uproszczoną procedurę składania wniosków o wydanie zezwolenia na korzystanie z tych korytarzy. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 10i ust. 2.***

Or. en

**Poprawka 210**  
**Ciarán Cuffe**  
w imieniu grupy Verts/ALE

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5 – litera a a (nowa)**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 6 – ustęp 4

*Tekst obowiązujący*

*Poprawka*

4. Pojazdy, mające dowód zgodności,  
**mogą podlegać:**

- kontrolom wyrywkowym w zakresie wspólnych norm ciężaru,
- kontrolom w zakresie wspólnych norm wymiarów jedynie w przypadku podejrzenia niezgodności z niniejszą dyrektywą.

**aa) ust. 4 otrzymuje brzmienie:**

„4. Pojazdy, mające dowód zgodności,  
**podlegają:**

- kontrolom wyrywkowym w zakresie wspólnych norm ciężaru,
- kontrolom w zakresie wspólnych norm wymiarów jedynie w przypadku podejrzenia niezgodności z niniejszą dyrektywą.”;

Or. en

*Directive 96/53/ EC*

## **Poprawka 211**

**Ciarán Cuffe**

w imieniu grupy Verts/ALE

### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5 – litera c**

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 6 – ustęp 7

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**c) dodaje się ust. 7 w brzmieniu:**

**skreśla się**

„7. ***W celu zakwalifikowania operacji transportowej jako operacji transportu intermodalnego do celów niniejszej dyrektywy wysyłający lub, jeżeli nie jest wysyłającym, przedsiębiorstwo organizujące operację transportu intermodalnego zapewnia, aby dokumenty, o których mowa odpowiednio w art. 3 i 7 dyrektywy 92/106/EWG, zostały zarejestrowane i udostępnione na platformie eFTI zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2020/1056. Informacje te są dostępne dla właściwych organów na tej samej platformie eFTI, na której zarejestrowano informacje***

*transportowe, zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2020/1056.”;*

Or. en

*Uzasadnienie*

*Przepis ten należy uwzględnić w ramach przeglądu dyrektywy w sprawie transportu kombinowanego.*

**Poprawka 212**

**Ciarán Cuffe**

w imieniu grupy Verts/ALE

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 7**

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 8 c

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

7)  *dodaje się art. 8c w brzmieniu: skreśla się*

**„Artykuł 8 c**

*Pojazdy do przewozu pojazdów z otwartymi nadwoziami mogą przekraczać maksymalne długości określone w pkt 1.1 załącznika I podczas przewozu ładunku, osiągając 20,75 m, pod warunkiem stosowania autoryzowanych podpór przewożonego ładunku.*

*Część wystająca lub podpory ładunku pojazdów do przewozu pojazdów nie mogą przekraczać długości ładunku. Ładunek może wystawać maksymalnie z przodu pojazdu ciągnącego o 0,5 m, pod warunkiem że pierwsza oś przewożonego pojazdu spoczywa na konstrukcji przyczepy. Z tyłu natomiast ładunek może wystawać maksymalnie na odległość 1,5 m pod warunkiem, że ostatnia oś transportowanego pojazdu spoczywa na konstrukcji przyczepy.”;*

*Uzasadnienie*

*Ten przepis nasila konkurencję pomiędzy transportem drogowym a kolejowym. Korzystanie z samochodów ciężarowych na krótkich odległościach do przewozu drogowego pojazdów ma sens, lecz nie należy zachęcać ich używania na potrzeby przejazdów transgranicznych poprzez zwiększenie długości. Ponadto, zgodnie z oceną skutków, przeciążenie wykraczające poza limit konstrukcyjny wiąże się ze znacznym wzrostem zagrożeń dla bezpieczeństwa.*

**Poprawka 213**  
**Peter Lundgren**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 7 – wprowadzenie**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 8 c

*Tekst proponowany przez Komisję*

Pojazdy do przewozu pojazdów z **otwartymi nadwoziami** mogą przekraczać maksymalne długości określone w pkt 1.1 załącznika I podczas przewozu ładunku, osiągając 20,75 m, pod warunkiem stosowania **autoryzowanych** podpór przewożonego ładunku.

**Część wystająca lub podpory ładunku pojazdów do przewozu pojazdów nie mogą przekraczać długości ładunku.** Ładunek może wystawać maksymalnie z przodu pojazdu **ciągnącego** o 0,5 m, pod warunkiem że **pierwsza oś** przewożonego pojazdu **spoczywa** na konstrukcji **przyczepy**. Z tyłu natomiast ładunek może wystawać maksymalnie na odległość 1,5 m pod warunkiem, że **ostatnia oś transportowanego pojazdu spoczywa** na konstrukcji przyczepy.

*Poprawka*

Pojazdy do przewozu pojazdów mogą przekraczać maksymalne długości określone w pkt 1.1 załącznika I podczas przewozu ładunku, osiągając 20,75 m, pod warunkiem stosowania **wysuwanych** podpór **tylnych** przewożonego ładunku.

Ładunek może wystawać maksymalnie z przodu pojazdu **do przewozu pojazdów**, z **wyjątkiem pojazdów przegubowych**, o **maksymalnie** 0,5 m, pod warunkiem że **osie** przewożonego pojazdu **spoczywają na konstrukcji nadwozia**. Z tyłu natomiast ładunek może wystawać maksymalnie na odległość 1,5 m pod warunkiem, że **przednie osie transportowanych pojazdów spoczywają** na konstrukcji przyczepy. **Wysuwana podpora tylna ładunku nie może wystawać poza długość wystającego ładunku.**

**Poprawka 214**  
**Markus Ferber**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 7**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 8 c – akapit 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

Pojazdy do przewozu pojazdów z **otwartymi nadwoziami** mogą przekraczać maksymalne długości określone w pkt 1.1 załącznika I podczas przewozu ładunku, osiągając 20,75 m, pod warunkiem stosowania autoryzowanych podpór przewożonego ładunku.

*Poprawka*

Pojazdy do przewozu pojazdów mogą przekraczać maksymalne długości określone w pkt 1.1 załącznika I podczas przewozu ładunku, osiągając 20,75 m, pod warunkiem stosowania autoryzowanych podpór przewożonego ładunku, **takich jak wysuwane podpory tylne ładunku**.

Or. en

**Poprawka 215**  
**Jan-Christoph Oetjen, Elsi Katainen**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 7**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 8 c – akapit 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

Pojazdy do przewozu pojazdów z otwartymi nadwoziami mogą przekraczać maksymalne długości określone w pkt 1.1 załącznika I podczas przewozu ładunku, osiągając 20,75 m, pod warunkiem stosowania **autoryzowanych** podpór przewożonego ładunku.

*Poprawka*

Pojazdy do przewozu pojazdów z otwartymi nadwoziami mogą przekraczać maksymalne długości określone w pkt 1.1 załącznika I podczas przewozu ładunku, osiągając 20,75 m, pod warunkiem stosowania **wysuwanych** podpór **tylnych** przewożonego ładunku.

Or. en

*Uzasadnienie*

*Nie istnieje definicja pozwalająca stwierdzić, które podpory przewożonego ładunku są „autoryzowane”. Niezbędne jest zatem doprecyzowanie.*

**Poprawka 216**  
**Marco Campomenosi**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 7**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 8 c – akapit 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

Pojazdy do przewozu pojazdów z otwartymi nadwoziami mogą przekraczać maksymalne długości określone w pkt 1.1 załącznika I podczas przewozu ładunku, osiągając **20,75** m, pod warunkiem stosowania autoryzowanych podpór przewożonego ładunku.

*Poprawka*

Pojazdy do przewozu pojazdów z otwartymi nadwoziami mogą przekraczać maksymalne długości określone w pkt 1.1 załącznika I podczas przewozu ładunku, osiągając **21** m, pod warunkiem stosowania autoryzowanych podpór przewożonego ładunku.

Or. it

**Poprawka 217**  
**Massimiliano Salini**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 7**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 8 c – akapit 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

Pojazdy do przewozu pojazdów z otwartymi nadwoziami mogą przekraczać maksymalne długości określone w pkt 1.1 załącznika I podczas przewozu ładunku, osiągając **20,75** m, pod warunkiem stosowania autoryzowanych podpór przewożonego ładunku.

*Poprawka*

Pojazdy do przewozu pojazdów z otwartymi nadwoziami mogą przekraczać maksymalne długości określone w pkt 1.1 załącznika I podczas przewozu ładunku, osiągając **21** m, pod warunkiem stosowania autoryzowanych podpór przewożonego ładunku.

Or. en

**Poprawka 218**  
**Rovana Plumb**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 7**

Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 8 c – akapit 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

Pojazdy do przewozu pojazdów z otwartymi nadwoziami mogą przekraczać maksymalne długości określone w pkt 1.1 załącznika I podczas przewozu ładunku, osiągając 20,75 m, pod warunkiem stosowania **autoryzowanych** podpór przewożonego ładunku.

*Poprawka*

Pojazdy do przewozu pojazdów mogą przekraczać maksymalne długości określone w pkt 1.1 załącznika I podczas przewozu ładunku, osiągając 20,75 m, pod warunkiem stosowania **wysuwanych** podpór **tylnych** przewożonego ładunku.

Or. en

**Poprawka 219**  
**Bergur Løkke Rasmussen**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 7**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 8 c – akapit 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

Pojazdy do przewozu pojazdów z **otwartymi nadwoziami** mogą przekraczać maksymalne długości określone w pkt 1.1 załącznika I podczas przewozu ładunku, osiągając 20,75 m, pod warunkiem stosowania autoryzowanych podpór przewożonego ładunku.

*Poprawka*

Pojazdy do przewozu pojazdów mogą przekraczać maksymalne długości określone w pkt 1.1 załącznika I podczas przewozu ładunku, osiągając 20,75 m, pod warunkiem stosowania autoryzowanych podpór przewożonego ładunku.

Or. en

**Poprawka 220**  
**Rovana Plumb**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 7**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 8 c – akapit 2



*Tekst proponowany przez Komisję*

***Część wystająca lub podpory ładunku pojazdów do przewozu pojazdów nie mogą przekraczać długości ładunku.*** Ładunek może wystawać maksymalnie z przodu pojazdu ***ciągnącego*** o 0,5 m, pod warunkiem że ***pierwsza oś*** przewożonego pojazdu ***spoczywa*** na konstrukcji ***przyczepy***. Z tyłu natomiast ładunek może wystawać maksymalnie na odległość 1,5 m pod warunkiem, że ***ostatnia oś transportowanego pojazdu spoczywa*** na konstrukcji przyczepy.

*Poprawka*

Ładunek może wystawać maksymalnie z przodu pojazdu ***do przewozu pojazdów, z wyjątkiem pojazdów przegubowych,*** o 0,5 m, pod warunkiem że ***osie*** przewożonego pojazdu ***spoczywają*** na konstrukcji ***nadwozia***. Z tyłu natomiast ładunek może wystawać maksymalnie na odległość 1,5 m pod warunkiem, że ***przednie osie transportowanych pojazdów spoczywają*** na konstrukcji przyczepy. ***Wysuwane podpory tylne ładunku nie mogą wystawać poza długość wystającego ładunku.***

Or. en

## **Poprawka 221** **Markus Ferber**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 7**  
Dyrektywa 95/53/WE  
Artykuł 8 c – akapit 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

***Część wystająca lub podpory ładunku pojazdów do przewozu pojazdów nie mogą przekraczać długości ładunku.*** Ładunek może wystawać maksymalnie z przodu pojazdu ***ciągnącego*** o 0,5 m, pod warunkiem że ***pierwsza oś*** przewożonego pojazdu ***spoczywa*** na konstrukcji przyczepy. Z tyłu natomiast ładunek może wystawać maksymalnie na odległość 1,5 m pod warunkiem, że ***ostatnia oś*** transportowanego pojazdu ***spoczywa*** na konstrukcji przyczepy.

*Poprawka*

Ładunek może wystawać maksymalnie z przodu pojazdu ***do przewozu pojazdów, z wyjątkiem pojazdów przegubowych,*** o 0,5 m, pod warunkiem że ***osie*** przewożonego pojazdu ***spoczywają*** na konstrukcji przyczepy. Z tyłu natomiast ładunek może wystawać maksymalnie na odległość 1,5 m pod warunkiem, że ***przednia oś*** transportowanego pojazdu ***spoczywa*** na konstrukcji przyczepy.

Or. en

### *Uzasadnienie*

*Doprecyzowanie z uwagi na brak uznanej definicji pojazdu do przewozu pojazdów z*

„otwartym” i „zamkniętym” nadwoziem oraz w celu umożliwienia wprowadzenia na rynek częściowych lub przyszłych projektów, przy jednoczesnym odzwierciedleniu realiów sektorowych, w których pojazdy do przewozu pojazdów wykonują operacje.

**Poprawka 222**  
**Massimiliano Salini**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 7**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 8 c – akapit 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

Część wystająca lub podpory ładunku pojazdów do przewozu pojazdów nie mogą przekraczać długości ładunku. Ładunek może wystawać maksymalnie z przodu pojazdu ciągnącego o 0,5 m, pod warunkiem że pierwsza oś przewożonego pojazdu spoczywa na konstrukcji **przyczepy**. Z tyłu natomiast ładunek może wystawać maksymalnie na odległość 1,5 m pod warunkiem, że ostatnia oś transportowanego pojazdu spoczywa na konstrukcji przyczepy.

*Poprawka*

Część wystająca lub podpory ładunku pojazdów do przewozu pojazdów nie mogą przekraczać długości ładunku. Ładunek może wystawać maksymalnie z przodu pojazdu ciągnącego o 0,5 m, pod warunkiem że pierwsza oś przewożonego pojazdu spoczywa na konstrukcji **pojazdu silnikowego**. Z tyłu natomiast ładunek może wystawać maksymalnie na odległość 1,5 m pod warunkiem, że ostatnia oś transportowanego pojazdu spoczywa na konstrukcji przyczepy.

Or. en

**Poprawka 223**  
**Marco Campomenosi**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 7**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 8 c – akapit 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

Część wystająca lub podpory ładunku pojazdów do przewozu pojazdów nie mogą przekraczać długości ładunku. Ładunek może wystawać maksymalnie z przodu pojazdu ciągnącego o 0,5 m, pod warunkiem że pierwsza oś przewożonego

*Poprawka*

Część wystająca lub podpory ładunku pojazdów do przewozu pojazdów nie mogą przekraczać długości ładunku. Ładunek może wystawać maksymalnie z przodu pojazdu ciągnącego o 0,5 m, pod warunkiem że pierwsza oś przewożonego

pojazdu spoczywa na konstrukcji **przyczepy**. Z tyłu natomiast ładunek może wystawać maksymalnie na odległość 1,5 m pod warunkiem, że ostatnia oś transportowanego pojazdu spoczywa na konstrukcji przyczepy.

pojazdu spoczywa na konstrukcji **pojazdu silnikowego**. Z tyłu natomiast ładunek może wystawać maksymalnie na odległość 1,5 m pod warunkiem, że ostatnia oś transportowanego pojazdu spoczywa na konstrukcji przyczepy.

Or. it

## **Poprawka 224** **Peter Lundgren**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 8 – litera a**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 9 a – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. Pojazdy lub zespoły pojazdów, które są zgodne z rozporządzeniem (UE) 2018/858, mogą przekraczać maksymalne długości przewidziane w pkt 1.1 załącznika I do niniejszej dyrektywy, pod warunkiem że ich kabiny zapewniają lepsze własności aerodynamiczne, efektywność energetyczną **i** większe bezpieczeństwo. Wszelkie przekroczenia maksymalnych długości dozwolonych na podstawie niniejszego artykułu mogą również zostać wykorzystane do zainstalowania technologii bezemisyjnej. Pojazdy lub zespoły pojazdów wyposażone w takie kabiny muszą spełniać wymogi pkt 1.5 załącznika I do niniejszej dyrektywy, a przekroczenie jakichkolwiek maksymalnych długości nie może powodować wzrostu ładowności tych pojazdów.

*Poprawka*

1. Pojazdy lub zespoły pojazdów, które są zgodne z rozporządzeniem (UE) 2018/858, mogą przekraczać maksymalne długości przewidziane w pkt 1.1 załącznika I do niniejszej dyrektywy, pod warunkiem że ich kabiny zapewniają lepsze własności aerodynamiczne, efektywność energetyczną, większe bezpieczeństwo **i poprawę komfortu kierowcy**. Wszelkie przekroczenia maksymalnych długości dozwolonych na podstawie niniejszego artykułu mogą również zostać wykorzystane do zainstalowania technologii bezemisyjnej. Pojazdy lub zespoły pojazdów wyposażone w takie kabiny muszą spełniać wymogi pkt 1.5 załącznika I do niniejszej dyrektywy, a przekroczenie jakichkolwiek maksymalnych długości nie może powodować wzrostu ładowności tych pojazdów.

Or. en

## **Poprawka 225** **Mario Furore**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 8 – litera a**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 9 a – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. Pojazdy lub zespoły pojazdów, które są zgodne z rozporządzeniem (UE) 2018/858, mogą przekraczać maksymalne długości przewidziane w pkt 1.1 załącznika I do niniejszej dyrektywy, pod warunkiem że ich kabiny zapewniają lepsze własności aerodynamiczne, efektywność energetyczną i większe bezpieczeństwo. Wszelkie przekroczenia maksymalnych długości dozwolonych na podstawie niniejszego artykułu mogą również zostać wykorzystane do zainstalowania technologii bezemisyjnej. Pojazdy lub zespoły pojazdów wyposażone w takie kabiny muszą spełniać wymogi pkt 1.5 załącznika I do niniejszej dyrektywy, a przekroczenie jakichkolwiek maksymalnych długości nie może powodować wzrostu ładowności tych pojazdów.

*Poprawka*

1. Pojazdy lub zespoły pojazdów, które są zgodne z rozporządzeniem (UE) 2018/858, mogą przekraczać maksymalne długości przewidziane w pkt 1.1 załącznika I do niniejszej dyrektywy, pod warunkiem że ich kabiny zapewniają lepsze własności aerodynamiczne, efektywność energetyczną i większe bezpieczeństwo. Wszelkie przekroczenia maksymalnych długości dozwolonych na podstawie niniejszego artykułu mogą również zostać wykorzystane do zainstalowania technologii bezemisyjnej. Pojazdy lub zespoły pojazdów wyposażone w takie kabiny muszą spełniać wymogi pkt 1.5 załącznika I do niniejszej dyrektywy, a przekroczenie jakichkolwiek maksymalnych długości nie może powodować wzrostu ładowności tych pojazdów.

***W kabinach wyposażonych w toalety nie można przeznaczać przestrzeni zajmowanej przez toaletę na zastosowanie technologii bezemisyjnych.***

Or. it

**Poprawka 226**  
**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 8 – litera a**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 9 a – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. Pojazdy lub zespoły pojazdów,

*Poprawka*

1. Pojazdy lub zespoły pojazdów,

które są zgodne z rozporządzeniem (UE) 2018/858, mogą przekraczać maksymalne długości przewidziane w pkt 1.1 załącznika I do niniejszej dyrektywy, pod warunkiem że ich kabiny zapewniają lepsze własności aerodynamiczne, efektywność energetyczną i większe bezpieczeństwo. Wszelkie przekroczenia maksymalnych długości dozwolonych na podstawie niniejszego artykułu mogą również zostać wykorzystane do zainstalowania technologii bezemisyjnej. Pojazdy lub zespoły pojazdów wyposażone w takie kabiny muszą spełniać wymogi pkt 1.5 załącznika I do niniejszej dyrektywy, a przekroczenie jakichkolwiek maksymalnych długości nie może powodować wzrostu ładowności tych pojazdów.

które są zgodne z rozporządzeniem (UE) 2018/858, mogą przekraczać maksymalne długości przewidziane w pkt 1.1 załącznika I do niniejszej dyrektywy, pod warunkiem że ich kabiny zapewniają lepsze własności aerodynamiczne, efektywność energetyczną, **poprawę komfortu kierowcy** i większe bezpieczeństwo. Wszelkie przekroczenia maksymalnych długości dozwolonych na podstawie niniejszego artykułu mogą również zostać wykorzystane do zainstalowania technologii bezemisyjnej. Pojazdy lub zespoły pojazdów wyposażone w takie kabiny muszą spełniać wymogi pkt 1.5 załącznika I do niniejszej dyrektywy, a przekroczenie jakichkolwiek maksymalnych długości nie może powodować wzrostu ładowności tych pojazdów.

Or. en

## **Poprawka 227** **Markus Ferber**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 8 – litera a**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 9 a – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. Pojazdy lub zespoły pojazdów, które są zgodne z rozporządzeniem (UE) 2018/858, mogą przekraczać maksymalne długości przewidziane w pkt 1.1 załącznika I do niniejszej dyrektywy, pod warunkiem że ich kabiny zapewniają lepsze własności aerodynamiczne, efektywność energetyczną **i** większe bezpieczeństwo. Wszelkie przekroczenia maksymalnych długości dozwolonych na podstawie niniejszego artykułu mogą również zostać wykorzystane do zainstalowania technologii bezemisyjnej. Pojazdy lub zespoły pojazdów wyposażone w takie

*Poprawka*

1. Pojazdy lub zespoły pojazdów, które są zgodne z rozporządzeniem (UE) 2018/858, mogą przekraczać maksymalne długości przewidziane w pkt 1.1 załącznika I do niniejszej dyrektywy, pod warunkiem że ich kabiny zapewniają lepsze własności aerodynamiczne, efektywność energetyczną, większe bezpieczeństwo **i poprawę komfortu kierowcy**. Wszelkie przekroczenia maksymalnych długości dozwolonych na podstawie niniejszego artykułu mogą również zostać wykorzystane do zainstalowania technologii bezemisyjnej. Pojazdy lub

kabiny muszą spełniać wymogi pkt 1.5 załącznika I do niniejszej dyrektywy, a przekroczenie jakichkolwiek maksymalnych długości nie może powodować wzrostu ładowności tych pojazdów.

zespoły pojazdów wyposażone w takie kabiny muszą spełniać wymogi pkt 1.5 załącznika I do niniejszej dyrektywy, a przekroczenie jakichkolwiek maksymalnych długości nie może powodować wzrostu ładowności tych pojazdów.

Or. en

### *Uzasadnienie*

*Sektor transportu drogowego boryka się ze stałym niedoborem kierowców, dlatego zwiększenie bezpieczeństwa i ogólnego komfortu mają kluczowe znaczenie jako czynnik przyczyniający się do złagodzenia tego stanu rzeczy.*

### **Poprawka 228**

**Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

#### **Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 8 – litera a**

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 9 a – ustęp 1

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

1. Pojazdy lub zespoły pojazdów, które są zgodne z rozporządzeniem (UE) 2018/858, mogą przekraczać maksymalne długości przewidziane w pkt 1.1 załącznika I do niniejszej dyrektywy, pod warunkiem że ich kabiny zapewniają lepsze własności aerodynamiczne, efektywność energetyczną *i* większe bezpieczeństwo. Wszelkie przekroczenia maksymalnych długości dozwolonych na podstawie niniejszego artykułu mogą również zostać wykorzystane do zainstalowania technologii bezemisyjnej. Pojazdy lub zespoły pojazdów wyposażone w takie kabiny muszą spełniać wymogi pkt 1.5 załącznika I do niniejszej dyrektywy, a przekroczenie jakichkolwiek maksymalnych długości nie może powodować wzrostu ładowności tych pojazdów.

#### *Poprawka*

1. Pojazdy lub zespoły pojazdów, które są zgodne z rozporządzeniem (UE) 2018/858, mogą przekraczać maksymalne długości przewidziane w pkt 1.1 załącznika I do niniejszej dyrektywy, pod warunkiem że ich kabiny zapewniają lepsze własności aerodynamiczne, efektywność energetyczną, większe bezpieczeństwo *i wyższy komfort kierowcy*. Wszelkie przekroczenia maksymalnych długości dozwolonych na podstawie niniejszego artykułu mogą również zostać wykorzystane do zainstalowania technologii bezemisyjnej. Pojazdy lub zespoły pojazdów wyposażone w takie kabiny muszą spełniać wymogi pkt 1.5 załącznika I do niniejszej dyrektywy, a przekroczenie jakichkolwiek maksymalnych długości nie może powodować wzrostu ładowności tych pojazdów.

**Poprawka 229**  
**Ciarán Cuffe**  
w imieniu grupy Verts/ALE

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 8 a (nowy)**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 9 b (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**8a) dodaje się art. 9b w brzmieniu:**

**„W ciągu jednego roku od wejścia w życie niniejszej dyrektywy Komisja dokonuje zmiany odpowiednich przepisów dotyczących homologacji typu, w tym rozporządzenia (UE) 2018/858<sup>6a</sup>, w celu zapewnienia technicznej i operacyjnej zgodności nowych pojazdów lub zespołów pojazdów z wymaganiami dotyczącymi przeładunków intermodalnych, w tym między innymi z wymaganiami dotyczącymi masy, kształtu, rozmiarów, przystosowania do podnoszenia żurawiem, odporności na pęd powietrza generowany podczas transportu kolejowego oraz możliwości wsunięcia i złożenia wystających urządzeń.”;**

---

<sup>6a</sup> **Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE.**

## Uzasadnienie

*Obecnie większość jednostek drogowych nie odpowiada wymogom ich transportu kolejowego lub żeglugi śródlądowej. Ponadto aby uniknąć utrudnień w istotnym segmencie rynku (zwłaszcza w świetle zmian wprowadzonych w załączniku I), należy już na etapie projektowania zagwarantować zgodność z operacjami transportu intermodalnego wszelkich jednostek drogowych wprowadzanych na rynek.*

### **Poprawka 230** **Dominique Riquet**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 9**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 10 b – ustęp 1 – akapit 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

Maksymalne dopuszczalne masy pojazdów i ciężary na oś pojazdów napędzanych paliwem alternatywnym lub pojazdów bezemisyjnych są określone w pkt 2.2., 2.3, 2.4, 3.4.2 i 3.4.3 załącznika I.

*Poprawka*

Maksymalne dopuszczalne masy pojazdów i ciężary na oś pojazdów napędzanych paliwem alternatywnym lub pojazdów bezemisyjnych są określone w pkt 2.2., 2.3, 2.4, 3.4.2 i 3.4.3 załącznika I.

***Pojazdy napędzane paliwem alternatywnym muszą również przestrzegać ograniczeń w zakresie maksymalnego dopuszczalnego nacisku osi określonych w załączniku I pkt 3.***

Or. en

### **Poprawka 231** **Markus Ferber**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 9**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 10 b – ustęp 1 – akapit 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

Maksymalne dopuszczalne masy pojazdów i ciężary na oś pojazdów napędzanych paliwem alternatywnym lub pojazdów bezemisyjnych są określone w pkt 2.2., 2.3,

*Poprawka*

Maksymalne dopuszczalne masy pojazdów i ciężary na oś pojazdów napędzanych paliwem alternatywnym lub pojazdów bezemisyjnych są określone w pkt 2.2., 2.3,



*Uzasadnienie*

*Dostosowanie do zmian wprowadzonych w załączniku.*

**Poprawka 232**  
**Dominique Riquet**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 9**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 10 b – akapit 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

Dodatkowa masa, jaką muszą mieć pojazdy napędzane paliwem alternatywnym ***inne niż pojazdy bezemisyjne***, jest określana na podstawie dokumentacji dostarczanej przez producenta w momencie homologacji danego pojazdu. Ta dodatkowa masa musi być podana w oficjalnym dokumencie wymaganym zgodnie z art. 6.

*Poprawka*

Dodatkowa masa, jaką muszą mieć pojazdy napędzane paliwem alternatywnym, jest określana na podstawie dokumentacji dostarczanej przez producenta w momencie wydania dla danego pojazdu homologacji. Ta dodatkowa masa musi być podana w oficjalnym dokumencie wymaganym zgodnie z art. 6.

**Poprawka 233**  
**Ciarán Cuffe**  
w imieniu grupy Verts/ALE

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 9**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 10 b – ustęp 1 – akapit 4

*Tekst proponowany przez Komisję*

Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 10h w celu uzupełnienia niniejszej dyrektywy poprzez aktualizację wykazu paliw

*Poprawka*

Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 10h w celu uzupełnienia niniejszej dyrektywy poprzez aktualizację wykazu paliw

alternatywnych, o których mowa w art. 2 i które wymagają dodatkowej masy. Szczególnie ważne jest, by przed przyjęciem tych aktów delegowanych Komisja działała zgodnie ze swoją zwyczajową praktyką i prowadziła konsultacje z ekspertami, w tym ekspertami z państw członkowskich.

alternatywnych, o których mowa w art. 2 i które wymagają dodatkowej masy, *o ile uzupełnienia te mają na celu zapewnienie zgodności pojazdu z art. 3 pkt 11 rozporządzenia (UE) 2019/1242<sup>1a</sup>*. Szczególnie ważne jest, by przed przyjęciem tych aktów delegowanych Komisja działała zgodnie ze swoją zwyczajową praktyką i prowadziła konsultacje z ekspertami, w tym ekspertami z państw członkowskich.

---

*<sup>1a</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242 z dnia 20 czerwca 2019 r. określające normy emisji CO<sub>2</sub> dla nowych pojazdów ciężkich oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 i (UE) 2018/956 oraz dyrektywę Rady 96/53/WE.*

Or. en

**Poprawka 234**  
**Dominique Riquet**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 9**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 10 b – ustęp 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**2. Maksymalne długości określone w pkt 1.1 załącznika I dla pojazdów bezemisyjnych lub zespołów pojazdów obejmujących pojazdy bezemisyjne mogą zostać przekroczone o dodatkową długość niezbędną do zastosowania technologii bezemisyjnej, wynoszącą maksymalnie 90 cm, aby umożliwić instalowanie takich urządzeń. Takie bezemisyjne pojazdy lub zespoły pojazdów muszą być zgodne z pkt 1.5 i 1.5a załącznika I do niniejszej dyrektywy, a jakiegokolwiek przekroczenie maksymalnych długości nie może**

*skreśla się*

*powodować wzrostu długości  
załadunkowej tych pojazdów lub zespołów  
pojazdów, aby zapewnić zgodność  
przyczep i naczep z wymogami  
dotyczącymi operacji transportu  
intermodalnego.*

*Dodatkowa długość, jaką muszą mieć  
pojazdy bezemisyjne, jest określana na  
podstawie dokumentacji dostarczanej  
przez producenta w momencie  
homologacji danego pojazdu. Ta  
dodatkowa długość musi być podana  
w oficjalnym dokumencie wymaganym  
zgodnie z art. 6.*

Or. en

**Poprawka 235**

**Ciarán Cuffe**

w imieniu grupy Verts/ALE

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 9**

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 10 b – ustęp 2 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**2a. Komisja dokonuje przeglądu  
przepisów dotyczących homologacji typu  
UE w celu uwzględnienia wymogów  
określonych w pkt 3.4.2, 3.4.3 i 3.4.4  
załącznika I.**

Or. en

**Poprawka 236**

**Peter Lundgren**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 10**

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 10 c

*Tekst proponowany przez Komisję*

Maksymalne długości określone w załączniku I pkt 1.1, w stosownych przypadkach z zastrzeżeniem art. 9a ust. 1 i art. 10b ust. 2, i maksymalną odległość określoną w załączniku I pkt 1.6 można przekroczyć o 15 cm w przypadku pojazdów lub zespołów pojazdów przewożących kontenery o długości 45 stóp lub nadwozia wymienne o długości 45 stóp, puste lub z ładunkiem, pod warunkiem że transport drogowy danego kontenera lub nadwozia wymiennego odbywa się w ramach operacji transportu intermodalnego.

*Poprawka*

Maksymalne długości określone w załączniku I pkt 1.1, w stosownych przypadkach z zastrzeżeniem art. 9a ust. 1 i art. 10b ust. 2, i maksymalną odległość określoną w załączniku I pkt 1.6 można przekroczyć o 15 cm w przypadku pojazdów lub zespołów pojazdów przewożących kontenery o długości 45 stóp lub nadwozia wymienne o długości 45 stóp, puste lub z ładunkiem, pod warunkiem że transport drogowy danego kontenera lub nadwozia wymiennego odbywa się w ramach operacji transportu intermodalnego. ***Kontenery i nadwozia wymienne o długości 45 stóp lub większej uczestniczące w operacji transportu intermodalnego mogą być również przewożone za pomocą zespołu pojazdów przegubowych obejmującego naczepę o długości do 15 m, o ile spełnione są warunki określone w art. 4 ust. 1 i 2.***

Or. en

**Poprawka 237**  
**Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 10**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 10 c

*Tekst proponowany przez Komisję*

Maksymalne długości określone w załączniku I pkt 1.1, w stosownych przypadkach z zastrzeżeniem art. 9a ust. 1 i art. 10b ust. 2, i maksymalną odległość określoną w załączniku I pkt 1.6 można przekroczyć ***o 15 cm*** w przypadku pojazdów lub zespołów pojazdów przewożących kontenery o długości 45 stóp lub nadwozia wymienne o długości 45 stóp, puste lub z ładunkiem, pod

*Poprawka*

Maksymalne długości określone w załączniku I pkt 1.1, w stosownych przypadkach z zastrzeżeniem art. 9a ust. 1 i art. 10b ust. 2, i maksymalną odległość określoną w załączniku I pkt 1.6 można przekroczyć w przypadku pojazdów lub zespołów pojazdów przewożących kontenery o długości 45 ***lub 48*** stóp lub nadwozia wymienne o długości 45 stóp, puste lub z ładunkiem, pod warunkiem że

warunkiem że transport drogowy danego kontenera lub nadwozia wymiennego odbywa się w ramach operacji transportu intermodalnego.

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

Or. en

### **Poprawka 238**

**Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 13 – litera a**

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 10 d – ustęp 1 – nowy akapit

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*Certyfikowane systemy automatyczne są powiązane z jednym krajowym punktem przyjmowania wniosków o specjalne zezwolenie lub podobne ustalenie określone w art. 4a, aby umożliwić rozpoznawanie pojazdów lub zespołów pojazdów, które przekraczają maksymalną dopuszczalną masę i posiadają specjalne zezwolenie.*

Or. en

### **Poprawka 239**

**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 13 – litera a**

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 10 d – ustęp 1 – akapit 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

Jeśli państwo członkowskie zdecyduje się na wprowadzenie automatycznych systemów w infrastrukturze drogowej, musi zapewnić co najmniej wdrożenie takich systemów w transeuropejskiej sieci transportu drogowego określonej

Jeśli państwo członkowskie zdecyduje się na wprowadzenie automatycznych systemów w infrastrukturze drogowej, musi zapewnić co najmniej wdrożenie takich systemów w transeuropejskiej sieci transportu drogowego określonej

w rozporządzeniu (UE) 1315/2013\*.

w rozporządzeniu (UE) 1315/2013\*. ***Jeżeli jest to technicznie możliwe, automatyczne systemy identyfikują pojazdy lub zespoły pojazdów posiadające specjalne zezwolenie i kojarzą warunki określone w zezwoleniu z maksymalnymi dopuszczalnymi obciążeniami i wymiarami.***

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Automatyczne systemy identyfikacyjne muszą być w stanie identyfikować pojazdy lub zespoły pojazdów przekraczające maksymalne dopuszczalne obciążenia i wymiary, lecz korzystające z odstępstwa na podstawie specjalnego zezwolenia. Pojazdy posiadające specjalne zezwolenie nie powinny być karane nieuzasadnionymi grzywnami w związku z informacjami pozyskiwanymi z automatycznego systemu identyfikacyjnego.*

#### **Poprawka 240** **Peter Lundgren**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 13 – litera a**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 10 d – ustęp 1 – akapit 2

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

Jeśli państwo członkowskie zdecyduje się na wprowadzenie automatycznych systemów w infrastrukturze drogowej, musi zapewnić co najmniej wdrożenie takich systemów w transeuropejskiej sieci transportu drogowego określonej w rozporządzeniu (UE) 1315/2013\*.

#### *Poprawka*

Jeśli państwo członkowskie zdecyduje się na wprowadzenie automatycznych systemów w infrastrukturze drogowej, musi zapewnić co najmniej wdrożenie takich systemów w transeuropejskiej sieci transportu drogowego określonej w rozporządzeniu (UE) 1315/2013\*. ***Automatyczne systemy identyfikują pojazdy lub zespoły pojazdów posiadające specjalne zezwolenie i kojarzą warunki określone w zezwoleniu z maksymalnymi dopuszczalnymi obciążeniami i wymiarami.***

Or. en

## **Poprawka 241**

**Ciarán Cuffe**

w imieniu grupy Verts/ALE

### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 13 – litera a**

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 10 d – ustęp 1 – akapit 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

***Państwo członkowskie nie może wymagać instalacji pokładowych urządzeń ważących w pojazdach ani zespołach pojazdów zarejestrowanych w innym państwie członkowskim.***

*Poprawka*

***W ciągu 4 lat od wejścia w życie niniejszej dyrektywy wszystkie pojazdy i wszystkie zespoły pojazdów wyposaża się w pokładowe urządzenia ważące połączone z pokładowymi tachografami.***

Or. en

## **Poprawka 242**

**Kateřina Konečná**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 13 – litera a**

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 10 d – ustęp 1 – akapit 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

***Państwo członkowskie nie może wymagać instalacji pokładowych urządzeń ważących w pojazdach ani zespołach pojazdów zarejestrowanych w innym państwie członkowskim.***

*Poprawka*

***W ciągu 5 lat od wejścia w życie niniejszej dyrektywy wszystkie pojazdy i wszystkie zespoły pojazdów wyposaża się w pokładowe urządzenia ważące.***

Or. en

### *Uzasadnienie*

*Zamiast polegać wyłącznie na systemach ważących sporadycznie instalowanych jako część infrastruktury drogowej (które można łatwo obchodzić, wybierając trasy alternatywne, na których mogą powstawać zatory), egzekwowanie przepisów drogowych można poprawić dzięki zastosowaniu pokładowych systemów zapewniających ciągle monitorowanie masy w oparciu o czujniki obciążenia połączone z istniejącymi tachografami.*

**Poprawka 243**  
**Kosma Złotowski**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 13 – litera a**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 10 d – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

Bez uszczerbku dla prawa Unii i prawa krajowego, w przypadku gdy do stwierdzania naruszeń niniejszej dyrektywy i nakładania sankcji stosowane są systemy automatyczne, muszą one mieć certyfikację. Certyfikacja nie jest wymagana, w przypadku gdy systemy automatyczne stosowane są wyłącznie do identyfikacji.

*Poprawka*

Bez uszczerbku dla prawa Unii i prawa krajowego, w przypadku gdy do stwierdzania naruszeń niniejszej dyrektywy i nakładania sankcji stosowane są systemy automatyczne, muszą one mieć certyfikację. ***Systemy te muszą być również połączone z elektronicznym systemem licencjonowania transportu nienormatywnego w celu rozpoznawania dozwolonych pojazdów przewożących niepodzielne ładunki.*** Certyfikacja nie jest wymagana, w przypadku gdy systemy automatyczne stosowane są wyłącznie do identyfikacji.

Or. pl

**Poprawka 244**  
**Markus Ferber, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 13 – litera a**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 10 d – ustęp 1 – akapit 4

*Tekst proponowany przez Komisję*

Bez uszczerbku dla prawa Unii i prawa krajowego, w przypadku gdy do stwierdzania naruszeń niniejszej dyrektywy i nakładania sankcji stosowane są systemy automatyczne, muszą one mieć certyfikację. Certyfikacja nie jest wymagana, w przypadku gdy systemy automatyczne stosowane są wyłącznie do identyfikacji.

*Poprawka*

Bez uszczerbku dla prawa Unii i prawa krajowego, w przypadku gdy do stwierdzania naruszeń niniejszej dyrektywy i nakładania sankcji stosowane są systemy automatyczne, muszą one mieć certyfikację. ***Systemy te muszą również być połączone z elektronicznym systemem licencjonowania dla transportu ładunków nienormatywnych w celu rozpoznawania dopuszczonych pojazdów przewożących***



**ładunki niepodzielne.** Certyfikacja nie jest wymagana, w przypadku gdy systemy automatyczne stosowane są wyłącznie do identyfikacji.

Or. en

### **Poprawka 245**

**Ciarán Cuffe**

w imieniu grupy Verts/ALE

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 13 – litera a**

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 10 d – ustęp 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

Każde państwo członkowskie dokonuje w każdym roku kalendarzowym co najmniej **sześć** kontroli na milion pojazdokilometrów przejechanych przez pojazdy lub zespoły pojazdów wykorzystywane do transportu towarów na swoim terytorium i objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, dotyczących obciążeń tych pojazdów lub zespołów pojazdów, niezależnie od państwa rejestracji takich pojazdów lub państwa, w którym takie pojazdy zostały dopuszczone do ruchu. Kontrole zgodności obejmują **odpowiednią liczbę** kontroli **przeprowadzanych** w porze nocnej.

*Poprawka*

Każde państwo członkowskie dokonuje w każdym roku kalendarzowym co najmniej **20** kontroli na milion pojazdokilometrów przejechanych przez pojazdy lub zespoły pojazdów wykorzystywane do transportu towarów na swoim terytorium i objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, dotyczących obciążeń tych pojazdów lub zespołów pojazdów, niezależnie od państwa rejestracji takich pojazdów lub państwa, w którym takie pojazdy zostały dopuszczone do ruchu. Kontrole zgodności obejmują **co najmniej 5** kontroli **na każdy milion pojazdokilometrów przejechanych** w porze nocnej.

Or. en

### **Poprawka 246**

**Peter Lundgren**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 14**

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 10 d a – ustęp 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. Jeżeli państwo członkowskie wdraża strategię inteligentnego dostępu zgodnie z ust. 1, zapewnia zgodność swoich systemów strategii inteligentnego dostępu z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE\*. W szczególności państwa członkowskie zapewniają, aby dane związane z systemem strategii inteligentnego dostępu i objęte zakresem dyrektywy 2010/40/UE, w tym ograniczenia dotyczące obciążenia, długości, szerokości lub wysokości, były dostępne w cyfrowym formacie nadającym się do odczytu maszynowego i udostępniane za pośrednictwem krajowych punktów dostępu ustanowionych na mocy rozporządzenia delegowanego (UE) 2022/670\*\*.

*Poprawka*

2. Jeżeli państwo członkowskie wdraża strategię inteligentnego dostępu zgodnie z ust. 1, zapewnia zgodność swoich systemów strategii inteligentnego dostępu z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE\*. W szczególności państwa członkowskie zapewniają, aby dane związane z systemem strategii inteligentnego dostępu i objęte zakresem dyrektywy 2010/40/UE, w tym ograniczenia dotyczące obciążenia, długości, szerokości lub wysokości, były dostępne w cyfrowym formacie nadającym się do odczytu maszynowego i udostępniane za pośrednictwem krajowych punktów dostępu ustanowionych na mocy rozporządzenia delegowanego (UE) 2022/670\*\*. ***Państwa członkowskie dopilnowują również, aby system strategii inteligentnego dostępu był w stanie identyfikować pojazdy i zespoły pojazdów posiadające specjalne zezwolenie i kojarzył warunki określone w zezwoleniu z maksymalnymi dopuszczalnymi obciążeniami i wymiarami.***

Or. en

**Poprawka 247**

**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 14**

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 10 d a – ustęp 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. Jeżeli państwo członkowskie wdraża strategię inteligentnego dostępu zgodnie z ust. 1, zapewnia zgodność swoich systemów strategii inteligentnego dostępu z dyrektywą Parlamentu

*Poprawka*

2. Jeżeli państwo członkowskie wdraża strategię inteligentnego dostępu zgodnie z ust. 1, zapewnia zgodność swoich systemów strategii inteligentnego dostępu z dyrektywą Parlamentu

Europejskiego i Rady 2010/40/UE\*.  
W szczególności państwa członkowskie zapewniają, aby dane związane z systemem strategii inteligentnego dostępu i objęte zakresem dyrektywy 2010/40/UE, w tym ograniczenia dotyczące obciążenia, długości, szerokości lub wysokości, były dostępne w cyfrowym formacie nadającym się do odczytu maszynowego i udostępniane za pośrednictwem krajowych punktów dostępu ustanowionych na mocy rozporządzenia delegowanego (UE) 2022/670\*\*.

Europejskiego i Rady 2010/40/UE\*.  
W szczególności państwa członkowskie zapewniają, aby dane związane z systemem strategii inteligentnego dostępu i objęte zakresem dyrektywy 2010/40/UE, w tym ograniczenia dotyczące obciążenia, długości, szerokości lub wysokości, były dostępne w cyfrowym formacie nadającym się do odczytu maszynowego i udostępniane za pośrednictwem krajowych punktów dostępu ustanowionych na mocy rozporządzenia delegowanego (UE) 2022/670\*\*. **Państwa członkowskie dopilnowują również, aby system strategii inteligentnego dostępu był w stanie identyfikować pojazdy i zespoły pojazdów posiadające specjalne zezwolenie i kojarzył warunki określone w zezwoleniu z maksymalnymi dopuszczalnymi obciążeniami i wymiarami.**

Or. en

#### Uzasadnienie

*System strategii inteligentnego dostępu musi być w stanie identyfikować pojazdy lub zespoły pojazdów przekraczające maksymalne dopuszczalne obciążenia i wymiary, lecz korzystające z odstępstwa na podstawie specjalnego zezwolenia. Pojazdy posiadające specjalne zezwolenie nie powinny być karane nieuzasadnionymi grzywnami w związku z informacjami pozyskiwanymi z automatycznego systemu identyfikacyjnego.*

#### **Poprawka 248** **Dominique Riquet**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 14**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 10 d a – ustęp 3 – litera a

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

a) określa kryteria przyznawania dostępu pojazdom ciężkim, w tym między innymi obciążenie pojazdu, długość, specyfikacje techniczne i zgodność z określonymi normami bezpieczeństwa;

#### *Poprawka*

a) określa kryteria przyznawania dostępu pojazdom ciężkim, w tym między innymi obciążenie pojazdu, długość, specyfikacje techniczne **dotyczące wysokości** i zgodność z określonymi

normami bezpieczeństwa;

Or. en

**Poprawka 249**

**Ciarán Cuffe**

w imieniu grupy Verts/ALE

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 14 a (nowy)**

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 10 e – akapit 1 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**14a) w art. 10e dodaje się akapit w brzmieniu:**

**„Państwa członkowskie dopilnowują, aby dochody generowane z tych sankcji były wykorzystywane do rozwoju i wsparcia operacji transportu intermodalnego, ograniczenia kosztów zewnętrznych powodowanych przez transport drogowy i poprawy operacji transportu transgranicznego w transporcie kolejowym i wodnym.”;**

Or. en

**Poprawka 250**

**Dominique Riquet**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 15**

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 10 f – ustęp 1 – litera a

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**15) art. 10f ust. 1 lit. a) otrzymuje brzmienie:**

**skreśla się**

**„a) wysyłający przekazywał przewoźnikowi, któremu powierza transport kontenera lub nadwozia**

**wymiennego, deklarację wskazującą masę i wysokość transportowanego kontenera lub nadwozia wymiennego; oraz”;**

Or. en

### **Poprawka 251**

**Ciarán Cuffe**

w imieniu grupy Verts/ALE

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 16**

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 10 g – ustęp 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. Komisja analizuje informacje otrzymane zgodnie z ust. 1 i na ich podstawie przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z wykonania niniejszej dyrektywy nie później niż **13** miesięcy po otrzymaniu informacji od wszystkich państw członkowskich. Sprawozdanie to zawiera informacje na temat istotnych zmian w objętych nim dziedzinach.

*Poprawka*

2. Komisja analizuje informacje otrzymane zgodnie z ust. 1 i na ich podstawie przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z wykonania niniejszej dyrektywy nie później niż **12** miesięcy po otrzymaniu informacji od wszystkich państw członkowskich. Sprawozdanie to zawiera informacje na temat istotnych zmian w objętych nim dziedzinach.

Or. en

### **Poprawka 252**

**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 16 a (nowy)**

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 10 g a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**16a) dodaje się art. 10ga w brzmieniu:**

**„Artykuł 10ga**

**Forum najlepszych praktyk w zakresie  
EMS**

**1. W celu wsparcia dialogu oraz wymiany doświadczeń i najlepszych praktyk w zakresie pojazdów EMS w Unii pomiędzy ekspertami z państw członkowskich i członkami komitetu ds. transportu drogowego powołuje się Forum najlepszych praktyk w zakresie EMS.**

**2. Państwa członkowskie delegują ekspertów uczestniczących w Komitecie ds. transportu drogowego, o którym mowa w art. 10i, do udziału w Forum najlepszych praktyk w zakresie EMS.**

**3. Do udziału w Forum najlepszych praktyk w zakresie EMS można zapraszać zainteresowane strony, przedstawicieli producentów pojazdów, przedstawicieli przewoźników i partnerów społecznych.**

**4. Forum najlepszych praktyk w zakresie EMS przyjmuje swój regulamin wewnętrzny.**

**5. Posiedzenia Forum najlepszych praktyk w zakresie EMS odbywają się co najmniej raz w roku.**

Or. en

**Uzasadnienie**

*Pojazdy EMS są wykorzystywane w niektórych państwach członkowskich, a w innych nie są używane. Jako że liczba pojazdów EMS dopuszczonych do ruchu zwiększa się i na ich temat gromadzonych jest coraz więcej danych, korzystne byłoby umożliwienie wymiany doświadczeń, wiedzy i najlepszych praktyk między państwami członkowskimi w odniesieniu do pojazdów EMS w postaci Forum najlepszych praktyk w zakresie EMS.*

**Poprawka 253**

**Ciarán Cuffe**

w imieniu grupy Verts/ALE

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 19**

Dyrektywa 96/53/WE

Artykuł 10 j

*Tekst proponowany przez Komisję*

19) *uchyla się* art. 10j;

*Poprawka*

19) art. 10j *otrzymuje brzmienie:*

*„Do dnia [cztery lata od daty wejścia w życie], a następnie co cztery lata Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie ze stosowania niniejszej dyrektywy. Sprawozdanie zawiera szczegółową ocenę skutków niniejszej dyrektywy dla bezpieczeństwa drogowego, infrastruktury drogowej, konkurencyjności sektora, łączności i przesunięcia międzygałęziowego. Sprawozdanie powinno w szczególności ocenić wpływ europejskich systemów modułowych wykorzystywanych w transporcie krajowym w celu lepszego zrozumienia konsekwencji dopuszczenia ich do ruchu. W sprawozdaniu Komisja ocenia również stopień, w jakim osiągnięto cele niniejszej dyrektywy, oraz jej powiązania z innymi odpowiednimi aktami prawnymi Unii. Na podstawie tego sprawozdania Komisja przedstawia w stosownych przypadkach wnioski ustawodawczy w celu zmiany niniejszej dyrektywy.”;*

Or. en

**Poprawka 254**  
**Markus Ferber**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 19 a (nowy)**  
Dyrektywa 96/53/WE  
Artykuł 10 j a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

19a)  *dodaje się art. 10ja w brzmieniu:*

*„Artykuł 10ja*  
*Przegląd*

*Najpóźniej do 2027 r. Komisja dokonuje*

*przełądu skuteczności i skutków niniejszej dyrektywy, wykonalności terminów określonych w art. 4b i zgodności dyrektywy z innym odpowiednim prawodawstwem Unii, oraz składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie przedstawiające wynik przeglądu. W stosownych przypadkach sprawozdaniu towarzyszy wniosek dotyczący zmiany niniejszej dyrektywy na podstawie ustaleń z przeglądu i oceny skutków.*

*Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie ze stanu warunków podstawowych wprowadzania na rynek bezemisyjnych pojazdów ciężkich w Unii. W sprawozdaniu tym Komisja ocenia w szczególności, ale nie wyłącznie, następujące elementy:*

- a) liczbę rejestrowanych bezemisyjnych pojazdów ciężkich w państwach członkowskich;*
- b) rozwój infrastruktury ładowania i tankowania odpowiedniej dla pojazdów ciężkich w państwach członkowskich;*
- c) wprowadzenie w państwach członkowskich opłat dla użytkowników dróg w zależności od emisji CO<sub>2</sub>;*
- d) średnią cenę uprawnień w nowym systemie handlu uprawnieniami do emisji obejmującym transport drogowy;*
- e) inne środki wspierające upowszechnienie bezemisyjnych pojazdów ciężkich.”;*

Or. en

**Poprawka 255**  
**Dominique Riquet**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 20**



*Tekst proponowany przez Komisję*

Do celów niniejszego artykułu „kryzys” oznacza wyjątkowe, niespodziewane i nagłe zdarzenie naturalne lub spowodowane przez człowieka, o nadzwyczajnym charakterze i skali, które ma miejsce w Unii lub poza nią, wywierające znaczące bezpośrednio lub pośrednie skutki w obszarze transportu drogowego, gospodarki lub dobrobytu obywateli Unii, które znacząco zaburza normalne funkcjonowanie społeczeństwa, i w przypadku którego należy podjąć pilne działania w celu ochrony interesu publicznego.

*Poprawka*

Do celów niniejszego artykułu „kryzys” oznacza wyjątkowe, niespodziewane i nagłe zdarzenie naturalne lub spowodowane przez człowieka, o nadzwyczajnym charakterze i skali, które ma miejsce w Unii lub poza nią, wywierające znaczące bezpośrednio lub pośrednie skutki w obszarze transportu drogowego, gospodarki, **bezpieczeństwa** lub dobrobytu obywateli Unii, które znacząco zaburza normalne funkcjonowanie społeczeństwa, i w przypadku którego należy podjąć pilne działania w celu ochrony interesu publicznego.

Or. en

**Poprawka 256**  
**Peter Lundgren**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 2 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*Artykuł 2a*

**Zmiany w rozporządzeniu (UE) 2018/858**

**Art. 3 pkt 17 rozporządzenia (UE) nr 2018/858 otrzymuje brzmienie:**

**„17) »przyczepa« oznacza pojazd niemający własnego napędu, który jest zaprojektowany i zbudowany tak, aby mógł być ciągnięty przez pojazd z silnikiem napędowym, i który obejmuje naczepy. Tym niemniej przyczepa może posiadać napęd w celu pozostania w ruchu bez przykładania siły napędowej, gdy nie jest połączona z pojazdem ciągnącym;”**

**Art. 3 pkt 33 rozporządzenia (UE) 2018/858 otrzymuje brzmienie:**

**„33) »naczepa« oznacza pojazd ciągnięty, w którym oś jest położona lub osie są położone za środkiem ciężkości pojazdu (przy równomiernym obciążeniu) i który jest wyposażony w urządzenie sprzęgające, umożliwiające przenoszenie sił poziomych i pionowych na pojazd ciągnący. Co najmniej jedna oś może być napędzana w celu wsparcia pojazdu ciągnącego i dopuszczalny jest wkład w siły napędowe zespołu pojazdów niezależnie od prędkości. Aby zapewnić stabilność zespołu pojazdów, siły napędowe naczepy nie przekraczają sił napędowych pojazdu ciągnącego w przypadku prędkości powyżej 15 km/h;”.**

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Należy zadbać o to, by przewoźnicy zainteresowani inwestycjami w pojazdy bezemisyjne lub bardziej energooszczędne pojazdy silnikowe, przyczepy i naczepy mogli dokonać tych inwestycji bez utrudnień w postaci potoku przepisów. Przepisy w sprawie homologacji typu UE w dalszym ciągu nie umożliwiają homologacji typu przyczep i naczep wyposażonych w pomocniczy układ napędowy, co stanowi bardzo poważną barierę dla ich wprowadzania na rynek i używania.*

#### **Poprawka 257**

**Ciarán Cuffe**

w imieniu grupy Verts/ALE

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 2 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*Artykuł 2a*

**Zmiany w rozporządzeniu (UE) 2019/2144**

**W art. 7 rozporządzenia (UE) 2019/2144 dodaje się ustęp 4a w brzmieniu:**

**„4a. W przypadku pojazdów kategorii M1 i N1 obowiązują następujące limity maksymalnej dopuszczalnej szerokości:**

*1) M1: 1,921 m, oprócz pojazdów M1 o przestrzeni wewnętrznej wynoszącej co najmniej 10 metrów sześciennych, w przypadku których limit szerokości wynosi 2,07 m;*

*2) N1: 1,921 m, oprócz pojazdów N1 o przestrzeni wewnętrznej wynoszącej co najmniej 7 metrów sześciennych, w przypadku których limit szerokości wynosi 2,07 m;*

*3) N1: 2,60 m dla pojazdów wyposażonych w nadwozie z izolowanymi ścianami o grubości co najmniej 45 mm o kodach nadwozia 04 lub 05, o których mowa w dodatku 2 do załącznika I do rozporządzenia (UE) 2018/858.*

*Wymogi, o których mowa w pkt 1 i 2 akapitu pierwszego, stosuje się od 1 stycznia 2028 r. w przypadku pojazdów emitujących spaliny rury wydechowej oraz od 1 stycznia 2032 r. w przypadku pojazdów bezemisyjnych.”.*

Or. en

## **Poprawka 258** **Markus Ferber**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy** **Artykuł 3 – ustęp 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. Państwa członkowskie przyjmują i publikują, najpóźniej do dnia [data przyjęcia + **2 lata**] r., przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów. Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa

*Poprawka*

1. Państwa członkowskie przyjmują i publikują, najpóźniej do dnia [data przyjęcia + **1 rok**] r., przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów. Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa

członkowskie.

członkowskie.

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Biorąc pod uwagę kwestię czasu, zmienione przepisy dotyczące obciążeń i wymiarów powinny zacząć obowiązywać jak najszybciej. W związku z tym należy jak najbardziej przyspieszyć transpozycję na szczeblu krajowym.*

### **Poprawka 259**

**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

#### **Artykuł 3 – ustęp 1**

##### *Tekst proponowany przez Komisję*

1. Państwa członkowskie przyjmują i publikują, najpóźniej do dnia [data przyjęcia + **2 lata**] r., przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów. Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.

##### *Poprawka*

1. Państwa członkowskie przyjmują i publikują, najpóźniej do dnia [data przyjęcia + **1 rok**] r., przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów. Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Są to niezbędne przepisy dla sektora transportu drogowego, dlatego należy zapewnić ich obowiązywanie możliwie jak najszybciej. W związku z tym termin transpozycji na szczeblu krajowym nie powinien przekraczać 1 roku od ich przyjęcia.*

### **Poprawka 260**

**Kateřina Konečná**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

#### **Artykuł 3 – ustęp 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. Państwa członkowskie przyjmują i publikują, najpóźniej do dnia [data przyjęcia + **2 lata**] r., przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów. Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.

*Poprawka*

1. Państwa członkowskie przyjmują i publikują, najpóźniej do dnia [data przyjęcia + **1 rok**] r., przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów. Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.

Or. en

**Poprawka 261**

**Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Artykuł 3 – ustęp 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. Państwa członkowskie przyjmują i publikują, najpóźniej do dnia [data przyjęcia + **2 lata**] r., przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów. Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.

*Poprawka*

1. Państwa członkowskie przyjmują i publikują, najpóźniej do dnia [data przyjęcia + **1 rok**] r., przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów. Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.

Or. en

**Poprawka 262**

**Colm Markey**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**Artykuł 3a**

***Najpóźniej 31 grudnia 2024 r. Komisja dokonuje przeglądu maksymalnej szerokości dozwolonej zgodnie z unijnymi przepisami w odniesieniu do pojazdów lekkich oraz, w stosownych przypadkach, przedstawia wnioski ustawodawcze dotyczące nowo zarejestrowanych pojazdów, począwszy od odpowiedniej daty lub odpowiednich dat.***

Or. en

*Uzasadnienie*

*Mając na uwadze, że lekkie samochody osobowe (samochody, samochody sportowo-użytkowe, pojazdy typu SUV i pick-upy) stają się coraz szersze, poprawka ma na celu zapewnienie jasności prawa poprzez wskazanie, że ich maksymalna szerokość zostanie poddana przeglądowi w wyznaczonym terminie.*

**Poprawka 263  
Marianne Vind, Vera Tax, Kathleen Van Brempt**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**Artykuł 3a**

***Komisja dokonuje przeglądu maksymalnej szerokości dozwolonej zgodnie z unijnymi przepisami w odniesieniu do pojazdów lekkich oraz przedstawia wnioski ustawodawcze dotyczące nowo zarejestrowanych pojazdów, począwszy od odpowiedniej daty lub odpowiednich dat, najpóźniej 31 grudnia 2024 r.***

Or. en

## Uzasadnienie

*Mając na uwadze, że lekkie samochody osobowe (samochody, samochody sportowo-użytkowe, pojazdy typu SUV i pick-upy) stają się coraz szersze, poprawka ma na celu zapewnienie jasności prawa poprzez wskazanie, że ich maksymalna szerokość zostanie poddana przeglądowi w wyznaczonym terminie.*

### **Poprawka 264**

**Clare Daly, Leila Chaibi**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

#### **Artykuł 3 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

#### *Artykuł 3a*

***Najpóźniej 31 grudnia 2024 r. Komisja dokonuje przeglądu maksymalnej szerokości dozwolonej zgodnie z unijnymi przepisami w odniesieniu do pojazdów lekkich oraz przedstawia wnioski ustawodawcze dotyczące nowo zarejestrowanych pojazdów, począwszy od odpowiedniej daty lub odpowiednich dat.***

Or. en

### **Poprawka 265**

**Markus Ferber**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

#### **Załącznik I – tabela – punkt 1.1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. Maksymalne dopuszczalne wymiary pojazdów, o których mowa w art. 1 ust. 1 lit. a)		
1.1 Maksymalna długość		
	– pojazd silnikowy inny niż autobus	12,00 m
	– przyczepa	12,00 m
	– pojazd przegubowy	<b>16,50 m</b>

	– pociąg drogowy	18,75 m
	– autobus przegubowy	18,75 m
	– autobus dwuosiowy	13,50 m
	– autobus o więcej niż dwu osiach	15,00 m
	– autobus + przyczepa	18,75 m

*Poprawka*

1. Maksymalne dopuszczalne wymiary pojazdów, o których mowa w art. 1 ust. 1 lit. a)		
1.1 Maksymalna długość		
	– pojazd silnikowy inny niż autobus	12,00 m
	– przyczepa	12,00 m
	– pojazd przegubowy	<b>18,00 m</b>
	– pociąg drogowy	18,75 m
	– autobus przegubowy <i>trzyosiowy</i>	18,75 m
	– <i>autobus przegubowy czteroosiowy</i>	<b>21,00 m</b>
	– autobus dwuosiowy	13,50 m
	– autobus o więcej niż dwu osiach	15,00 m
	– autobus + przyczepa	18,75 m

Or. en

**Poprawka 266**  
**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**



**Załącznik I – tabela – punkt 1.1 i punkt 2.5 (nowy)***Tekst proponowany przez Komisję*

1.1 Maksymalna długość		
	– pojazd silnikowy inny niż autobus	12,00 m
	– przyczepa	12,00 m
	– pojazd przegubowy	16,50 m
	– pociąg drogowy	18,75 m
	– autobus przegubowy	18,75 m
	– autobus dwuosiowy	13,50 m
	– autobus o więcej niż dwu osiach	15,00 m
	– autobus + przyczepa	18,75 m

*Poprawka*

1.1 Maksymalna długość		
	– pojazd silnikowy inny niż autobus	12,00 m
	– przyczepa	12,00 m
	– pojazd przegubowy	16,50 m
	– pociąg drogowy	18,75 m
	– autobus przegubowy <i>trzyosiowy</i>	18,75 m
	– <i>autobus przegubowy czteroosiowy</i>	<b>21,00 m</b>
	– autobus dwuosiowy	13,50 m
	– autobus o więcej niż dwu osiach	15,00 m
	– autobus + przyczepa	18,75 m
<b>2.5 Autobusy przegubowe czteroosiowe</b>		<b>32 t</b>

	<i>W przypadku pojazdów napędzanych paliwem alternatywnym innych niż pojazdy bezemisyjne maksymalne dopuszczalne masy wynoszące 32 ton przewidziane w podsekcji 2.5 zwiększa się o dodatkową masę wymaganą z racji technologii paliw alternatywnych wynoszącą maksymalnie 1 tonę.</i>
	<i>W przypadku pojazdów bezemisyjnych maksymalną dopuszczalną masę wynoszącą 32 tony przewidzianą w podsekcji 2.5 zwiększa się o 2 tony.</i>

Or. en

### Uzasadnienie

*Poprawka dodaje oddzielną kategorię dla czteroosiowych autobusów przegubowych w celu lepszego zabezpieczenia przedmiotowych przepisów na przyszłość. Autobusy te są coraz częściej wykorzystywane, lecz nie zostały jeszcze uwzględnione jako oddzielna kategoria.*

**Poprawka 267**  
**Peter Lundgren**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Załącznik I – tabela – punkt 1.1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

1.1 Maksymalna długość		
	– pojazd silnikowy inny niż autobus	12,00 m
	– przyczepa	12,00 m
	– pojazd przegubowy	16,50 m
	– pociąg drogowy	18,75 m
	– autobus przegubowy	18,75 m
	– autobus dwuosiowy	13,50 m
	– autobus o więcej niż dwu osiach	15,00 m
	– autobus + przyczepa	18,75 m

*Poprawka*

1.1 Maksymalna długość
------------------------

– pojazd silnikowy inny niż autobus	12,00 m
– przyczepa	12,00 m
– pojazd przegubowy	16,50 m
– <i>pojazd przegubowy do przewozu kontenerów o długości 45 stóp lub nadwozi wymiennych o długości 45 stóp uczestniczący w transporcie intermodalnym</i>	<b>18,00 m</b>
– pociąg drogowy	18,75 m
– autobus przegubowy <i>trzyosiowy</i>	18,75 m
– <i>autobus przegubowy czteroosiowy</i>	<b>21,00 m</b>
– autobus dwuosiowy	13,50 m
– autobus o więcej niż dwu osiach	15,00 m
– autobus + przyczepa	18,75 m

Or. en

**Poprawka 268**  
**Dominique Riquet**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Załącznik I – tabela – punkt 1.3**

*Tekst proponowany przez Komisję*

1.3 Maksymalna wysokość	
– dowolny pojazd	4,00 m
– pojazdy lub zespoły pojazdów przewożące w transporcie intermodalnym co najmniej jeden kontener o standardowej zewnętrznej wysokości 9' 6'' (kontenery podwyższone)	<b>4,30 m</b>

*Poprawka*

1.3 Maksymalna wysokość	
– dowolny pojazd	4,00 m
– pojazdy lub zespoły pojazdów przewożące w transporcie intermodalnym co najmniej jeden kontener o standardowej zewnętrznej wysokości 9' 6'' (kontenery podwyższone)	<b>4,00 m</b>

**Poprawka 269**  
**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Załącznik I – tabela – punkt 1.1 i punkt 1.6**

*Tekst proponowany przez Komisję*

1.1 Maksymalna długość	
– pojazd silnikowy inny niż autobus	12,00 m
– przyczepa	12,00 m
– pojazd przegubowy	<b>16,50 m</b>
– pociąg drogowy	18,75 m
– autobus przegubowy	18,75 m
– autobus dwuosiowy	13,50 m
– autobus o więcej niż dwu osiach	15,00 m
– autobus + przyczepa	18,75 m
1.6 Maksymalna odległość między osią sworznia siodła a tyłem naczepy.	<b>12,00 m</b>

*Poprawka*

1.1 Maksymalna długość	
– pojazd silnikowy inny niż autobus	12,00 m
– przyczepa	12,00 m
– pojazd przegubowy	<b>18,00 m</b>
– pociąg drogowy	18,75 m

	– autobus przegubowy	18,75 m
	– autobus dwuosiowy	13,50 m
	– autobus o więcej niż dwu osiach	15,00 m
	– autobus + przyczepa	18,75 m
1.6 Maksymalna odległość między osią sworznia siodła a tyłem naczepy.		<b>13,50 m</b>

Or. en

#### Uzasadnienie

*Zwiększenie maksymalnej długości o zaledwie 1,5 m umożliwia przewóz kontenerów o długości zarówno 45, jak i 48 stóp. Przyczynia się to do wzmocnienia intermodalności. Ponadto kontener o długości 48 stóp umożliwia przewóz o ponad 30 % więcej wolumenu transportu po niemal jednakowym koszcie co w przypadku kontenera o długości 40 stóp. Taka poprawa wydajności pozwala na redukcję emisji CO2 i wywiera pozytywny wpływ na kwestię niedoboru kierowców, ponieważ transport jednakowej ilości towarów wymaga zaangażowania mniejszej liczby kierowców. Zwiększenie maksymalnej długości powoduje jedynie wzrost wolumenu możliwego do przewozu, lecz nie zmienia całkowitej dopuszczalnej masy. W związku z tym nie powoduje dodatkowych obciążeń dla infrastruktury drogowej.*

#### **Poprawka 270** **Ciarán Cuffe**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy** **Załącznik I – tabela – punkt 2.2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

2.2 Zestawy pojazdów			
	2.2.1	Pociągi drogowe z pięcioma lub sześcioma osiami	
		a) dwuosiowe pojazdy silnikowe z przyczepami trzyosiowymi	40 t
	b) trzyosiowe pojazdy silnikowe z przyczepami dwu- lub trzyosiowymi	40 t	
	2.2.2	Pojazdy przegubowe pięcio- lub sześciosiowe	

	a)	pojazdy silnikowe dwuosiove z naczepami trzyosiowymi	40 t
	b)	trzyosiowe pojazdy silnikowe z naczepami dwu- lub trzyosiowymi	40 t
	c)	pojazdy silnikowe dwuosiove z naczepami trzyosiowymi wykorzystywane w operacjach transportu intermodalnego	42 t
	d)	trzyosiowe pojazdy silnikowe z naczepami dwu- lub trzyosiowymi wykorzystywane w operacjach transportu intermodalnego	44 t
2.2.3	Czterosiowe pociągi drogowe składające się z dwuosiovego pojazdu silnikowego i przyczepy dwuosiovej		36 t
2.2.4	Pojazdy przegubowe czterosiowe składające się z dwuosiovego pojazdu silnikowego i jednej dwuosiovej naczepy, jeżeli odległość między osiami naczepy:		
	2.2.4.1	wynosi co najmniej 1,3 m, ale nie przekracza 1,8 m	36 t
	2.2.4.2	jest większa niż 1,8 m	36 t
	Jeżeli maksymalna dopuszczalna masa (MDM) pojazdu silnikowego (18 ton) oraz MDM naczepy z podwójną osią (20 ton) są przestrzegane, a oś napędowa jest wyposażona w podwójne opony oraz zawieszenie pneumatyczne lub zawieszenie uznane na obszarze Unii za równoważne, jak zdefiniowano w załączniku II, maksymalną dopuszczalną masę przewidzianą w pkt 2.2.4.2 zwiększa się o 2 tony.		
W przypadku zespołów pojazdów, w tym pojazdów napędzanych paliwem alternatywnym innych niż pojazdy bezemisyjne, maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w podsekcji 2.2 zwiększa się odpowiednio o dodatkową masę z racji technologii paliwa alternatywnego wynoszącą maksymalnie 1 tonę.			
W przypadku zespołów pojazdów, w tym pojazdów <b>bezemisyjnych</b> , maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w podsekcji 2.2.1 i 2.2.2 zwiększa się o 4 tony.			
W przypadku zespołów pojazdów, w tym pojazdów <b>bezemisyjnych</b> , maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w podsekcji 2.2.3 i 2.2.4 zwiększa się o 2 tony.			

### Poprawka

2.2 Zestawy pojazdów			
2.2.1	Pociągi drogowe z pięcioma lub sześcioma osiami		
	a)	dwuosiove pojazdy silnikowe z przyczepami trzyosiowymi	40 t
	b)	trzyosiowe pojazdy silnikowe z przyczepami dwu-lub trzyosiowymi	40 t

2.2.2	Pojazdy przegubowe pięcio- lub sześciosiowe	
a)	pojazdy silnikowe dwuosiowe z naczepami trzyosiowymi	40 t
b)	trzyosiowe pojazdy silnikowe z naczepami dwu- lub trzyosiowymi	40 t
c)	pojazdy silnikowe dwuosiowe z naczepami trzyosiowymi wykorzystywane w operacjach transportu intermodalnego	44 t
d)	trzyosiowe pojazdy silnikowe z naczepami dwu- lub trzyosiowymi wykorzystywane w operacjach transportu intermodalnego	44 t
2.2.3	Czterosiowe pociągi drogowe składające się z dwuosiowego pojazdu silnikowego i przyczepy dwuosiowej	36 t
2.2.4	Pojazdy przegubowe czterosiowe składające się z dwuosiowego pojazdu silnikowego i jednej dwuosiowej naczepy, jeżeli odległość między osiami naczepy:	
2.2.4.1	wynosi co najmniej 1,3 m, ale nie przekracza 1,8 m	36 t
2.2.4.2	jest większa niż 1,8 m	36 t
	Jeżeli maksymalna dopuszczalna masa (MDM) pojazdu silnikowego (18 ton) oraz MDM naczepy z podwójną osią (20 ton) są przestrzegane, a oś napędowa jest wyposażona w podwójne opony oraz zawieszenie pneumatyczne lub zawieszenie uznane na obszarze Unii za równoważne, jak zdefiniowano w załączniku II, maksymalną dopuszczalną masę przewidzianą w pkt 2.2.4.2 zwiększa się o 2 tony.	
W przypadku zespołów pojazdów, w tym pojazdów napędzanych paliwem alternatywnym innych niż pojazdy bezemisyjne, maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w podsekcji 2.2 zwiększa się odpowiednio o dodatkową masę z racji technologii paliwa alternatywnego wynoszącą maksymalnie 1 tonę.		
W przypadku zespołów pojazdów, w tym <i>bezemisyjnych</i> pojazdów <i>silnikowych</i> , maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w podsekcji 2.2.1 i 2.2.2 zwiększa się o 4 tony. <b><i>Ta dopuszczalna masa zespołów pojazdów bezemisyjnych obowiązuje zarówno w przypadku ruchu krajowego, jak i międzynarodowego.</i></b>		
W przypadku zespołów pojazdów, w tym <i>bezemisyjnych</i> pojazdów <i>silnikowych</i> , maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w podsekcji 2.2.3 i 2.2.4 zwiększa się o 2 tony. <b><i>Ta dopuszczalna masa zespołów pojazdów bezemisyjnych obowiązuje zarówno w przypadku ruchu krajowego, jak i międzynarodowego.</i></b>		

Or. en

**Poprawka 271**  
**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Załącznik I – tabela – punkt 2.2.1 i punkt 2.2.2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

2.2.1	Pociągi drogowe z pięcioma lub sześcioma osiami		
	a) dwuosiove pojazdy silnikowe z przyczepami trzyosiowymi	40 t	
	b) trzyosiowe pojazdy silnikowe z przyczepami <b>dwu-lub trzyosiowymi</b>	40 t	
2.2.2	Pojazdy przegubowe pięcio- lub sześciosiowe		
	a)	pojazdy silnikowe dwuosiove z naczepami trzyosiowymi	40 t
	b)	trzyosiowe pojazdy silnikowe z naczepami <b>dwu- lub trzyosiowymi</b>	40 t
	c)	pojazdy silnikowe dwuosiove z naczepami trzyosiowymi wykorzystywane w operacjach transportu intermodalnego	42 t
	d)	trzyosiowe pojazdy silnikowe z naczepami dwu- lub trzyosiowymi wykorzystywane w operacjach transportu intermodalnego	44 t

*Poprawka*

2.2.1	Pociągi drogowe z pięcioma lub sześcioma osiami		
	a) dwuosiove pojazdy silnikowe z przyczepami trzyosiowymi	40 t	
	b) trzyosiowe pojazdy silnikowe z przyczepami <b>dwuosioowymi</b>	40 t	
	<b>ba)</b>	<b>trzyosiowe pojazdy silnikowe z przyczepami trzyosiowymi</b>	44 t
2.2.2	Pojazdy przegubowe pięcio- lub sześciosiowe		
	a)	pojazdy silnikowe dwuosiove z naczepami trzyosiowymi	40 t
	b)	trzyosiowe pojazdy silnikowe z naczepami <b>dwuosioowymi</b>	40 t
	<b>ba)</b>	<b>trzyosiowe pojazdy silnikowe z naczepami trzyosiowymi</b>	44 t
	c)	pojazdy silnikowe dwuosiove z naczepami trzyosiowymi wykorzystywane w operacjach transportu intermodalnego	44 t
	d)	trzyosiowe pojazdy silnikowe z naczepami dwu- lub trzyosiowymi wykorzystywane w operacjach	44 t



		transportu intermodalnego	
--	--	---------------------------	--

Or. en

*Uzasadnienie*

*Z jednej strony zwiększenie całkowitej masy o 4 tony zwiększa wydajność transportu ładunków. Taka poprawa wydajności pozwala na redukcję emisji CO2 i wywiera pozytywny wpływ na kwestię niedoboru kierowców, ponieważ transport jednakowej ilości towarów wymaga zaangażowania mniejszej liczby kierowców. Z drugiej strony powoduje to degradację dróg. Wniosek stanowi wyważony kompromis. Poprzez zezwolenie na transport dodatkowego obciążenia wyłącznie za pomocą pojazdów trzyosiowych z przyczepami lub naczepami trzyosiowymi dodatkowe obciążenie zostaje rozłożone na dodatkową oś, co zmniejsza niekorzystne skutki przy zachowaniu korzyści w postaci poprawy wydajności transportu ładunków.*

**Poprawka 272**  
**Massimiliano Salini**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Załącznik I – tabela – punkt 2.2.2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

2.2.2	Pojazdy przegubowe pięcio- lub sześćoosiowe		
	a)	pojazdy silnikowe dwuosiove z naczepami trzyosiowymi	40 t
	b)	trzyosiowe pojazdy silnikowe z naczepami dwu- lub trzyosiowymi	40 t
	c)	pojazdy silnikowe dwuosiove z naczepami trzyosiowymi wykorzystywane w operacjach transportu intermodalnego	42 t
	d)	trzyosiowe pojazdy silnikowe z naczepami dwu- lub trzyosiowymi wykorzystywane w operacjach transportu intermodalnego	44 t

*Poprawka*

2.2.2	Pojazdy przegubowe pięcio- lub sześćoosiowe		
	a)	pojazdy silnikowe dwuosiove z naczepami trzyosiowymi	40 t

	b)	trzyosiowe pojazdy silnikowe z naczepami dwu- lub trzyosiowymi	40 t
	c)	pojazdy silnikowe dwuosiove z naczepami trzyosiowymi wykorzystywane w operacjach transportu intermodalnego	44 t
	d)	trzyosiowe pojazdy silnikowe z naczepami dwu- lub trzyosiowymi wykorzystywane w operacjach transportu intermodalnego	44 t

Or. en

**Poprawka 273**  
**Peter Lundgren**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Załącznik I – tabela – punkt 2.2.2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

2.2.2	Pojazdy przegubowe pięcio- lub sześćoosiowe		
	a)	pojazdy silnikowe dwuosiove z naczepami trzyosiowymi	40 t
	b)	trzyosiowe pojazdy silnikowe z naczepami <b><i>dwu- lub trzyosiowymi</i></b>	40 t
	c)	pojazdy silnikowe dwuosiove z naczepami trzyosiowymi wykorzystywane w operacjach transportu intermodalnego	42 t
	d)	trzyosiowe pojazdy silnikowe z naczepami <b><i>dwu- lub trzyosiowymi</i></b> wykorzystywane w operacjach transportu intermodalnego	44 t

*Poprawka*

2.2.2	Pojazdy przegubowe pięcio- lub sześćoosiowe		
	a)	pojazdy silnikowe dwuosiove z naczepami trzyosiowymi	40 t
	b)	trzyosiowe pojazdy silnikowe z naczepami <b><i>dwuosioowymi</i></b>	40 t
	<b><i>ba)</i></b>	<b><i>trzyosiowe pojazdy silnikowe z naczepami trzyosiowymi</i></b>	<b><i>46 t</i></b>
	c)	pojazdy silnikowe dwuosiove z naczepami trzyosiowymi wykorzystywane w operacjach transportu intermodalnego	42 t

	d)	trzyosiowe pojazdy silnikowe z naczepami <i>dwuosioowymi</i> wykorzystywane w operacjach transportu intermodalnego	44 t
	<i>da)</i>	<i>pojazdy silnikowe trzyosiowe z naczepami trzyosiowymi wykorzystywane w operacjach transportu intermodalnego</i>	<i>46 t</i>

Or. en

**Poprawka 274**  
**Marco Campomenosi**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Załącznik I – tabela – punkt 2.2.2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

2.2.2	Pojazdy przegubowe pięcio- lub sześćoosiowe		
	a)	pojazdy silnikowe dwuosioowe z naczepami trzyosiowymi	40 t
	b)	trzyosiowe pojazdy silnikowe z naczepami dwu- lub trzyosiowymi	40 t
	c)	pojazdy silnikowe dwuosioowe z naczepami trzyosiowymi wykorzystywane w operacjach transportu intermodalnego	<b>42 t</b>
	d)	trzyosiowe pojazdy silnikowe z naczepami dwu- lub trzyosiowymi wykorzystywane w operacjach transportu intermodalnego	44 t

*Poprawka*

2.2.2	Pojazdy przegubowe pięcio- lub sześćoosiowe		
	a)	pojazdy silnikowe dwuosioowe z naczepami trzyosiowymi	40 t
	b)	trzyosiowe pojazdy silnikowe z naczepami dwu- lub trzyosiowymi	40 t
	c)	pojazdy silnikowe dwuosioowe z naczepami trzyosiowymi wykorzystywane w operacjach transportu intermodalnego	<b>44 t</b>
	d)	trzyosiowe pojazdy silnikowe z naczepami dwu- lub trzyosiowymi wykorzystywane w operacjach transportu intermodalnego	44 t

**Poprawka 275**  
**Markus Ferber**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Załącznik I – tabela – punkt 2.2.2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

2.2.2	Pojazdy przegubowe pięcio- lub sześćoosiowe		
	a)	pojazdy silnikowe dwuosiove z naczepami trzyosiowymi	40 t
	b)	trzyosiowe pojazdy silnikowe z naczepami <b><i>dwu- lub trzyosiowymi</i></b>	40 t
	c)	pojazdy silnikowe dwuosiove z naczepami trzyosiowymi wykorzystywane w operacjach transportu intermodalnego	<b>42 t</b>
	d)	trzyosiowe pojazdy silnikowe z naczepami dwu- lub trzyosiowymi wykorzystywane w operacjach transportu intermodalnego	<b>44 t</b>

*Poprawka*

2.2.2	Pojazdy przegubowe pięcio- lub sześćoosiowe		
	a)	pojazdy silnikowe dwuosiove z naczepami trzyosiowymi	40 t
	b)	trzyosiowe pojazdy silnikowe z naczepami <b><i>dwuosioowymi</i></b>	40 t
	<b><i>ba)</i></b>	<b><i>trzyosiowe pojazdy silnikowe z naczepami trzyosiowymi</i></b>	<b>44 t</b>
	c)	pojazdy silnikowe dwuosiove z naczepami trzyosiowymi wykorzystywane w operacjach transportu intermodalnego <b><i>lub bezemisyjne lub napędzane paliwem alternatywnym pojazdy silnikowe dwuosiove z naczepami trzyosiowymi</i></b>	<b>44 t</b>
	d)	pojazdy silnikowe trzyosiowe z naczepami dwu- lub trzyosiowymi wykorzystywane w operacjach transportu intermodalnego <b><i>lub bezemisyjne lub napędzane paliwem alternatywnym pojazdy silnikowe dwuosiove z naczepami trzyosiowymi</i></b>	<b>46 t</b>

## Uzasadnienie

Aby zachęcić do korzystania z pojazdów bezemisyjnych i intermodalności oraz zwiększyć wysiłki na rzecz dekarbonizacji, a jednocześnie umożliwić większą ładowność, należy dopuścić obciążenie 44 ton w przypadku trójosiowych pojazdów silnikowych z naczepami trójosiowymi, zwiększone o dodatkowe 2 tony w przypadku pojazdów bezemisyjnych, napędzanych paliwami alternatywnymi lub uczestniczących w operacji transportu intermodalnego. Ogólne zwiększenie obciążenia do 44 ton zapewni ograniczenie przejazdów w celu redukcji emisji gazów cieplarnianych.

### Poprawka 276 Jan-Christoph Oetjen

#### Wniosek dotyczący dyrektywy Załącznik I – tabela – punkt 2.2.4

#### Tekst proponowany przez Komisję

2.2.4	Pojazdy przegubowe czteroosiowe składające się z dwuosiowego pojazdu silnikowego i jednej dwuosiowej naczepy, jeżeli odległość między osiami naczepy:		
	2.2.4.1	wynosi co najmniej 1,3 m, ale nie przekracza 1,8 m	36 t
	2.2.4.2	jest większa niż 1,8 m	36 t
	Jeżeli maksymalna dopuszczalna masa (MDM) pojazdu silnikowego (18 ton) oraz MDM naczepy z podwójną osią (20 ton) są przestrzegane, a oś napędowa jest wyposażona w podwójne opony oraz zawieszenie pneumatyczne lub zawieszenie uznane na obszarze Unii za równoważne, jak zdefiniowano w załączniku II, maksymalną dopuszczalną masę przewidzianą w pkt 2.2.4.2 zwiększa się o 2 tony.		
W przypadku zespołów pojazdów, w tym pojazdów napędzanych paliwem alternatywnym innych niż pojazdy bezemisyjne, maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w podsekcji 2.2 zwiększa się odpowiednio o dodatkową masę z racji technologii paliwa alternatywnego wynoszącą maksymalnie 1 tonę.			
W przypadku zespołów pojazdów, w tym pojazdów bezemisyjnych, maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w podsekcji 2.2.1 i 2.2.2 zwiększa się o 4 tony.			
W przypadku zespołów pojazdów, w tym pojazdów bezemisyjnych, maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w podsekcji 2.2.3 i 2.2.4 zwiększa się o 2 tony.			

#### Poprawka

2.2.4	Pojazdy przegubowe czteroosiowe składające się z dwuosiowego pojazdu silnikowego i jednej dwuosiowej naczepy, jeżeli odległość między osiami naczepy:		
	2.2.4.1	wynosi co najmniej 1,3 m, ale nie przekracza 1,8 m	36 t
	2.2.4.2	jest większa niż 1,8 m	36 t

	Jeżeli maksymalna dopuszczalna masa (MDM) pojazdu silnikowego (18 ton) oraz MDM naczepy z podwójną osią (20 ton) są przestrzegane, a oś napędowa jest wyposażona w podwójne opony oraz zawieszenie pneumatyczne lub zawieszenie uznane na obszarze Unii za równoważne, jak zdefiniowano w załączniku II, maksymalną dopuszczalną masę przewidzianą w pkt 2.2.4.2 zwiększa się o 2 tony.
W przypadku zespołów pojazdów, w tym pojazdów napędzanych paliwem alternatywnym innych niż pojazdy bezemisyjne, maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w podsekcji 2.2 zwiększa się odpowiednio o dodatkową masę z racji technologii paliwa alternatywnego wynoszącą maksymalnie 1 tonę.	
W przypadku zespołów pojazdów, w tym pojazdów bezemisyjnych, maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w podsekcji <b>2.2.1b</b> , <b>2.2.2b</b> i <b>2.2.2d</b> zwiększa się o 4 tony.	
W przypadku zespołów pojazdów, w tym pojazdów bezemisyjnych, maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w podsekcji 2.2.3 i 2.2.4 zwiększa się o 2 tony.	

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Z jednej strony zwiększenie całkowitej masy o 4 tony w przypadku pojazdów bezemisyjnych jest niezbędne w celu rekompensaty ich dodatkowego obciążenia i zachęcenia do korzystania z tych pojazdów. Z drugiej strony powoduje to degradację dróg. Wniosek stanowi wyważony kompromis. Poprzez zezwolenie na transport dodatkowego obciążenia wyłącznie za pomocą pojazdów trzyosiowych z przyczepami lub naczepami trzyosiowymi dodatkowe obciążenie zostaje rozłożone na dodatkową oś, co zmniejsza niekorzystne skutki przy zachowaniu korzyści w postaci poprawy wydajności transportu ładunków.*

**Poprawka 277**  
**Jan-Christoph Oetjen**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Załącznik I – tabela – punkt 2.2.4**

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

2.2.4	Pojazdy przegubowe czteroosiowe składające się z dwuosiowego pojazdu silnikowego i jednej dwuosiowej naczepy, jeżeli odległość między osiami naczepy:		
	2.2.4.1	wynosi co najmniej 1,3 m, ale nie przekracza 1,8 m	36 t
	2.2.4.2	jest większa niż 1,8 m	36 t

	Jeżeli maksymalna dopuszczalna masa (MDM) pojazdu silnikowego (18 ton) oraz MDM naczepy z podwójną osią (20 ton) są przestrzegane, a oś napędowa jest wyposażona w podwójne opony oraz zawieszenie pneumatyczne lub zawieszenie uznane na obszarze Unii za równoważne, jak zdefiniowano w załączniku II, maksymalną dopuszczalną masę przewidzianą w pkt 2.2.4.2 zwiększa się o 2 tony.
W przypadku zespołów pojazdów, w tym pojazdów napędzanych paliwem alternatywnym innych niż pojazdy bezemisyjne, maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w podsekcji 2.2 zwiększa się odpowiednio o dodatkową masę z racji technologii paliwa alternatywnego wynoszącą maksymalnie 1 tonę.	
W przypadku zespołów pojazdów, w tym pojazdów bezemisyjnych, maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w podsekcji 2.2.1 i 2.2.2 zwiększa się o 4 tony.	
W przypadku zespołów pojazdów, w tym pojazdów bezemisyjnych, maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w podsekcji 2.2.3 i 2.2.4 zwiększa się o 2 tony.	

*Poprawka*

2.2.4	Pojazdy przegubowe czteroosiowe składające się z dwuosiowego pojazdu silnikowego i jednej dwuosiowej naczepy, jeżeli odległość między osiami naczepy:		
	2.2.4.1	wynosi co najmniej 1,3 m, ale nie przekracza 1,8 m	36 t
	2.2.4.2	jest większa niż 1,8 m	36 t
	Jeżeli maksymalna dopuszczalna masa (MDM) pojazdu silnikowego (18 ton) oraz MDM naczepy z podwójną osią (20 ton) są przestrzegane, a oś napędowa jest wyposażona w podwójne opony oraz zawieszenie pneumatyczne lub zawieszenie uznane na obszarze Unii za równoważne, jak zdefiniowano w załączniku II, maksymalną dopuszczalną masę przewidzianą w pkt 2.2.4.2 zwiększa się o 2 tony.		
W przypadku zespołów pojazdów, w tym pojazdów napędzanych paliwem alternatywnym innych niż pojazdy bezemisyjne, maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w podsekcji 2.2 zwiększa się odpowiednio o dodatkową masę z racji technologii paliwa alternatywnego wynoszącą maksymalnie 1 tonę.			
W przypadku zespołów pojazdów, w tym pojazdów bezemisyjnych <b>lub przyczep wyposażonych w technologię bezemisyjną</b> , maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w podsekcji 2.2.1 i 2.2.2 zwiększa się o 4 tony.			
W przypadku zespołów pojazdów, w tym pojazdów bezemisyjnych <b>lub przyczep wyposażonych w technologię bezemisyjną</b> , maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w podsekcji 2.2.3 i 2.2.4 zwiększa się o 2 tony.			

Or. en

*Uzasadnienie*

*W okresie przejścia na w pełni bezemisyjny drogowy transport ładunków i wobec braku w*

pełni utworzonego programu AFIR należy umożliwić przyznanie odstępstwa od limitu dotyczącego dwutonowego dodatkowego obciążenia również przyczepom wyposażonym w technologię bezemisyjną i ciągniętych przez samochody ciężarowe z silnikiem spalinowym wewnętrznego spalania.

**Poprawka 278**  
**Dominique Riquet**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Załącznik I – tabela – punkt 2.2.4 – ostatnie trzy wiersze**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*W przypadku zespołów pojazdów, w tym pojazdów napędzanych paliwem alternatywnym innych niż pojazdy bezemisyjne, maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w podsekcji 2.2 zwiększa się odpowiednio o dodatkową masę z racji technologii paliwa alternatywnego wynoszącą maksymalnie 1 tonę.*

*W przypadku zespołów pojazdów, w tym pojazdów bezemisyjnych, maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w podsekcji 2.2.1 i 2.2.2 zwiększa się o 4 tony.*

*W przypadku zespołów pojazdów, w tym pojazdów bezemisyjnych, maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w podsekcji 2.2.3 i 2.2.4 zwiększa się o 2 tony.*

*Poprawka*

*skreśla się*

Or. en

**Poprawka 279**  
**Carlo Fidanza**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Załącznik I – tabela – punkt 2.2.4 – ostatnie trzy wiersze**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*W przypadku zespołów pojazdów, w tym pojazdów napędzanych paliwem alternatywnym innych niż pojazdy bezemisyjne, maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w podsekcji 2.2 zwiększa się odpowiednio o dodatkową masę z racji technologii paliwa alternatywnego wynoszącą maksymalnie 1 tonę.*

*W przypadku zespołów pojazdów, w tym pojazdów bezemisyjnych, maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w podsekcji 2.2.1 i 2.2.2 zwiększa się o 4 tony.*



W przypadku zespołów pojazdów, w tym pojazdów **bezemisyjnych**, maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w podsekcji 2.2.3 i 2.2.4 zwiększa się o **2 tony**.

#### Poprawka

W przypadku zespołów pojazdów, w tym pojazdów napędzanych paliwem alternatywnym innych niż pojazdy bezemisyjne, maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w podsekcji 2.2 zwiększa się odpowiednio o dodatkową masę z racji technologii paliwa alternatywnego wynoszącą maksymalnie **2 tony**.

W przypadku zespołów pojazdów, w tym pojazdów bezemisyjnych, maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w podsekcji 2.2.1 i 2.2.2 zwiększa się o **2 tony w przypadku pojazdu bezemisyjnego i 2 tony w przypadku przyczepy wyposażonej w technologię e-przyczepy**.

W przypadku zespołów pojazdów, w tym pojazdów bezemisyjnych, maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w podsekcji 2.2.3 i 2.2.4 zwiększa się o **1 tonę w przypadku pojazdu bezemisyjnego i 1 tonę w przypadku przyczepy wyposażonej w technologię e-przyczepy**.

**W przypadku zespołów pojazdów obejmujących pojazdy inne niż pojazdy napędzane paliwem alternatywnym lub pojazdy bezemisyjne przewidziane w podsekcji 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 i 2.2.4 dopuszczalną masę zwiększa się o 2 tony w przypadku przyczepy wyposażonej w technologię e-przyczepy.**

Or. en

#### Uzasadnienie

*The proposed Poprawkas aim at dedicating a specific additional weight to accommodate the installation of zero-emissions refrigeration units and the necessary technologies (e-axle and battery pack) whilst also making sure that there is a fair split of the extra weight allowance between the vehicle and the trailer. The new exception proposed looks at allowing the possibility to deploy zero-emissions refrigeration units also on ICE vehicles as a bridging measure until all HDVs are ZEV. This would enable the elimination of roughly 6 million tons of CO2 emitted annually by all refrigeration units circulating on EU roads.*

#### Poprawka 280 Ciarán Cuffe

#### Wniosek dotyczący dyrektywy Załącznik I – tabela – punkt 2.3

*Tekst proponowany przez Komisję*

2.3 Pojazdy silnikowe		
2.3.1	Dwuosiowe pojazdy silnikowe inne niż autobusy:	18 t
2.3.2	Autobusy dwuosiowe:	19,5 t

2.3.3	Trójosiowe pojazdy silnikowe:	25 t
2.3.4	Trójosiowe pojazdy silnikowe, jeżeli oś napędowa jest wyposażona w podwójne opony, a zawieszenie pneumatyczne lub zawieszenie uznane na obszarze Unii za równoważne, jak zdefiniowano w załączniku II, albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w podwójne opony, a maksymalny nacisk osi nie przekracza 9,5 tony	26 t
2.3.5	Czteroosiowe pojazdy silnikowe z dwoma osiami połączonymi z układem kierowniczym, jeżeli oś napędowa jest wyposażona w podwójne opony i zawieszenie pneumatyczne lub zawieszenie uznawane w Unii za równorzędne, zgodnie z definicją w załączniku II, albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w podwójne opony, a maksymalny nacisk każdej osi nie przekracza 9,5 tony	32 t
2.3.6	Pięćosiowe pojazdy silnikowe z dwoma osiami połączonymi z układem kierowniczym, jeżeli oś napędowa jest wyposażona w podwójne opony i zawieszenie pneumatyczne lub zawieszenie uznawane w Unii za równorzędne, zgodnie z definicją w załączniku II, albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w podwójne opony, a maksymalny nacisk każdej osi nie przekracza 9,5 tony	40 t
W przypadku pojazdów napędzanych paliwem alternatywnym innych niż pojazdy bezemisyjne, maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w pkt 2.3.1, 2.3.3 i 2.3.4 subsekcji 2.3 zwiększa się odpowiednio o dodatkową masę z racji technologii paliw alternatywnych wynoszącą maksymalnie 1 tonę.		
W przypadku pojazdów <i>bezemisyjnych</i> , maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w podsekcji 2.3 zwiększa się o 2 tony.		

*Poprawka*

2.3 Pojazdy silnikowe		
2.3.1	Dwuosiowe pojazdy silnikowe inne niż autobusy:	18 t
2.3.2	Autobusy dwuosiowe:	19,5 t
2.3.3	Trójosiowe pojazdy silnikowe:	25 t
2.3.4	Trójosiowe pojazdy silnikowe, jeżeli oś napędowa jest wyposażona w podwójne opony, a zawieszenie pneumatyczne lub zawieszenie uznane na obszarze Unii za równoważne, jak zdefiniowano w załączniku II, albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w podwójne opony, a maksymalny nacisk osi nie przekracza 9,5 tony	26 t

2.3.5	Czteroosiowe pojazdy silnikowe z dwoma osiami połączonymi z układem kierowniczym, jeżeli oś napędowa jest wyposażona w podwójne opony i zawieszenie pneumatyczne lub zawieszenie uznawane w Unii za równorzędne, zgodnie z definicją w załączniku II, albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w podwójne opony, a maksymalny nacisk każdej osi nie przekracza 9,5 tony	32 t
2.3.6	Pięćosiowe pojazdy silnikowe z dwoma osiami połączonymi z układem kierowniczym, jeżeli oś napędowa jest wyposażona w podwójne opony i zawieszenie pneumatyczne lub zawieszenie uznawane w Unii za równorzędne, zgodnie z definicją w załączniku II, albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w podwójne opony, a maksymalny nacisk każdej osi nie przekracza 9,5 tony	32 t
W przypadku pojazdów napędzanych paliwem alternatywnym innych niż pojazdy bezemisyjne, maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w pkt 2.3.1, 2.3.3 i 2.3.4 subsekcji 2.3 zwiększa się odpowiednio o dodatkową masę z racji technologii paliw alternatywnych wynoszącą maksymalnie 1 tonę.		
W przypadku <i>bezemisyjnych</i> pojazdów <i>silnikowych</i> , maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w podsekcji 2.3 zwiększa się o 2 tony. <b><i>Ta dopuszczalna masa zespołów pojazdów bezemisyjnych obowiązuje zarówno w przypadku ruchu krajowego, jak i międzynarodowego.</i></b>		

Or. en

**Poprawka 281**  
**Markus Ferber**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Załącznik I – tabela – punkt 2.3**

*Tekst proponowany przez Komisję*

2.3 Pojazdy silnikowe		
2.3.1	Dwuosiowe pojazdy silnikowe inne niż autobusy:	18 t
2.3.2	Autobusy dwuosiowe:	19,5 t
2.3.3	Trójosiowe pojazdy silnikowe:	25 t
2.3.4	Trójosiowe pojazdy silnikowe, <i>jeżeli oś napędowa jest wyposażona w podwójne opony, a zawieszenie pneumatyczne lub zawieszenie uznane na obszarze Unii za równoważne, jak zdefiniowano w załączniku II, albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w podwójne opony, a maksymalny nacisk osi nie przekracza 9,5 tony</i>	26 t

2.3.5	Czteroosiowe pojazdy silnikowe z dwoma osiami połączonymi z układem kierowniczym, <b>jeżeli oś napędowa jest wyposażona w podwójne opony i zawieszenie pneumatyczne lub zawieszenie uznawane w Unii za równorzędne, zgodnie z definicją w załączniku II, albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w podwójne opony, a maksymalny nacisk każdej osi nie przekracza 9,5 tony</b>	32 t
2.3.6	Pięćosiowe pojazdy silnikowe z dwoma osiami połączonymi z układem kierowniczym, <b>jeżeli oś napędowa jest wyposażona w podwójne opony i zawieszenie pneumatyczne lub zawieszenie uznawane w Unii za równorzędne, zgodnie z definicją w załączniku II, albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w podwójne opony, a maksymalny nacisk każdej osi nie przekracza 9,5 tony</b>	40 t
W przypadku pojazdów napędzanych paliwem alternatywnym innych niż pojazdy bezemisyjne, maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w pkt 2.3.1, 2.3.3 i 2.3.4 subsekcji 2.3 zwiększa się odpowiednio o dodatkową masę z racji technologii paliw alternatywnych wynoszącą maksymalnie 1 tonę.		
W przypadku pojazdów bezemisyjnych, maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w podsekcji 2.3 zwiększa się o 2 tony.		

*Poprawka*

2.3 Pojazdy silnikowe		
2.3.1	Dwuosiowe pojazdy silnikowe inne niż autobusy:	18 t
2.3.2	Autobusy dwuosiowe:	19,5 t
2.3.3	Trójosiowe pojazdy silnikowe:	25 t
2.3.4	Trójosiowe pojazdy silnikowe z <b>osiami napędowymi zgodnie z pkt 3.5.3.2–3.5.3.4</b>	26 t
2.3.5	Czteroosiowe pojazdy silnikowe z dwoma osiami połączonymi z układem kierowniczym <b>wyposażone w osie napędowe zgodnie z pkt 3.5.3.2–3.5.3.4</b>	32 t
2.3.6	Pięćosiowe pojazdy silnikowe z dwoma osiami połączonymi z układem kierowniczym <b>wyposażone w osie napędowe zgodnie z pkt 3.5.3.2–3.5.3.4</b>	40 t

W przypadku pojazdów napędzanych paliwem alternatywnym innych niż pojazdy bezemisyjne, maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w pkt 2.3.1, 2.3.3 i 2.3.4 subsekcji 2.3 zwiększa się odpowiednio o dodatkową masę z racji technologii paliw alternatywnych wynoszącą maksymalnie 1 tonę.

W przypadku pojazdów bezemisyjnych, maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w podsekcji 2.3 zwiększa się o 2 tony.

Or. en

**Poprawka 282**  
**Paolo Borchia**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Załącznik I – tabela – punkt 2.3**

*Tekst proponowany przez Komisję*

2.3 Pojazdy silnikowe		
2.3.1	Dwuosiowe pojazdy silnikowe inne niż autobusy:	18 t
2.3.2	Autobusy dwuosiowe:	19,5 t
2.3.3	Trójosiowe pojazdy silnikowe:	25 t
2.3.4	Trójosiowe pojazdy silnikowe, jeżeli oś napędowa jest wyposażona w podwójne opony, a zawieszenie pneumatyczne lub zawieszenie uznane na obszarze Unii za równoważne, jak zdefiniowano w załączniku II, albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w podwójne opony, a maksymalny nacisk osi nie przekracza 9,5 tony	26 t
2.3.5	Czteroosiowe pojazdy silnikowe z dwoma osiami połączonymi z układem kierowniczym, jeżeli oś napędowa jest wyposażona w podwójne opony i zawieszenie pneumatyczne lub zawieszenie uznawane w Unii za równorzędne, zgodnie z definicją w załączniku II, albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w podwójne opony, a maksymalny nacisk każdej osi nie przekracza 9,5 tony	32 t
2.3.6	Pięćosiowe pojazdy silnikowe z dwoma osiami połączonymi z układem kierowniczym, jeżeli oś napędowa jest wyposażona w podwójne opony i zawieszenie pneumatyczne lub zawieszenie uznawane <b>w Unii</b> za równorzędne, <b>zgodnie z definicją w załączniku II, albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w podwójne opony, a maksymalny nacisk każdej osi nie przekracza 9,5 tony</b>	40 t

W przypadku pojazdów napędzanych paliwem alternatywnym innych niż pojazdy bezemisyjne, maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w pkt 2.3.1, 2.3.3 i 2.3.4 subsekcji 2.3 zwiększa się odpowiednio o dodatkową masę z racji technologii paliw alternatywnych wynoszącą maksymalnie 1 tonę.

W przypadku pojazdów bezemisyjnych, maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w podsekcji 2.3 zwiększa się o 2 tony.

*Poprawka*

2.3 Pojazdy silnikowe		
2.3.1	Dwuosiowe pojazdy silnikowe inne niż autobusy:	18 t
2.3.2	Autobusy dwuosiowe:	19,5 t
2.3.3	Trójosiowe pojazdy silnikowe:	25 t
2.3.4	Trójosiowe pojazdy silnikowe, jeżeli oś napędowa jest wyposażona w podwójne opony, a zawieszenie pneumatyczne lub zawieszenie uznane na obszarze Unii za równoważne, jak zdefiniowano w załączniku II, albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w podwójne opony, a maksymalny nacisk osi nie przekracza 9,5 tony	26 t
2.3.5	Czteroosiowe pojazdy silnikowe z dwoma osiami połączonymi z układem kierowniczym, jeżeli oś napędowa jest wyposażona w podwójne opony i zawieszenie pneumatyczne lub zawieszenie uznawane w Unii za równorzędne, zgodnie z definicją w załączniku II, albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w podwójne opony, a maksymalny nacisk każdej osi nie przekracza 9,5 tony	32 t
2.3.6	Pięcioosiowe pojazdy silnikowe z dwoma osiami połączonymi z układem kierowniczym, jeżeli oś napędowa jest wyposażona w podwójne opony i zawieszenie pneumatyczne lub zawieszenie uznawane za równorzędne	40 t
W przypadku pojazdów napędzanych paliwem alternatywnym innych niż pojazdy bezemisyjne, maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w pkt 2.3.1, 2.3.3 i 2.3.4 subsekcji 2.3 zwiększa się odpowiednio o dodatkową masę z racji technologii paliw alternatywnych wynoszącą maksymalnie 1 tonę.		
W przypadku pojazdów bezemisyjnych, maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w podsekcji 2.3 zwiększa się o 2 tony.		

Or. en

## Poprawka 283

Henna Virkkunen, Petri Sarvamaa

### Wniosek dotyczący dyrektywy

Załącznik I – tabela – punkt 2.3 – ostatni wiersz

*Tekst proponowany przez Komisję*

W przypadku pojazdów bezemisyjnych, maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w podsekcji 2.3 zwiększa się o 2 tony.

*Poprawka*

W przypadku pojazdów bezemisyjnych, maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w podsekcji 2.3 zwiększa się o 2 tony. **Maksymalną dopuszczalną masę przewidzianą w pkt 2.3.2 zwiększa się o 0,5 tony.**

Or. en

*Uzasadnienie*

*Wniosek Komisji umożliwiłby na dopuszczenie autobusu o masie 21,5 t posiadającego zaledwie dwie osie. Takie ograniczenie prowadziłoby do wielu problemów w zakresie infrastruktury drogowej, zwłaszcza w miastach. Pojazdy trzyosiowe są już dostępne na rynku, lepiej chronią infrastrukturę drogową, a także umożliwiają przewóz większej liczby pasażerów ze względu na większą długość maksymalną.*

## Poprawka 284

Peter Lundgren

### Wniosek dotyczący dyrektywy

Załącznik I – tabela – punkt 2.3.4, punkt 2.3.5, punkt 2.3.6

*Tekst proponowany przez Komisję*

2.3.4	Trójosiowe pojazdy silnikowe, jeżeli oś napędowa jest wyposażona w podwójne opony, a zawieszenie pneumatyczne lub zawieszenie uznane na obszarze Unii za równoważne, jak zdefiniowano w załączniku II, albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w podwójne opony, a maksymalny nacisk osi nie przekracza 9,5 tony	26 t
2.3.5	Czteroosiowe pojazdy silnikowe z dwoma osiami połączonymi z układem kierowniczym, <b>jeżeli oś napędowa jest wyposażona</b> w podwójne opony i zawieszenie pneumatyczne lub zawieszenie uznawane w Unii za równorzędne, zgodnie z definicją w załączniku II, albo jeżeli każda z osi napędowych	32 t

	jest wyposażona w podwójne opony, a maksymalny nacisk każdej osi nie przekracza 9,5 tony	
2.3.6	Pięćosiowe pojazdy silnikowe z dwoma osiami połączonymi z układem kierowniczym, <b>jeżeli oś napędowa jest wyposażona</b> w podwójne opony i zawieszenie pneumatyczne lub zawieszenie uznawane w Unii za równorzędne, zgodnie z definicją w załączniku II, albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w podwójne opony, a maksymalny nacisk każdej osi nie przekracza 9,5 tony	40 t
W przypadku pojazdów napędzanych paliwem alternatywnym innych niż pojazdy bezemisyjne, maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w pkt 2.3.1, 2.3.3 i 2.3.4 subsekcji 2.3 zwiększa się odpowiednio o dodatkową masę z racji technologii paliw alternatywnych wynoszącą maksymalnie 1 tonę.		
W przypadku pojazdów <b>bezemisyjnych</b> , maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w <b>podsekcji 2.3</b> zwiększa się o 2 tony.		

*Poprawka*

2.3.4	Trójosiowe pojazdy silnikowe, jeżeli oś napędowa jest wyposażona w podwójne opony, a zawieszenie pneumatyczne lub zawieszenie uznane na obszarze Unii za równoważne, jak zdefiniowano w załączniku II, albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w podwójne opony, a maksymalny nacisk osi nie przekracza 9,5 tony, <b>lub wyposażone w osie napędowe zgodnie z pkt 3.5.2 lub 3.5.3</b>	26 t
2.3.5	Czterosiowe pojazdy silnikowe z dwoma osiami połączonymi z układem kierowniczym <b>i co najmniej jedną osią napędową wyposażoną</b> w podwójne opony i zawieszenie pneumatyczne lub zawieszenie uznawane w Unii za równorzędne, zgodnie z definicją w załączniku II, albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w podwójne opony, a maksymalny nacisk każdej osi nie przekracza 9,5 tony	32 t
2.3.6	Pięćosiowe pojazdy silnikowe z dwoma osiami połączonymi z układem kierowniczym <b>i co najmniej jedną osią napędową wyposażoną</b> w podwójne opony i zawieszenie pneumatyczne lub zawieszenie uznawane w Unii za równorzędne, zgodnie z definicją w załączniku II, albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w podwójne opony, a maksymalny nacisk każdej osi nie przekracza 9,5 tony	40 t
W przypadku pojazdów napędzanych paliwem alternatywnym innych niż pojazdy bezemisyjne, maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w pkt 2.3.1, <b>2.3.2</b> , 2.3.3 i 2.3.4 subsekcji 2.3 zwiększa się odpowiednio o dodatkową masę z racji technologii paliw alternatywnych wynoszącą maksymalnie 1 tonę.		



W przypadku *bezemisyjnych* pojazdów *silnikowych*, maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w *pkt 2.3.1 i 2.3.3–2.3.6* zwiększa się o 4 tony, a w przypadku pojazdów przewidzianych w *pkt 2.3.2* o 2 tony.

Or. en

**Poprawka 285**  
**Dominique Riquet**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Załącznik I – tabela – punkt 2.3.6 – ostatnie dwa wiersze**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*W przypadku pojazdów napędzanych paliwem alternatywnym innych niż pojazdy bezemisyjne, maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w pkt 2.3.1, 2.3.3 i 2.3.4 subsekcji 2.3 zwiększa się odpowiednio o dodatkową masę z racji technologii paliw alternatywnych wynoszącą maksymalnie 1 tonę.*

*W przypadku pojazdów bezemisyjnych, maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w podsekcji 2.3 zwiększa się o 2 tony.*

*Poprawka*

*skreśla się*

Or. en **Poprawka 286**

**Ciarán Cuffe**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Załącznik I – tabela – punkt 2.4**

*Tekst proponowany przez Komisję*

2.4 Trójosiowe autobusy przegubowe	28 ton
W przypadku pojazdów napędzanych paliwem alternatywnym innych niż pojazdy bezemisyjne, maksymalne dopuszczalne masy wynoszące 28 ton przewidziane w podsekcji 2.4 zwiększa się o dodatkową masę wymaganą z racji technologii paliw alternatywnych wynoszącą maksymalnie 1 tonę.	

	W przypadku pojazdów <b>bezemisyjnych</b> , maksymalną dopuszczalną masę wynoszącą 28 ton przewidzianą w podsekcji 2.4 zwiększa się o 2 tony.
--	---

*Poprawka*

2.4 Trójosiowe autobusy przegubowe	28 ton
	W przypadku pojazdów napędzanych paliwem alternatywnym innych niż pojazdy bezemisyjne, maksymalne dopuszczalne masy wynoszące 28 ton przewidziane w podsekcji 2.4 zwiększa się o dodatkową masę wymaganą z racji technologii paliw alternatywnych wynoszącą maksymalnie 1 tonę.
	W przypadku <b>bezemisyjnych</b> pojazdów <b>silnikowych</b> , maksymalną dopuszczalną masę wynoszącą 28 ton przewidzianą w podsekcji 2.4 zwiększa się o 2 tony. <b>Ta dopuszczalna masa zespołów pojazdów bezemisyjnych obowiązuje zarówno w przypadku ruchu krajowego, jak i międzynarodowego.</b>

Or. en

**Poprawka 287**  
**Markus Ferber**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Załącznik I – tabela – punkt 2.4**

*Tekst proponowany przez Komisję*

2.4 <b>Trójosiowe</b> autobusy przegubowe	<b>28 t</b>
	W przypadku pojazdów napędzanych paliwem alternatywnym innych niż pojazdy bezemisyjne, maksymalne dopuszczalne masy <b>wynoszące 28 ton</b> przewidziane w podsekcji 2.4 zwiększa się o dodatkową masę wymaganą z racji technologii paliw alternatywnych wynoszącą maksymalnie 1 tonę.
	W przypadku pojazdów bezemisyjnych, maksymalną dopuszczalną masę wynoszącą 28 ton przewidzianą w podsekcji <b>2.4</b> zwiększa się o 2 tony.

*Poprawka*

2.4 Autobusy przegubowe		
<b>2.4.1</b>	<b>Trójosiowe autobusy przegubowe</b>	<b>28 t</b>
<b>2.4.2</b>	<b>Czteroosiowe autobusy przegubowe</b>	<b>32 t</b>
	W przypadku pojazdów napędzanych paliwem alternatywnym innych niż pojazdy bezemisyjne, maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w podsekcji 2.4 zwiększa się o dodatkową masę wymaganą z racji technologii paliw alternatywnych	

	wynoszącą maksymalnie 1 tonę.
	W przypadku pojazdów bezemisyjnych, maksymalną dopuszczalną masę wynoszącą 28 ton przewidzianą w podsekcji 2.4.1 zwiększa się o 3 tony, <b>a maksymalną dopuszczalną masę przewidzianą w podsekcji 2.4.2 zwiększa się o 4 tony.</b>

Or. en

**Poprawka 288**  
**Peter Lundgren**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Załącznik I – tabela – punkt 2.5 (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

<b>2.5</b>	<b><i>Autobusy przegubowe czteroosiowe</i></b>	<b><i>32 t</i></b>
	<b><i>W przypadku pojazdów napędzanych paliwem alternatywnym innych niż pojazdy bezemisyjne maksymalne dopuszczalne masy wynoszące 32 ton przewidziane w podsekcji 2.5 zwiększa się o dodatkową masę wymaganą z racji technologii paliw alternatywnych wynoszącą maksymalnie 1 tonę.</i></b>	
	<b><i>W przypadku pojazdów bezemisyjnych maksymalną dopuszczalną masę wynoszącą 32 tony przewidzianą w podsekcji 2.5 zwiększa się o 4 tony.</i></b>	

Or. en

**Poprawka 289**  
**Peter Lundgren**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Załącznik I – tabela – punkt 3.1, punkt 3.4**

*Tekst proponowany przez Komisję*

3.1 Jednoosiowe		
	Pojedyncze osie nienapędowe	10 t
3.4 Oś napędowa		
3.4.1	Oś napędowa pojazdów, o których mowa w pkt 2.2, 2.3 i 2.4, <b>innych niż pojazdy bezemisyjne</b>	<b>11,5 t</b>
3.4.2	<b>Oś napędowa pojazdów bezemisyjnych, o których mowa w pkt 2.2.1 i 2.2.2</b>	<b>12,5 t</b>
3.4.3	<b>Bezemisyjne autobusy dwuosiowe</b>	<b>12,5 t</b>

*Poprawka*

3.1 Jednoosiowe		
	Pojedyncze osie nienapędowe	10 t
	<b>Pojedyncze osie nienapędowe wyposażone w podwójne opony w przypadku autobusów</b>	<b>11,5 t</b>
3.4 Oś napędowa		
3.4.1	Oś napędowa pojazdów, o których mowa w pkt 2.2, 2.3, 2.4 i 2.5	<b>12,5 t</b>

Or. en

**Poprawka 290**  
**Andor Deli**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Załącznik I – tabela – punkt 3.4**

*Tekst proponowany przez Komisję*

3.4 Oś napędowa		
3.4.1	Oś napędowa pojazdów, o których mowa w pkt 2.2, 2.3 i 2.4, innych niż pojazdy bezemisyjne	11,5 t
3.4.2	Oś napędowa pojazdów bezemisyjnych, o których mowa w pkt 2.2.1 i 2.2.2	<b>12,5 t</b>
3.4.3	Bezemisyjne autobusy dwuosiowe	<b>12,5 t</b>

*Poprawka*

3.4 Oś napędowa			
	3.4.1	Oś napędowa pojazdów, o których mowa w pkt 2.2, 2.3 i 2.4, innych niż pojazdy bezemisyjne	11,5 t
	3.4.2	Oś napędowa pojazdów bezemisyjnych, o których mowa w pkt 2.2.1 i 2.2.2	<b>11,5 t</b>
	3.4.3	Bezemisyjne autobusy dwuosiove	<b>11,5 t</b>

Or. en

*Uzasadnienie*

*Proponowane zwiększenie dla osi napędowej w pkt 3.4.2 i 3.4.3 spowodowałoby nadmierną degradację dróg (o ok. 40 %) i nie zachęca producentów do wytwarzania lżejszych pojazdów.*

**Poprawka 291**  
**Markus Ferber**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Załącznik I – tabela – punkt 3.4**

*Tekst proponowany przez Komisję*

3.4 Oś napędowa			
	3.4.1	Oś napędowa pojazdów, o których mowa w pkt 2.2, 2.3 i 2.4, innych niż pojazdy bezemisyjne	<b>11,5 t</b>
	3.4.2	Oś napędowa pojazdów bezemisyjnych, o których mowa w pkt <b>2.2.1</b> i <b>2.2.2</b>	12,5 t
	<b>3.4.3</b>	<b>Bezemisyjne autobusy dwuosiove</b>	<b>12,5 t</b>

*Poprawka*

3.4 Oś napędowa			
	3.4.1	Oś napędowa pojazdów, o których mowa w pkt 2.2, 2.3 i 2.4, innych niż pojazdy bezemisyjne	<b>12,5 t</b>
	3.4.2	Oś napędowa pojazdów bezemisyjnych, o których mowa w pkt <b>2.3</b> i <b>2.4</b>	12,5 t

Or. en

**Poprawka 292**  
**Kateřina Konečná**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Załącznik I – tabela – punkt 3.4**

*Tekst proponowany przez Komisję*

3.4 Oś napędowa			
	3.4.1	Oś napędowa pojazdów, o których mowa w pkt 2.2, 2.3 i 2.4, innych niż pojazdy bezemisyjne	11,5 t
	3.4.2	Oś napędowa pojazdów bezemisyjnych, o których mowa w pkt 2.2.1 i 2.2.2	<b>12,5 t</b>
	3.4.3	Bezemisyjne autobusy dwuosiove	12,5 t

*Poprawka*

3.4 Oś napędowa			
	3.4.1	Oś napędowa pojazdów, o których mowa w pkt 2.2, 2.3 i 2.4, innych niż pojazdy bezemisyjne	11,5 t
	3.4.2	Oś napędowa pojazdów bezemisyjnych, o których mowa w pkt 2.2.1 i 2.2.2	<b>12 t</b>
	3.4.3	Bezemisyjne autobusy dwuosiove	12,5 t

Or. en

*Uzasadnienie*

*Proponowane w tekście zwiększenie dla osi napędowej w pkt 3.4.2 i 3.4.3 spowodowałoby nadmierną degradację dróg (o ok. 40 %) i nie zachęca producentów do wytwarzania lżejszych pojazdów.*

**Poprawka 293**  
**Ciarán Cuffe**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Załącznik I – tabela – punkt 3.4**

*Tekst proponowany przez Komisję*

3.4 Oś napędowa			
	3.4.1	Oś napędowa pojazdów, o których mowa w pkt 2.2, 2.3 i 2.4, innych niż pojazdy bezemisyjne	11,5 t
	3.4.2	Oś napędowa pojazdów bezemisyjnych, o których mowa w pkt 2.2.1 i 2.2.2	<b>12,5 t</b>

3.4.3	Bezemisyjne autobusy dwuosiove	12,5 t
-------	--------------------------------	--------

*Poprawka*

3.4 Oś napędowa		
3.4.1	Oś napędowa pojazdów, o których mowa w pkt 2.2, 2.3 i 2.4, innych niż pojazdy bezemisyjne	11,5 t
3.4.2	Oś napędowa pojazdów bezemisyjnych, o których mowa w pkt 2.2.1 i 2.2.2, <b>innych niż pojazdy opisane poniżej.</b>  <b><i>Oś napędowa nowo zarejestrowanych pojazdów bezemisyjnych pomiędzy datą wejścia w życie niniejszej dyrektywy a 1 stycznia 2029 r., o ile spełnione są warunki określone w pkt 3.4.4.</i></b>  <b><i>Począwszy od 1 stycznia 2029 r., warunki określone w pkt 3.4.4 stosuje się do wszystkich nowo zarejestrowanych pojazdów, o których mowa w pkt 2.2.1 i 2.2.2, niezależnie od ich mechanizmu napędowego</i></b>	11,5 t  12 t
3.4.3	Bezemisyjne autobusy dwuosiove  <b><i>Oś napędowa nowo zarejestrowanych bezemisyjnych autobusów dwuosiowych pomiędzy datą wejścia w życie niniejszej dyrektywy a 1 stycznia 2035 r., o ile spełnione są warunki określone w pkt 3.4.4.</i></b>  <b><i>Począwszy od 1 stycznia 2029 r., warunki określone w pkt 3.4.4 stosuje się do wszystkich nowo zarejestrowanych autobusów dwuosiowych, niezależnie od ich mechanizmu napędowego.</i></b>	11,5 t  12 t
3.4.4	<b><i>W nowo zarejestrowanych bezemisyjnych pojazdach ciężkich pomiędzy datą wejścia w życie niniejszej dyrektywy a 1 stycznia 2029 r. i wyposażone w 12-tonową oś napędową:</i></b>  <b><i>1) stosuje się szerokie wysoko wydajne pojedyncze opony na osi napędowej o unijnej klasie minimum A dla oporu toczenia i B dla przyczepności na mokrej nawierzchni;</i></b>  <b><i>2) stosuje się podwójny układ opon na osi napędowej z zastosowaniem opon o unijnej klasie minimum A dla oporu toczenia i B dla przyczepności na mokrej nawierzchni;</i></b>  <b><i>3) ustawia się poziom ostrzegania w systemie monitorowania ciśnienia w oponach, aby informował kierowcę o spadku ciśnienia przy 0,6 barów;</i></b>  <b><i>4) stosuje się ogranicznik przyspieszenia zapewniający, aby przyspieszenie z</i></b>	

	<p><i>położenia spoczynkowego nie przekraczało 1,2 m/s<sup>2</sup>.</i></p> <p><i>Od 1 stycznia 2029 r. we wszystkich nowych zarejestrowanych pojazdach ciężkich stosuje się technologie opisane w pkt 1–4 niniejszej podsekcji.</i></p>
--	--

Or. en

**Poprawka 294**  
**Elsi Katainen**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Załącznik I – tabela – punkt 3.4**

*Tekst proponowany przez Komisję*

<b>3.4 Oś napędowa</b>			
	3.4.1	Oś napędowa pojazdów, o których mowa w pkt 2.2, 2.3 i 2.4, innych niż pojazdy bezemisyjne	11,5 t
	3.4.2	Oś napędowa pojazdów bezemisyjnych, o których mowa w pkt 2.2.1 i 2.2.2	<b>12,5 t</b>
	3.4.3	Bezemisyjne autobusy dwuosiove	<b>12,5 t</b>

*Poprawka*

<b>3.4 Oś napędowa</b>			
	3.4.1	Oś napędowa pojazdów, o których mowa w pkt 2.2, 2.3 i 2.4, innych niż pojazdy bezemisyjne	11,5 t
	3.4.2	Oś napędowa pojazdów bezemisyjnych, o których mowa w pkt 2.2.1 i 2.2.2	<b>11,5 t</b>
	3.4.3	Bezemisyjne autobusy dwuosiove	<b>11,5 t</b>

Or. en

*Uzasadnienie*

*Dodanie obciążenia osi spowodowałoby znaczące niekorzystne skutki dla degradacji dróg i mostów. Przykładowo w miastach istnieje wiele słabych konstrukcji drogowych i małych mostów niezdolnych do udźwignięcia dodatkowego obciążenia osi wynoszącego 12,5 t. Spowodowałoby to ograniczenie korzystania z tych autobusów. Niemal każda linia autobusowa przejeżdża przez miasto na jakimś etapie podróży w celu odbioru pasażerów. W ruchu drogowym funkcjonuje już wiele trójosiowych autobusów bezemisyjnych i obciążenie*



wynoszące 11,5 t nie stanowiło problemu przy promowaniu zielonej transformacji.

## Poprawka 295

Henna Virkkunen, Petri Sarvamaa

### Wniosek dotyczący dyrektywy

Załącznik I – tabela – punkt 3.4

*Tekst proponowany przez Komisję*

3.4 Oś napędowa			
	3.4.1	Oś napędowa pojazdów, o których mowa w pkt 2.2, 2.3 i 2.4, innych niż pojazdy bezemisyjne	11,5 t
	3.4.2	Oś napędowa pojazdów bezemisyjnych, o których mowa w pkt 2.2.1 i 2.2.2	<b>12,5 t</b>
	3.4.3	Bezemisyjne autobusy dwuosiowe	<b>12,5 t</b>

*Poprawka*

3.4 Oś napędowa			
	3.4.1	Oś napędowa pojazdów, o których mowa w pkt 2.2, 2.3 i 2.4, innych niż pojazdy bezemisyjne	11,5 t
	3.4.2	Oś napędowa pojazdów bezemisyjnych, o których mowa w pkt 2.2.1 i 2.2.2	<b>11,5 t</b>
	3.4.3	Bezemisyjne autobusy dwuosiowe	<b>11,5 t</b>

Or. en

### *Uzasadnienie*

*Zwiększenie masy osi napędowej w przypadku zespołu pojazdów bezemisyjnych z 11,5 do 12,5 t spowodowałoby problemy związane z limitem obciążenia miejskich mostów, a w związku z tym prowadziłoby do ograniczenia korzystania z autobusów. Przedmiotowy wniosek spowodowałby znaczne zwiększenie obciążenia dróg. Obecny limit masy osi wynoszący 11,5 t nie stanowił problemu podczas opracowywania autobusów elektrycznych na potrzeby zielonej transformacji. Na rynku dostępnych jest już wiele różnych możliwości, takich jak autobusy elektryczne dwuosiowe, trzyosiowe i przegubowe.*

## Poprawka 296

Isabel García Muñoz

### Wniosek dotyczący dyrektywy

## Załącznik I – tabela – punkt 3.4

*Tekst proponowany przez Komisję*

3.4 Oś napędowa			
	3.4.1	Oś napędowa pojazdów, o których mowa w pkt 2.2, 2.3 i 2.4, innych niż pojazdy bezemisyjne	11,5 t
	3.4.2	Oś napędowa pojazdów bezemisyjnych, o których mowa w pkt 2.2.1 i 2.2.2	12,5 t
	3.4.3	Bezemisyjne autobusy dwuosiove	12,5 t

*Poprawka*

3.4 Oś napędowa			
	3.4.1	Oś napędowa pojazdów, o których mowa w pkt 2.2, 2.3 i 2.4, innych niż pojazdy bezemisyjne	11,5 t
	3.4.2	Oś napędowa pojazdów bezemisyjnych, o których mowa w pkt 2.2.1 i 2.2.2	12,5 t
	3.4.3	Bezemisyjne autobusy dwuosiove	12,5 t
	<b>3.4.4</b>	<b><i>Bezemisyjne autobusy trzyosiove</i></b>	<b><i>12,5 t</i></b>

Or. en

### **Poprawka 297**

**Isabel García Muñoz**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

### **Załącznik I – tabela – punkt 3.5.3**

*Tekst proponowany przez Komisję*

3.5.3	między 1,3 m i mniej niż 1,8 m ( $1,3 \leq d < 1,8$ )	18 t
	jeżeli oś napędowa jest wyposażona w podwójne opony, a zawieszenie pneumatyczne lub zawieszenie uznane na obszarze Unii za równoważne, jak zdefiniowano w załączniku II, albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w podwójne opony, a maksymalny nacisk osi nie przekracza 9,5 tony	19 t

*Poprawka*

3.5.3	między 1,3 m i mniej niż 1,8 m ( $1,3 \leq d < 1,8$ )	18 t
-------	---	------

	jeżeli oś napędowa jest wyposażona w podwójne opony, a zawieszenie pneumatyczne lub zawieszenie uznane na obszarze Unii za równoważne, jak zdefiniowano w załączniku II, albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w podwójne opony, a maksymalny nacisk osi nie przekracza 9,5 tony. <i>W przypadku pojazdów bezemisyjnych, maksymalną sumę nacisku osi przypadającą na oś podwójną zwiększa się o 1 tony</i>	19 t
--	---	------

Or. en

**Poprawka 298**  
**Markus Ferber**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Załącznik I – tabela – punkt 3.5.3**

*Tekst proponowany przez Komisję*

3.5.3	między 1,3 m i mniej niż 1,8 m ( $1,3 \leq d < 1,8$ )	<b>18 t</b>
	jeżeli oś napędowa jest wyposażona w podwójne opony, a zawieszenie pneumatyczne lub zawieszenie uznane na obszarze Unii za równoważne, jak zdefiniowano w załączniku II, albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w podwójne opony, a maksymalny nacisk osi nie przekracza 9,5 tony	19 t

*Poprawka*

3.5.3	między 1,3 m i mniej niż 1,8 m ( $1,3 \leq d < 1,8$ )	
<b>3.5.3.1</b>	<b>ogólnie</b>	<b>18 t</b>
<b>3.5.3.2</b>	jeżeli oś napędowa jest wyposażona w podwójne opony, a zawieszenie pneumatyczne lub zawieszenie uznane na obszarze Unii za równoważne, jak zdefiniowano w załączniku II, albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w podwójne opony, a maksymalny nacisk osi nie przekracza 9,5 tony	19 t
<b>3.5.3.3</b>	<b>w przypadku pojazdów bezemisyjnych, o których mowa w pkt 2.3 i 2.4, jeżeli oś napędowa jest wyposażona w podwójne opony, a zawieszenie pneumatyczne lub zawieszenie uznane na obszarze Unii za równoważne, jak zdefiniowano w załączniku II</b>	<b>20 t</b>

3.5.3. 4	<i>W przypadku pojazdów bezemisyjnych, o których mowa w pkt 2.3 i 2.4, jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w podwójne opony, a maksymalny nacisk osi nie przekracza 10 ton</i>	20 t
-------------	--	------

Or. en

**Poprawka 299**  
**Elsi Katainen**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Załącznik I – tabela – punkt 3.6 (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

--

*Poprawka*

<b>3.6 Osie potrójne pojazdów silnikowych</b>		
	<i>Suma nacisku osi przypadająca na oś potrójną nie może przekraczać, jeżeli odległość między (d) między osiami wynosi:</i>	
3.6.1	<i>mniej niż 1,3 m (<math>d &lt; 1,3</math>)</i>	21 t
3.6.2	<i>między 1,3 m i mniej niż 1,8 m (<math>1,3 \leq d &lt; 1,8</math>)</i>	24 t

Or. en

*Uzasadnienie*

*Do załącznika należy dodać nacisk osi potrójnych pojazdów silnikowych w celu ujednoczenia mas w UE.*

**Poprawka 300**  
**Peter Lundgren**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Załącznik I – tabela – punkt 3.6 (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

--

*Poprawka*

<b>3.6 Osie potrójne pojazdów silnikowych</b>		
	<b>Suma nacisku osi przypadająca na oś potrójną nie może przekraczać, jeżeli odległość między (d) między osiami wynosi:</b>	
3.6.1	<b>między 1,3 m i mniej niż 1,8 m (<math>1,3 \leq d &lt; 1,8</math>)</b>	<b>24 t</b>
3.6.2	<b>W przypadku pojazdów bezemisyjnych, jeżeli co najmniej dwie osie są wyposażone w podwójne opony między 1,3 m i mniej niż 1,8 m (<math>1,3 \leq d &lt; 1,8</math>)</b>	<b>26 t</b>

Or. en

**Poprawka 301**

**Henna Virkkunen, Petri Sarvamaa**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Załącznik I – tabela – punkt 3.6 (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

--

*Poprawka*

<b>3.6 Osie potrójne pojazdów silnikowych</b>		
	<b>Suma nacisku osi przypadająca na oś potrójną nie może przekraczać, jeżeli odległość między (d) między osiami wynosi:</b>	
3.6.1	<b>mniej niż 1,3 m (<math>d &lt; 1,3</math>)</b>	<b>21 t</b>
3.6.2	<b>między 1,3 m i mniej niż 1,8 m (<math>1,3 \leq d &lt; 1,8</math>)</b>	<b>27 t</b>

Or. en

## Uzasadnienie

Do załącznika I należy dodać nacisk osi potrójnych pojazdów silnikowych w celu ujednolicenia mas w UE.

**Poprawka 302**  
**Elsi Katainen**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Załącznik I – tabela – punkt 4.3**

*Tekst proponowany przez Komisję*

4.3 Maksymalna dopuszczalna masa w zależności od rozstawu osi	
	Maksymalna dopuszczalna masa w tonach <i>czteroosiowego</i> pojazdu silnikowego nie może przekroczyć pięciokrotności odległości w metrach między osiami najdalszą przednią i najdalszą tylną osią pojazdu

*Poprawka*

4.3 Maksymalna dopuszczalna masa w zależności od rozstawu osi	
	Maksymalna dopuszczalna masa w tonach <i>cztero- lub pięcioosiowego</i> pojazdu silnikowego nie może przekroczyć pięciokrotności odległości w metrach między osiami najdalszą przednią i najdalszą tylną osią pojazdu

Or. en

## Uzasadnienie

*W celu ochrony bezpieczeństwa drogowego i infrastruktury drogowej należy zachować kontrolę nad obciążeniem mostów. Pięcioosiowe pojazdy ciężarowe przewożą najcięższe towary, a ich masa brutto wynosi 40 ton. W związku z tym maksymalna dopuszczalna masa w zależności od rozstawu osi jest w istocie nawet ważniejsza w przypadku ciężarówek pięcioosiowych w porównaniu z czteroosiowymi i powinna zostać włączona do dyrektywy. Zbyt krótki rozstaw osi powodowałby problemy np. w zakresie infrastruktury mostowej.*

**Poprawka 303**  
**Peter Lundgren**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

## Załącznik I – tabela – punkt 4.3

*Tekst proponowany przez Komisję*

4.3 Maksymalna dopuszczalna masa w zależności od rozstawu osi	
	Maksymalna dopuszczalna masa w tonach <b>czteroosiowego</b> pojazdu silnikowego nie może przekroczyć pięciokrotności odległości w metrach między osiami najdalszą przednią i najdalszą tylną osią pojazdu

*Poprawka*

4.3 Maksymalna dopuszczalna masa w zależności od rozstawu osi	
	Maksymalna dopuszczalna masa w tonach <b>cztero- lub pięcioosiowego</b> pojazdu silnikowego nie może przekroczyć pięciokrotności odległości w metrach między osiami najdalszą przednią i najdalszą tylną osią pojazdu

Or. en

### Poprawka 304

Henna Virkkunen, Petri Sarvamaa

### Wniosek dotyczący dyrektywy

Załącznik I – tabela – punkt 4.3

*Tekst proponowany przez Komisję*

4.3 Maksymalna dopuszczalna masa w zależności od rozstawu osi	
	Maksymalna dopuszczalna masa w tonach <b>czteroosiowego</b> pojazdu silnikowego nie może przekroczyć pięciokrotności odległości w metrach między osiami najdalszą przednią i najdalszą tylną osią pojazdu

*Poprawka*

4.3 Maksymalna dopuszczalna masa w zależności od rozstawu osi	
	Maksymalna dopuszczalna masa w tonach <b>cztero- lub pięcioosiowego</b> pojazdu silnikowego nie może przekroczyć pięciokrotności odległości w metrach między osiami najdalszą przednią i najdalszą tylną osią pojazdu

Or. en

### *Uzasadnienie*

*Maksymalna dopuszczalna masa w zależności od rozstawu osi jest w istocie nawet ważniejsza w przypadku ciężarówek pięcioosiowych w porównaniu z czteroosiowymi, ponieważ przewożą one najcięższe towary, a ich masa brutto wynosi 40 ton. Fakt ten powinien zostać zapisany w dyrektywie.*