



Do członków Komitetu TRAN Parlamentu Europejskiego!

Bruksela, 27 stycznia 2014

Szanowny Członku Komitetu TRAN,

Weryfikacja dyrektywy wag i wymiarów– transport drogowy

Parlament Europejski będzie głosował nad wyżej wspomnianymi propozycjami Komisji Europejski podczas spotkania Komitetu TRAN w dniu 11 lutego 2014.

Niniejszy dokument podsumowuje stanowisko Krajowa Sekcja Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność” oraz ETF w odniesieniu do projektu sprawozdania Parlamentu Europejskiego 2013/0105 (COD) z dnia 16 października 2013 r. oraz zmiany do niniejszego raportu.

Poniższy tekst zawiera tylko uwagi, co do których nasze stanowisko jest jednoznaczne (popieramy lub odrzucamy). Argumenty do tego stanowiska towarzyszą poszczególnym uwagom.

Z góry dziękujemy za wzięcie naszego stanowiska pod uwagę.

Z poważaniem,

Sekretarz
Rady Krajowej Sekcji Transportu Drogowego
NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”

Gerard Skroński

Przewodniczący
Rady Krajowej Sekcji Transportu Drogowego
NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”

Tadeusz Kucharski

Dotyczy tekstu propozycji Komisji Europejskiej	AM.	Uwagi	Stanowi ko ETF
KABINA TRAKTORA/ CIĄGNIKA W KONTEKŚCIE KOMFORTU I BEZPIECZEŃSTWA KIEROWCY			
<p>punkt 5</p> <p>punkt 6 a (nowy)</p> <p>Art. 9 a (nowy)</p>	<p>AM 69 AM 70</p> <p>AM 75</p> <p>AM 253 AM 254</p>	<p>Zalecenie ETF: <i>wsparcie poprawki</i></p> <p>Uzasadnienie: <i>W ostatnich latach, bezpieczeństwo ruchu drogowego i warunki pracy i życia kierowców, zostały skonfrontowane z nowymi wyzwaniami. Zaostrzenie harmonogramów dostaw i coraz bardziej problematyczne warunki drogowe - korki, wzrost liczby użytkowników dróg, itp. - doprowadziły do wyższych poziomów stresu związanego z transportem i zmęczenia wśród kierowców zawodowych. Rozmiar i komfort kabiny kierowcy stale stwarzały problemy w zakresie odpowiedniego miejsca dla bezpiecznej jazdy, ale w obecnych warunkach, możliwy zysk dla środowiska w pracy kierowcy ma jeszcze większe znaczenie dla bezpieczeństwa jazdy, dla bezpieczeństwa pieszych i innych użytkowników dróg.</i></p> <p><i>Dodatkowo, bezpieczeństwo i komfort kabiny kierowców stanowią dziś surowe konieczności dla ich dobrego samopoczucia, warunków pracy i życia. W tym celu, ETF chciałaby podkreślić, że znaczna liczba kierowców zawodowych spędzaienne okresy odpoczynku i skrócone tygodniowe okresy odpoczynku w swoich pojazdach, zazwyczaj zaparkowanych wzdłuż dróg, a takie miejsca jak parkingi i miejsca odpoczynku są rzadkością. Kierowca zatrudniony w transporcie międzynarodowym będzie spędzał nieprzerwane okresy kilku dni w swojej kabinie, jadąc, odpoczywając i prowadząc wszelkie działania związane z codzienną egzystencją. ETF miały raporty nt. dyskomfortu w kabinie kierowcy, większość z nich mówiła o braku miejsca między fotelem kierowcy a kuszetką, nieodpowiedniej wielkości sypialni, braku miejsca do przechowywania żywności i rzeczy osobistych.</i></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> <i>Udoskonalenie aerodynamiki kabiny ciągnika należy postrzegać nie tylko z punktu widzenia zużycia paliwa (interes ekonomiczny), ale także z</i></p>	<p>+</p>

		<i>punktu widzenia poprawy wielkość kabiny kierowcy i ergonomii, szczególnie, gdy poprawi to bezpieczeństwo całego ruchu drogowego.</i>	
SENSOR WAGI NA POKŁADZIE			
Art. 12 paragraf 2	AM 38 AM 39	Zalecenie ETF: wsparcie poprawki	+
Art. 12 paragraf 6	AM 308	<p>Uzasadnienie:</p> <p>- Radykalna poprawa skuteczności egzekwowania prawa: Czujniki wagowe na pokładzie pozwalają na dokładne monitorowanie w czasie rzeczywistym całej masy pojazdu i osi ciężaru. Informacja ta może być zatem łatwo dostępna zarówno dla kierowców jak i organów ścigania. Informacje te mogą również być przechowywane tak, aby organy ścigania mogły łatwo sprawdzić dotychczasowe przestrzeganie ograniczeń wagowych. Do tego ETF dodaje, że czujniki masy na pokładzie pozwolą kierowcy monitorować zmiany wagi podczas transportu materiałów w różnych warunkach pogodowych (uznaje się, że materiały sypkie , takie jak drewno lub piasek może znacznie zmienić wagę , pod wpływem deszczu, śniegu, itp.). Czujnik ciężaru na pokładzie jest potencjalnie znacznie lepszym sposobem zapobiegania przeciążeniu a jego zakres jest znacznie większy niż w przypadku stacji masy w ruchu. Z drugiej strony, położenie stacji masy w ruchu – dla większości jest znane, ze względu na stacjonarny charakter w infrastrukturze drogowej -a zatem można próbować je omijać i unikać. Stąd ich znacznie niższa skuteczność w zakresie egzekwowania przepisów.</p> <p>- Skuteczniejsze egzekwowanie prawa w zmniejszeniu kosztów: czujnik masy na pokładzie jest o wiele bardziej opłacalny niż waga na stacji ruchu. Drugie - czy ważenia statyczne lub na podstawie małej / dużej prędkości nie będzie wymagać dodatkowych kosztów, gdy zostaną zainstalowane w infrastrukturze drogowej (drogi, autostrady). Większość wag w ruchu będzie również wymagać dodatkowego personelu i czasu.</p> <p>- Zmniejszenie uszkodzeń infrastruktury drogowej: poprzez rozbudowany zasięg (zainstalowany we wszystkich samochodach ciężarowych) i jego zdolność do zaoferowania monitoringu masy pojazdu w czasie rzeczywistym. Czujnik ciężaru na pokładzie może prowadzić do bliskiej eliminacji przeciążenia, a tym samym do</p>	

		<p>oszczędności kosztów związanych z naprawą i utrzymaniem infrastruktury</p> <p>- Poprawa bezpieczeństwa na drogach: mimo jego obszernego zasięgu (zainstalowany na wszystkich samochodach ciężarowych) i jego zdolności do zaferowania monitorowania masy pojazdu w czasie rzeczywistym, czujnik ciężaru na pokładzie może prowadzić do szybkiej eliminacji ryzyka związanego z niestabilnością w transporcie, łamiąc domyślną i utraty panowania nad pojazdem.</p> <p>- Skuteczniejsze egzekwowanie czasu pracy pracowników mobilnych: po podłączeniu do tachografu cyfrowego, czujnika ciężaru na pokładzie będzie wskazywać czas spędzony przez kierowcę na trasie poza załadunkiem / rozładunkiem. Może to wyraźnie przyczynić się do lepszego egzekwowania czasu pracy dla mobilnych pracowników w transporcie drogowym, będzie miało pozytywny wpływ w zakresie zmniejszenia zmęczenia kierowców oraz poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p> <p>- Poprawa ekologiczności transportu drogowego: czujnik masy na pokładzie ma potencjał, aby dać informacje o pustych przebiegach (TRIPS pojazdu transportowego bez jakiegokolwiek ładunku). Prowadziłoby to do lepszego egzekwowania przepisów kabotażowych (Rozporządzenie (WE) nr 1072/2009). To ponadto ułatwi zbieranie danych o pustych przebiegach ze względu na bardziej efektywne planowanie transportu drogowego z punktu widzenia ochrony środowiska.</p>	
<p>Art. 12 paragraf 2</p> <p>Art. 12 paragraf 6</p>	<p>AM 285 AM 287 AM 289 AM 290</p> <p>AM 306</p>	<p>Zalecenie ETF: odrzucenie poprawki</p> <p>Uzasadnienie: z tych samych powodów, co powyżej.</p>	—
EGZEKWOWANIE PRAWA			
<p>Art. 12 paragraf 2</p> <p>Art. 12 paragraf 5</p>	<p>AM 285</p> <p>AM 299</p>	<p>Zalecenie ETF: odrzucenie poprawki.</p> <p>Uzasadnienie: osłabienie środków egzekwowania poprawek dyrektywy.</p>	—

<p>Art. 12 paragraf 5 punkt ii</p>	<p>AM 303</p>		
<p>Art. 12 paragraf 5 punkt iii</p>	<p>AM 304 AM 305</p>		
<p>Art. 12</p>	<p>AM 318 AM319</p>		
URZĄDZENIA (KLAPY) TYLNE			
<p>Art. 8 paragraf 2 akapit 2 punkt iv (nowy)</p> <p>Art. 8 Paragraph 2 akapit 3 punkt iii</p>	<p>AM 20 Am 201</p> <p>AM 203 AM 204</p>	<p>Zalecenie ETF: wsparcie poprawek</p> <p>Uzasadnienie: ETF jest zdania, że pozwalając na użycie 2-metrowych tylnych klap (maksymalna długość) do celów zadeklarowanych w projekcie dyrektywy jest środkiem nieproporcjonalnym, tak jak wątpliwe jest, że rozmiar tylnej klapy jest w jakikolwiek sposób powiązany ze stopniem efektywności. Przeciwnie, jesteśmy przekonani, że para 2-metrowych tylnych klap stanowić będzie zagrożenie dla bezpieczeństwa innych użytkowników dróg, w szczególności chodzi to o kwestię ograniczonej widoczności dla kierowców jadących tuż za taką ciężarówką!</p> <p>ETF jest również zdania, że przepis ten utoruje drogę do zwiększenia ładowności (Gigaliners).</p> <p>Ponadto, ETF zdecydowanie sprzeciwia się zastosowaniu wszelkiego rodzaju tylnych klap, które muszą być demontowane przez kierowcę przed i po każdej czynności załadunku i rozładunku. Z naszego punktu widzenia, stanowi to poważny problem w zakresie przeciążenia wzór pracy kierowców, jak również poważne problemy w zakresie zdrowia i bezpieczeństwa kierowcy i generuje stratę czasu.</p>	+
<p>Art. 8 Paragraph 5</p>	<p>AM 215 AM 216 AM 217 AM 218 AM 219</p>	<p>Zalecenie ETF: odrzucenie poprawek</p> <p>Uzasadnienie: z tych samych powodów, co powyżej</p>	-