



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

---

*Comisión de Transportes y Turismo*

---

**2013/0105(COD)**

10.12.2013

## **ENMIENDAS 49 - 365**

**Proyecto de informe**  
**Jörg Leichtfried**  
(PE521.689v01-00)

sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica la Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional

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

AM\1011752ES.doc

PE524.694v01-00

**ES**

*Unida en la diversidad*

**ES**



**Enmienda 49**  
**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Propuesta de Directiva**

–

*Propuesta de rechazo*

***El Parlamento Europeo rechaza la propuesta de la Comisión.***

Or. en

**Enmienda 50**  
**Patricia van der Kammen**

**Propuesta de Directiva**  
**Título 1**

*Texto de la Comisión*

Propuesta de  
DIRECTIVA DEL PARLAMENTO  
EUROPEO Y DEL CONSEJO  
que modifica la Directiva **96/53/CE** del  
Consejo, de **25 de julio de 1996**, por la que  
se establecen, para determinados vehículos  
de carretera que circulan en la Comunidad,  
las dimensiones máximas autorizadas en el  
tráfico nacional e internacional y los pesos  
máximos autorizados en el tráfico  
internacional  
(Texto pertinente a efectos del EEE)

*Enmienda*

Propuesta de  
DIRECTIVA DEL PARLAMENTO  
EUROPEO Y DEL CONSEJO  
que modifica la Directiva **2002/7/CE** del  
Consejo, de **18 de febrero de 2002**, por la  
que se establecen, para determinados  
vehículos de carretera que circulan en la  
Comunidad, las dimensiones máximas  
autorizadas en el tráfico nacional e  
internacional y los pesos máximos  
autorizados en el tráfico internacional  
(Texto pertinente a efectos del EEE)

Or. nl

**Enmienda 51**  
**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 1**

*Texto de la Comisión*

(1) El Libro Blanco «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible», publicado en 2011<sup>6</sup>, hace hincapié en la necesidad de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y, en particular, las de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) en un 60 % respecto del nivel de 1990 de aquí a 2050.

---

<sup>6</sup> COM (2011) 0144: -

*Enmienda*

(1) El Libro Blanco «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible», publicado en 2011<sup>6</sup>, hace hincapié en la necesidad de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y, en particular, las de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) en un 60 % respecto del nivel de 1990 de aquí a 2050, **así como en un 20 % de aquí a 2020.**

---

<sup>6</sup> COM (2011) 0144: -

Or. en

**Enmienda 52**

**Patricia van der Kammen**

**Propuesta de Directiva**

**Considerando 1**

*Texto de la Comisión*

***(1) El Libro Blanco «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible»<sup>6</sup>, publicado en 2011, hace hincapié en la necesidad de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y, en particular, las de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) en un 60 % respecto del nivel de 1990 de aquí a 2050.***

---

<sup>6</sup> COM(2011) 144 final.

*Enmienda*

***suprimido***

Or. nl

**Enmienda 53**

**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 1 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(1 bis) Teniendo en cuenta que actualmente no existen políticas que atiendan al aumento de las emisiones de CO<sub>2</sub> de los camiones, la Comisión debe considerar la posibilidad de introducir normas de eficiencia en el consumo de combustible destinadas a los camiones, ampliando de esta forma su planteamiento legislativo relativo a coches y furgonetas.***

Or. en

**Enmienda 54**  
**Patricia van der Kammen**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 2**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

(2) En este marco, el Libro Blanco prevé la adaptación de la Directiva **96/53/CE** del Consejo, de **25 de julio de 1996**, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional, con el fin de reducir el consumo energético y las emisiones de gases de efecto invernadero, adaptar la legislación a la evolución tecnológica y a las nuevas necesidades del mercado y facilitar el transporte intermodal.

(2) En este marco, el Libro Blanco prevé la adaptación de la Directiva **2002/7/CE** del Consejo, de **18 de febrero de 2002**, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional, con el fin de reducir el consumo energético y las emisiones de gases de efecto invernadero, adaptar la legislación a la evolución tecnológica y a las nuevas necesidades del mercado y facilitar el transporte intermodal.

Or. nl

**Enmienda 55**  
**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 3**

*Texto de la Comisión*

(3) Los cambios tecnológicos permiten incorporar dispositivos aerodinámicos retractables o plegables en la parte trasera de los vehículos, en particular de los remolques o semirremolques, ***pero que sobrepasan la longitud máxima admitida en virtud de la Directiva 96/53/CE***. La incorporación de estos equipos puede ponerse en marcha desde la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva, puesto que dichos productos ya están disponibles en el mercado y se utilizan en otros continentes.

*Enmienda*

(3) Los cambios tecnológicos permiten incorporar dispositivos aerodinámicos retractables o plegables en la parte trasera de los vehículos, en particular de los remolques o semirremolques. La incorporación de estos equipos puede ponerse en marcha desde la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva, puesto que dichos productos ya están disponibles en el mercado y se utilizan en otros continentes.

Or. en

**Enmienda 56**  
**Corien Wortmann-Kool**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 3**

*Texto de la Comisión*

(3) Los cambios tecnológicos permiten incorporar dispositivos aerodinámicos retractables o plegables en la parte trasera de los vehículos, en particular de los remolques o semirremolques, pero que sobrepasan la longitud máxima admitida en virtud de la Directiva 96/53/CE. La incorporación de estos equipos puede ponerse en marcha desde la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva, puesto que dichos productos ya están disponibles en el mercado y se utilizan en otros continentes.

*Enmienda*

(3) Los cambios tecnológicos permiten incorporar dispositivos aerodinámicos retractables o plegables en la parte trasera de los vehículos, en particular de los remolques o semirremolques, pero que sobrepasan la longitud máxima admitida en virtud de la Directiva 96/53/CE. La incorporación de estos equipos puede ponerse en marcha desde la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva, puesto que dichos productos ya están disponibles en el mercado y se utilizan en otros continentes. ***Esta Directiva también debería promover y facilitar la innovación***

*en el diseño de vehículos y unidades de transporte.*

Or. en

**Enmienda 57**  
**Phil Bennion**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 3**

*Texto de la Comisión*

(3) Los cambios tecnológicos permiten incorporar dispositivos aerodinámicos retractables o plegables en la parte trasera de los vehículos, en particular de los remolques o semirremolques, pero que sobrepasan la longitud máxima admitida en virtud de la Directiva 96/53/CE. La incorporación de estos equipos puede ponerse en marcha ***desde la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva***, puesto que dichos productos ya están disponibles en el mercado y se utilizan en otros continentes.

*Enmienda*

(3) Los cambios tecnológicos permiten incorporar dispositivos aerodinámicos retractables o plegables en la parte trasera de los vehículos, en particular de los remolques o semirremolques, pero que sobrepasan la longitud máxima admitida en virtud de la Directiva 96/53/CE. La incorporación de estos equipos puede ponerse en marcha ***tan pronto como se establezcan los requisitos correspondientes a escala europea***, puesto que dichos productos ya están disponibles en el mercado y se utilizan en otros continentes.

Or. en

**Enmienda 58**  
**Dieter-Lebrecht Koch**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 3**

*Texto de la Comisión*

(3) Los cambios tecnológicos permiten incorporar dispositivos aerodinámicos retractables o plegables en la parte trasera de los vehículos, en particular de los remolques o semirremolques, pero que sobrepasan la longitud máxima admitida en

*Enmienda*

(3) Los cambios tecnológicos permiten incorporar dispositivos aerodinámicos retractables o plegables en la parte trasera de los vehículos, en particular de los remolques o semirremolques, pero que sobrepasan la longitud máxima admitida en

virtud de la Directiva 96/53/CE. La incorporación de estos equipos puede ponerse en marcha desde la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva, puesto que dichos productos ya están disponibles en el mercado y se utilizan en otros continentes.

virtud de la Directiva 96/53/CE. La incorporación de estos equipos puede ponerse en marcha desde la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva, puesto que dichos productos ya están disponibles en el mercado y se utilizan en otros continentes. ***Otro tanto sucede con los dispositivos aerodinámicos y antiempotramiento que absorben la energía, que se instalan junto a las ruedas a los lados y en la parte trasera, bajo los remolques, semirremolques y vehículos. Dichos dispositivos pueden no solo mejorar sustancialmente la eficiencia energética del vehículo, sino también reducir el riesgo de lesión para otros usuarios de la carretera.***

Or. de

**Enmienda 59**  
**Patricia van der Kammen**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 3**

*Texto de la Comisión*

(3) Los cambios tecnológicos permiten incorporar dispositivos aerodinámicos retractables o plegables en la parte trasera de los vehículos, en particular de los remolques o semirremolques, pero que sobrepasan la longitud máxima admitida en virtud de la Directiva **96/53/CE**. La incorporación de estos equipos puede ponerse en marcha desde la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva, puesto que dichos productos ya están disponibles en el mercado y se utilizan en otros continentes.

*Enmienda*

(3) Los cambios tecnológicos permiten incorporar dispositivos aerodinámicos retractables o plegables en la parte trasera de los vehículos, en particular de los remolques o semirremolques, pero que sobrepasan la longitud máxima admitida en virtud de la Directiva **2002/7/CE**. La incorporación de estos equipos puede ponerse en marcha desde la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva, puesto que dichos productos ya están disponibles en el mercado y se utilizan en otros continentes.

Or. nl



**Enmienda 60**  
**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 3 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(3 bis) La Comisión debería desarrollar un enfoque para reducir los recorridos en vacío en el transporte de mercancías por carretera en el marco de las medidas relativas a los «pesos y dimensiones» y de las normas de armonización mínimas en materia de cabotaje por carretera a fin de evitar las prácticas de dumping. Además, la revisión de la Directiva «euroviñeta» también debería utilizarse para reflejar los progresos en cuanto a la estimación de los costes externos y para ordenar la internalización de los costes externos de los vehículos pesados. La Comisión debería formular una propuesta para modificar la Directiva 2011/76/UE a más tardar el 1 de enero de 2015.***

Or. en

**Enmienda 61**  
**Phil Bennion**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 4**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

(4) La mejora de la aerodinámica de la cabina de los vehículos de motor comportaría **también** un aumento apreciable de la eficiencia energética de los vehículos, en conjunción con los dispositivos mencionados en el considerando 3. No obstante, esta mejora es imposible con los límites actuales de longitud fijados en la Directiva 96/53/CE sin reducir la capacidad de los vehículos, lo

***(4) Los vehículos pesados son responsables de alrededor del 26 % de las emisiones de CO<sub>2</sub> en el transporte por carretera en Europa, mientras que su eficiencia en el consumo de combustible apenas ha mejorado en los últimos 20 años.*** La mejora de la aerodinámica de la cabina de los vehículos de motor comportaría un aumento apreciable de la eficiencia energética de los vehículos, en

que pondría en peligro el equilibrio económico del sector. Así pues, conviene autorizar una excepción a dicha longitud máxima.

conjunción con los dispositivos mencionados en el considerando 3 *y se necesitan de forma urgente para reducir las emisiones de los vehículos en el sector del transporte por carretera de forma significativa*. No obstante, esta mejora es imposible con los límites actuales de longitud fijados en la Directiva 96/53/CE sin reducir la capacidad de los vehículos, lo que pondría en peligro el equilibrio económico del sector. Así pues, conviene autorizar una excepción a dicha longitud máxima. *No debería utilizarse ninguna excepción para aumentar la carga útil del vehículo.*

Or. en

## **Enmienda 62 Dieter-Lebrecht Koch**

### **Propuesta de Directiva Considerando 4**

#### *Texto de la Comisión*

(4) La mejora de la aerodinámica de la cabina de los vehículos de motor comportaría también un aumento apreciable de la eficiencia energética de los vehículos, en conjunción con los dispositivos mencionados en el considerando 3. No obstante, esta mejora **es imposible** con los límites actuales de longitud fijados en la Directiva 96/53/CE sin reducir la capacidad de los vehículos, lo que pondría en peligro el equilibrio económico del sector. Así pues, conviene autorizar una excepción a dicha longitud máxima.

#### *Enmienda*

(4) La mejora de la aerodinámica de la cabina de los vehículos de motor comportaría también un aumento apreciable de la eficiencia energética de los vehículos **y de la protección de otros usuarios de la carretera**, en conjunción con los dispositivos **de material que absorbe la energía**, mencionados en el considerando 3. No obstante, esta mejora **y la de la seguridad vial son imposibles** con los límites actuales de longitud fijados en la Directiva 96/53/CE sin reducir la capacidad de los vehículos, lo que pondría en peligro el equilibrio económico del sector. Así pues, conviene autorizar una excepción a dicha longitud máxima.

Or. de

**Enmienda 63**  
**Dieter-Lebrecht Koch**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 4**

*Texto de la Comisión*

(4) La mejora de la aerodinámica de la cabina de los vehículos de motor comportaría también un aumento apreciable de la eficiencia energética de los vehículos, en conjunción con los dispositivos mencionados en el considerando 3. No obstante, esta mejora es imposible con los límites actuales de longitud fijados en la Directiva 96/53/CE sin reducir la capacidad de los vehículos, lo que pondría en peligro el equilibrio económico del sector. Así pues, conviene autorizar una excepción a dicha longitud máxima.

*Enmienda*

*(No afecta a la versión española.)*

*(Esta modificación de expresión se ha de extender a todo el documento.)*

Or. de

**Enmienda 64**  
**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 4**

*Texto de la Comisión*

(4) La mejora de la aerodinámica de la cabina de los vehículos de motor comportaría también un aumento apreciable de la eficiencia energética de los vehículos, **en conjunción con los dispositivos mencionados en el considerando 3. No obstante**, esta mejora es **imposible** con los límites actuales de longitud fijados en la Directiva 96/53/CE sin reducir la capacidad de los vehículos, lo que pondría en peligro el equilibrio

*Enmienda*

(4) La mejora de la aerodinámica de la cabina de los vehículos de motor comportaría también un aumento apreciable de la eficiencia energética de los vehículos. **Tal como ha demostrado el sector**, esta mejora es **posible** con los límites actuales de longitud fijados en la Directiva 96/53/CE sin reducir la capacidad de los vehículos, lo que pondría en peligro el equilibrio económico del

económico del sector. *Así pues, conviene autorizar una excepción a dicha longitud máxima.*

sector.

Or. en

## **Enmienda 65**

**Patricia van der Kammen**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Considerando 4**

##### *Texto de la Comisión*

(4) La mejora de la aerodinámica de la cabina de los vehículos de motor comportaría también un aumento apreciable de la eficiencia energética de los vehículos, en conjunción con los dispositivos mencionados en el considerando 3. No obstante, esta mejora es imposible con los límites actuales de longitud fijados en la Directiva **96/53/CE** sin reducir la capacidad de los vehículos, lo que pondría en peligro el equilibrio económico del sector. Así pues, conviene autorizar una excepción a dicha longitud máxima.

##### *Enmienda*

(4) La mejora de la aerodinámica de la cabina de los vehículos de motor comportaría también un aumento apreciable de la eficiencia energética de los vehículos, en conjunción con los dispositivos mencionados en el considerando 3. No obstante, esta mejora es imposible con los límites actuales de longitud fijados en la Directiva **2002/7/CE** sin reducir la capacidad de los vehículos, lo que pondría en peligro el equilibrio económico del sector. Así pues, conviene autorizar una excepción a dicha longitud máxima.

Or. nl

## **Enmienda 66**

**Phil Bennion**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Considerando 5**

##### *Texto de la Comisión*

(5) En sus orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020<sup>7</sup>, la Comisión prevé acciones dirigidas a mejorar la seguridad de los vehículos y la protección de los usuarios vulnerables. La importancia

##### *Enmienda*

(5) En sus orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020<sup>7</sup>, la Comisión prevé acciones dirigidas a mejorar la seguridad de los vehículos y la protección de los usuarios vulnerables. La importancia

de la visibilidad de los conductores también se señala en el informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación de la Directiva 2007/38/CE en relación con la retroadaptación de los retrovisores de los vehículos pesados de transporte de mercancías matriculados en la Comunidad<sup>8</sup>. El nuevo perfilado de las cabinas contribuirá igualmente a mejorar la seguridad vial al reducir el ángulo muerto de visión de los conductores, en particular bajo el parabrisas, lo que debería contribuir a salvar las vidas de numerosos usuarios vulnerables como los peatones o los ciclistas. Asimismo, este nuevo perfilado **permitiría incorporar** estructuras de absorción de energía en caso de colisión. El potencial aumento del volumen de la cabina también mejoraría la seguridad y comodidad del conductor.

---

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

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

de la visibilidad de los conductores también se señala en el informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación de la Directiva 2007/38/CE en relación con la retroadaptación de los retrovisores de los vehículos pesados de transporte de mercancías matriculados en la Comunidad<sup>8</sup>. El nuevo perfilado de las cabinas contribuirá igualmente a mejorar la seguridad vial al reducir el ángulo muerto de visión de los conductores, en particular bajo el parabrisas **y en el lateral del vehículo**, lo que debería contribuir a salvar las vidas de numerosos usuarios vulnerables como los peatones o los ciclistas. Asimismo, este nuevo perfilado **debería permitir la incorporación de** estructuras de absorción de energía en caso de colisión. El potencial aumento del volumen de la cabina también mejoraría la seguridad y comodidad del conductor.

---

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

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

Or. en

## **Enmienda 67** **Jörg Leichtfried**

### **Propuesta de Directiva** **Considerando 5**

#### *Texto de la Comisión*

(5) En sus orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-~~2020~~<sup>7</sup>, la Comisión prevé acciones dirigidas a mejorar la seguridad de los vehículos y la protección de los usuarios vulnerables. La importancia de la visibilidad de los conductores también se señala en el informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación de la Directiva

#### *Enmienda*

(5) En sus orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020<sup>7</sup>, la Comisión prevé acciones dirigidas a mejorar la seguridad de los vehículos y la protección de los usuarios vulnerables. La importancia de la visibilidad de los conductores también se señala en el informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación de la Directiva

2007/38/CE en relación con la retroadaptación de los *retrovisores*<sup>8</sup> de los vehículos pesados matriculados en la Comunidad. El nuevo perfilado de las cabinas contribuirá igualmente a mejorar la seguridad vial al reducir el ángulo muerto de visión de los conductores, en particular bajo el parabrisas, lo que debería contribuir a salvar las vidas de numerosos usuarios vulnerables como los peatones o los ciclistas. Asimismo, este nuevo perfilado **permitiría** incorporar estructuras de absorción de energía en caso de colisión. El potencial aumento del volumen de la cabina también mejoraría la seguridad y comodidad del conductor.

---

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

2007/38/CE en relación con la retroadaptación de los retrovisores<sup>8</sup> de los vehículos pesados matriculados en la Comunidad. El nuevo perfilado de las cabinas contribuirá igualmente a mejorar la seguridad vial al reducir el ángulo muerto de visión de los conductores, en particular bajo el parabrisas, lo que debería contribuir a salvar las vidas de numerosos usuarios vulnerables como los peatones o los ciclistas. **Por consiguiente, tras un período transitorio adecuado, el nuevo perfilado de las cabinas deberá tener carácter obligatorio.** Asimismo, este nuevo perfilado **ha de permitir** incorporar estructuras de absorción de energía en caso de colisión. El potencial aumento del volumen de la cabina también mejoraría la seguridad y comodidad del conductor.

---

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

Or. de

### *Justificación*

*Corrección de la correspondiente enmienda del proyecto de informe, para que coincida con la enmienda al artículo 1, punto 7.*

## **Enmienda 68** **Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

### **Propuesta de Directiva** **Considerando 5**

#### *Texto de la Comisión*

(5) En sus orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020<sup>7</sup>, la Comisión prevé acciones dirigidas a mejorar la seguridad de los vehículos y la protección de los usuarios vulnerables. La importancia de la visibilidad de los conductores también se señala en el informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al

#### *Enmienda*

(5) En sus orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020<sup>7</sup>, la Comisión prevé acciones dirigidas a mejorar la seguridad de los vehículos y la protección de los usuarios vulnerables. La importancia de la visibilidad de los conductores también se señala en el informe de la Comisión al Parlamento

Consejo sobre la aplicación de la Directiva 2007/38/CE en relación con la retroadaptación de los retrovisores de los vehículos pesados de transporte de mercancías matriculados en la Comunidad<sup>8</sup>. El nuevo perfilado de las cabinas contribuirá igualmente a mejorar la seguridad vial al reducir el ángulo muerto de visión de los conductores, en particular bajo el parabrisas, lo que debería contribuir a salvar las vidas de numerosos usuarios vulnerables como los peatones o los ciclistas. Asimismo, este nuevo perfilado **permitiría** incorporar estructuras de absorción de energía en caso de colisión. El potencial aumento del volumen de la cabina también mejoraría la seguridad y comodidad del conductor.

Europeo y al Consejo sobre la aplicación de la Directiva 2007/38/CE en relación con la retroadaptación de los retrovisores de los vehículos pesados de transporte de mercancías matriculados en la Comunidad<sup>8</sup>. El nuevo perfilado de las cabinas contribuirá igualmente a mejorar la seguridad vial al reducir el ángulo muerto de visión de los conductores, en particular bajo el parabrisas **y en el lateral del vehículo**, lo que debería contribuir a salvar las vidas de numerosos usuarios vulnerables como los peatones o los ciclistas. Asimismo, este nuevo perfilado **debería permitir** incorporar estructuras de absorción de energía en caso de colisión **y podría racionalizarse para desviar a otros usuarios de la carretera en caso de colisión, para evitar arrollamientos. Aunque siga estando dentro de las dimensiones establecidas en la Directiva 96/53/CE, los nuevos diseños de las cabinas deberían cumplir los requisitos de visión directa mejorados, los criterios de absorción de energía y los requisitos de protección de los peatones.** El potencial aumento del volumen de la cabina también mejoraría la seguridad y comodidad del conductor.

---

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

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

---

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

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

Or. en

**Enmienda 69**  
**Brian Simpson, Saïd El Khadraoui**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 5**

(5) En sus orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020<sup>7</sup>, la Comisión prevé acciones dirigidas a mejorar la seguridad de los vehículos y la protección de los usuarios vulnerables. La importancia de la visibilidad de los conductores también se señala en el informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación de la Directiva 2007/38/CE en relación con la retroadaptación de los retrovisores de los vehículos pesados de transporte de mercancías matriculados en la Comunidad<sup>8</sup>. El nuevo perfilado de las cabinas contribuirá igualmente a mejorar la seguridad vial al reducir el ángulo muerto de visión de los conductores, en particular bajo el parabrisas, lo que debería contribuir a salvar las vidas de numerosos usuarios vulnerables como los peatones o los ciclistas. Asimismo, este nuevo perfilado **permitiría** incorporar estructuras de absorción de energía en caso de colisión. El potencial aumento del volumen de la cabina también mejoraría la seguridad y comodidad del conductor.

(5) En sus orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020<sup>7</sup>, la Comisión prevé acciones dirigidas a mejorar la seguridad de los vehículos y la protección de los usuarios vulnerables. La importancia de la visibilidad de los conductores también se señala en el informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación de la Directiva 2007/38/CE en relación con la retroadaptación de los retrovisores de los vehículos pesados de transporte de mercancías matriculados en la Comunidad<sup>8</sup>. El nuevo perfilado de las cabinas contribuirá igualmente a mejorar la seguridad vial al reducir el ángulo muerto de visión de los conductores, en particular bajo el parabrisas **y en el lateral del vehículo**, lo que debería contribuir a salvar las vidas de numerosos usuarios vulnerables como los peatones o los ciclistas. **Por consiguiente, tras un período transitorio adecuado, el nuevo perfilado de las cabinas deberá tener carácter obligatorio.** Asimismo, este nuevo perfilado **debería permitir** incorporar estructuras de absorción de energía en caso de colisión **y podría racionalizarse para desviar a otros usuarios de la carretera en caso de colisión, para evitar arrollamientos. Es esencial que los nuevos diseños de cabinas que excedan la longitud cumplan con los requisitos mejorados de visión directa, los criterios de absorción de energía y los requisitos de protección de los peatones.** El potencial aumento del volumen de la cabina también mejoraría la seguridad y comodidad del conductor, **lo que a su vez también tendría un impacto sobre la seguridad de conducción de los vehículos, especialmente de los vehículos pesados. A fin de mejorar la aptitud de los conductores hacia una conducción más segura y, por tanto, hacia la seguridad**



*vial, también es esencial que los nuevos diseños de cabinas mejoren la dimensión, la seguridad y el confort de la cabina del conductor.*

---

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

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

---

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

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

Or. en

### *Justificación*

*Es importante ser claro sobre cómo mejorar la seguridad de la cabina en interés de los usuarios vulnerables, como los ciclistas y los peatones, así como de los propios conductores. El hecho de mejorar el diseño de la cabina para los conductores también dará lugar a una conducción más segura. Además, es muy importante que las mejoras de seguridad se hagan obligatorias para que estos cambios tengan un impacto real en el número de muertes evitables e innecesarias en nuestras carreteras.*

## **Enmienda 70** **Dieter-Lebrecht Koch**

### **Propuesta de Directiva** **Considerando 5**

#### *Texto de la Comisión*

(5) En sus orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020<sup>7</sup>, la Comisión prevé acciones dirigidas a mejorar la seguridad de los vehículos y la protección de los usuarios vulnerables. La importancia de la visibilidad de los conductores también se señala en el informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación de la Directiva 2007/38/CE en relación con la retroadaptación de los retrovisores<sup>8</sup> de los vehículos pesados matriculados en la Comunidad. El nuevo perfilado de las cabinas contribuirá igualmente a mejorar la seguridad vial al reducir el ángulo muerto de visión de los conductores, en particular bajo el parabrisas, y salvará numerosas vidas de usuarios vulnerables como los

#### *Enmienda*

(5) En sus orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020<sup>7</sup>, la Comisión prevé acciones dirigidas a mejorar la seguridad de los vehículos y la protección de los usuarios vulnerables. La importancia de la visibilidad de los conductores también se señala en el informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación de la Directiva 2007/38/CE en relación con la retroadaptación de los retrovisores<sup>8</sup> de los vehículos pesados matriculados en la Comunidad. El nuevo perfilado de las cabinas contribuirá igualmente a mejorar la seguridad vial al reducir el ángulo muerto de visión de los conductores, en particular bajo el parabrisas, lo que debería contribuir a salvar las vidas de numerosos usuarios

peatones o los ciclistas. Asimismo, este nuevo perfilado **permitiría** incorporar estructuras de absorción de energía en caso de colisión. El aumento del volumen de la cabina también mejoraría la seguridad y comodidad del conductor.

---

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

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

vulnerables como los peatones o los ciclistas. Asimismo, este nuevo perfilado **debe permitir** incorporar estructuras de absorción de energía en caso de colisión, **conforme a la exitosamente aplicada Directiva 2003/102/CE**. El aumento del volumen de la cabina también mejoraría la seguridad y comodidad del conductor, **a fin de mejorar la calidad del puesto de trabajo**.

---

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

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

Or. de

## **Enmienda 71** **Anna Ibrisagic**

### **Propuesta de Directiva** **Considerando 5**

#### *Texto de la Comisión*

(5) En sus orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020<sup>7</sup>, la Comisión prevé acciones dirigidas a mejorar la seguridad de los vehículos y la protección de los usuarios vulnerables. La importancia de la visibilidad de los conductores también se señala en el informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación de la Directiva 2007/38/CE en relación con la retroadaptación de los retrovisores de los vehículos pesados de transporte de mercancías matriculados en la Comunidad<sup>8</sup>. **El nuevo perfilado de las cabinas contribuirá igualmente a mejorar la seguridad vial al reducir el ángulo muerto de visión de los conductores, en particular bajo el parabrisas, lo que debería contribuir a salvar las vidas de numerosos usuarios vulnerables como los peatones o los ciclistas.** Asimismo, este nuevo

#### *Enmienda*

(5) En sus orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020<sup>7</sup>, la Comisión prevé acciones dirigidas a mejorar la seguridad de los vehículos y la protección de los usuarios vulnerables. La importancia de la visibilidad de los conductores también se señala en el informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación de la Directiva 2007/38/CE en relación con la retroadaptación de los retrovisores de los vehículos pesados de transporte de mercancías matriculados en la Comunidad<sup>8</sup>. **Sin embargo, las mejoras en el ámbito de la seguridad no se producirán de forma automática una vez puestos en práctica el nuevo diseño y la ampliación de la cabina. El Reglamento sobre seguridad general (CE 661/2009) y la legislación correspondiente de la CEPE deben abordar la seguridad. En estas**

perfilado permitiría incorporar estructuras de absorción de energía en caso de colisión. El potencial aumento del volumen de la cabina también mejoraría la seguridad y comodidad del conductor.

***legislaciones, pueden introducirse medidas de seguridad adicionales para reducir el ángulo muerto de visión de los conductores, en particular bajo el parabrisas, y para evitar las potenciales colisiones a fin de contribuir a salvar las vidas de numerosos usuarios vulnerables como los peatones o los ciclistas. Asimismo, este nuevo perfilado permitiría incorporar estructuras de absorción de energía en caso de colisión. El potencial aumento del volumen de la cabina también mejoraría la seguridad y comodidad del conductor.***

---

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

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

---

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

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

Or. en

## **Enmienda 72**

**Phil Bennion**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Considerando 6**

##### *Texto de la Comisión*

(6) Los dispositivos aerodinámicos y su incorporación en los vehículos deben someterse a pruebas previamente a su comercialización. Con este fin, los Estados miembros expedirán certificados que serán reconocidos por los otros Estados miembros.

##### *Enmienda*

(6) Los dispositivos aerodinámicos y su incorporación en los vehículos deben someterse a pruebas, ***de conformidad con el procedimiento de ensayo para la medición del rendimiento aerodinámico que está desarrollando la Comisión Europea***, previamente a su comercialización. Con este fin, los Estados miembros expedirán certificados que serán reconocidos por los otros Estados miembros. ***La Comisión deberá desarrollar directrices técnicas detalladas sobre la aplicación y los requisitos aplicables a estos certificados.***

Or. en

## Justificación

*La Comisión Europea está desarrollando un procedimiento de ensayo (VECTO) que permitirá que exista coherencia entre las mediciones del rendimiento aerodinámico en toda Europa.*

### Enmienda 73

Patricia van der Kammen

#### Propuesta de Directiva

##### Considerando 6

###### *Texto de la Comisión*

(6) Los dispositivos aerodinámicos y su incorporación en los vehículos deben someterse a pruebas previamente a su comercialización. Con este fin, los Estados miembros ***expedirán*** certificados ***que serán reconocidos por los otros Estados miembros.***

###### *Enmienda*

(6) Los dispositivos aerodinámicos y su incorporación en los vehículos deben someterse a pruebas previamente a su comercialización. Con este fin, los Estados miembros ***que así lo deseen pueden expedir*** certificados.

Or. nl

### Enmienda 74

Juozas Imbrasas

#### Propuesta de Directiva

##### Considerando 6 bis (nuevo)

###### *Texto de la Comisión*

###### *Enmienda*

***(6 bis) Los Estados miembros que celebren convenios que permitan el uso de vehículos más largos y pesados para el transporte transfronterizo deberían garantizar que los objetivos para 2030 y 2050 con respecto a los objetivos del 30 % y el 50 %<sup>8a</sup> respectivamente no suponen una carga para la economía y reconocer que el transporte de mercancías de largo recorrido por carretera es positivo desde el punto de vista económico. Debería demostrarse, documentarse y notificarse a***

*la Comisión para su aprobación que el papel presente y futuro de los vehículos más largos y pesados se complementa y no compite con el transporte por ferrocarril y el transporte marítimo y fluvial.*

---

<sup>8a</sup> DO C 168 E de 14.6.2013, p. 72.

Or. en

**Enmienda 75**  
**Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 6 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(6 bis) A fin de cumplir los objetivos del Libro Blanco sobre el transporte publicado en 2011, la revisión de la Directiva 96/53/CE constituye una oportunidad de mejorar la seguridad y el confort de los conductores teniendo en cuenta los requisitos establecidos en la Directiva 89/391/CEE relativa a la seguridad y la salud de los trabajadores en el trabajo.*

Or. en

**Enmienda 76**  
**Hubert Pirker**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 7**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(7) Los vehículos **más largos pueden utilizarse en el transporte transfronterizo si los dos Estados miembros considerados ya lo permiten y si se cumplen las***

*(7) Los vehículos **que no cumplan las normas comunes establecidas en la presente Directiva solamente podrán circular al interior del Estado miembro.***

***condiciones de excepción en virtud del artículo 4, apartados 3, 4 o 5, de la Directiva. La Comisión Europea ya ha facilitado orientaciones sobre la aplicación del artículo 4 de la Directiva. Las operaciones de transporte contempladas en el artículo 4, apartado 4, no afectan de manera notable a la competencia internacional si la utilización transfronteriza está limitada a dos Estados miembros o si la infraestructura existente y los requisitos de seguridad vial lo permiten.*** De esta manera, se alcanza un equilibrio entre, por un lado, el derecho de los Estados miembros en virtud del principio de subsidiariedad a decidir soluciones de transporte apropiadas a sus circunstancias específicas y, por otro lado, la necesidad de que tales políticas no falseen el mercado interior. Las disposiciones del artículo 4, apartado 4, se han precisado en este sentido.

De esta manera, se alcanza un equilibrio entre, por un lado, el derecho de los Estados miembros en virtud del principio de subsidiariedad a decidir soluciones de transporte apropiadas a sus circunstancias específicas y, por otro lado, la necesidad de que tales políticas no falseen el mercado interior. Las disposiciones del artículo 4, apartado 4, se han precisado en este sentido.

Or. de

#### *Justificación*

*Esta enmienda es necesaria para aclarar una vez más el objetivo de esta Directiva: establecer las medidas y los pesos de los vehículos comerciales para toda Europa, con vistas a conseguir un mercado interior eficaz. Todo incumplimiento distorsiona la competencia, en detrimento del mercado interior.*

#### **Enmienda 77 Peter van Dalen**

#### **Propuesta de Directiva Considerando 7**

##### *Texto de la Comisión*

(7) Los vehículos más largos pueden utilizarse en el transporte transfronterizo si los **dos** Estados miembros considerados ya lo permiten y si se cumplen las condiciones de excepción en virtud del artículo 4,

##### *Enmienda*

(7) Los vehículos más largos pueden utilizarse en el transporte transfronterizo si los Estados miembros considerados ya lo permiten y si se cumplen las condiciones de excepción en virtud del artículo 4,

apartados 3, 4 o 5, de la Directiva. La Comisión Europea ya ha facilitado orientaciones sobre la aplicación del artículo 4 de la Directiva. Las operaciones de transporte contempladas en el artículo 4, apartado 4, no afectan de manera notable a la competencia internacional si la utilización transfronteriza está limitada a **dos** Estados miembros o si la infraestructura existente y los requisitos de seguridad vial lo permiten. De esta manera, se alcanza un equilibrio entre, por un lado, el derecho de los Estados miembros en virtud del principio de subsidiariedad a decidir soluciones de transporte apropiadas a sus circunstancias específicas y, por otro lado, la necesidad de que tales políticas no falseen el mercado interior. Las disposiciones del artículo 4, apartado 4, se han precisado en este sentido.

apartados 3, 4 o 5, de la Directiva. La Comisión Europea ya ha facilitado orientaciones sobre la aplicación del artículo 4 de la Directiva. Las operaciones de transporte contempladas en el artículo 4, apartado 4, no afectan de manera notable a la competencia internacional si la utilización transfronteriza está limitada a Estados miembros **en que** la infraestructura existente y los requisitos de seguridad vial lo permiten. De esta manera, se alcanza un equilibrio entre, por un lado, el derecho de los Estados miembros en virtud del principio de subsidiariedad a decidir soluciones de transporte apropiadas a sus circunstancias específicas y, por otro lado, la necesidad de que tales políticas no falseen el mercado interior. Las disposiciones del artículo 4, apartado 4, se han precisado en este sentido.

Or. nl

## **Enmienda 78** **Ismail Ertug**

### **Propuesta de Directiva** **Considerando 7**

#### *Texto de la Comisión*

***(7) Los vehículos más largos pueden utilizarse en el transporte transfronterizo si los dos Estados miembros considerados ya lo permiten y si se cumplen las condiciones de excepción en virtud del artículo 4, apartados 3, 4 o 5, de la Directiva. La Comisión Europea ya ha facilitado orientaciones sobre la aplicación del artículo 4 de la Directiva. Las operaciones de transporte contempladas en el artículo 4, apartado 4, no afectan de manera notable a la competencia internacional si la utilización transfronteriza está limitada a dos Estados miembros o si la***

#### *Enmienda*

***(7) Dentro de la Unión Europea se han de prohibir las operaciones de transporte transfronterizo realizadas por vehículos o conjuntos de vehículos de dimensiones que excedan los límites establecidos en el anexo I.***

*infraestructura existente y los requisitos de seguridad vial lo permiten. De esta manera, se alcanza un equilibrio entre, por un lado, el derecho de los Estados miembros en virtud del principio de subsidiariedad a decidir soluciones de transporte apropiadas a sus circunstancias específicas y, por otro lado, la necesidad de que tales políticas no falseen el mercado interior. Las disposiciones del artículo 4, apartado 4, se han precisado en este sentido.*

Or. de

#### **Enmienda 79**

**Jim Higgins, Jacqueline Foster, Phil Prendergast**

#### **Propuesta de Directiva Considerando 7**

##### *Texto de la Comisión*

(7) Los vehículos más largos pueden utilizarse en el transporte transfronterizo si los **dos** Estados miembros considerados ya lo permiten y si se cumplen las condiciones de excepción en virtud del artículo 4, apartados 3, 4 o 5, de la Directiva. La Comisión Europea ya ha facilitado orientaciones sobre la aplicación del artículo 4 de la Directiva. ***Las operaciones de transporte contempladas en el artículo 4, apartado 4, no afectan de manera notable a la competencia internacional si la utilización transfronteriza está limitada a dos Estados miembros o si la infraestructura existente y los requisitos de seguridad vial lo permiten.*** De esta manera, se alcanza un equilibrio entre, por un lado, el derecho de los Estados miembros en virtud del principio de subsidiariedad a decidir soluciones de transporte apropiadas a sus circunstancias específicas y, por otro lado, la necesidad de que tales políticas no falseen el mercado

##### *Enmienda*

(7) Los vehículos más largos **y más altos** pueden utilizarse en el transporte transfronterizo si los Estados miembros considerados ya lo permiten y si se cumplen las condiciones de excepción en virtud del artículo 4, apartados 3, 4 o 5, de la Directiva. La Comisión Europea ya ha facilitado orientaciones sobre la aplicación del artículo 4 de la Directiva. ***Esta disposición no debe distorsionar el mercado interior.*** De esta manera, se alcanza un equilibrio entre, por un lado, el derecho de los Estados miembros en virtud del principio de subsidiariedad a decidir soluciones de transporte apropiadas a sus circunstancias específicas y, por otro lado, la necesidad de que tales políticas no falseen el mercado interior. Las disposiciones del artículo 4, apartado 4, se han precisado en este sentido.



interior. Las disposiciones del artículo 4, apartado 4, se han precisado en este sentido.

Or. en

### *Justificación*

*Cuando los Estados miembros lo consideren oportuno, debería permitírseles emprender actividades de comercio transfronterizo. La Unión Europea no debería imponer restricciones arbitrarias sobre las dimensiones de los vehículos en zonas de la UE en que las infraestructuras sean de gran calidad y puedan adaptarse a métodos de transporte más eficientes.*

### **Enmienda 80**

**Michel Dantin, Dominique Riquet**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Considerando 7**

#### *Texto de la Comisión*

*(7) Los vehículos más largos pueden utilizarse en el transporte transfronterizo si los dos Estados miembros considerados ya lo permiten y si se cumplen las condiciones de excepción en virtud del artículo 4, apartados 3, 4 o 5, de la Directiva. La Comisión Europea ya ha facilitado orientaciones sobre la aplicación del artículo 4 de la Directiva. Las operaciones de transporte contempladas en el artículo 4, apartado 4, no afectan de manera notable a la competencia internacional si la utilización transfronteriza está limitada a dos Estados miembros o si la infraestructura existente y los requisitos de seguridad vial lo permiten. De esta manera, se alcanza un equilibrio entre, por un lado, el derecho de los Estados miembros en virtud del principio de subsidiariedad a decidir soluciones de transporte apropiadas a sus circunstancias específicas y, por otro lado, la necesidad de que tales políticas no falseen el*

#### *Enmienda*

*(7) Los vehículos más largos **no** pueden utilizarse en el transporte transfronterizo, **a riesgo de falsear la competencia internacional y deteriorar determinadas infraestructuras viarias, así como la seguridad vial y el desarrollo sostenible del transporte en Europa.***

*mercado interior. Las disposiciones del artículo 4, apartado 4, se han precisado en este sentido.*

Or. fr

## **Enmienda 81**

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

### **Propuesta de Directiva Considerando 7**

#### *Texto de la Comisión*

(7) Los vehículos *más largos* pueden utilizarse en el transporte transfronterizo si los dos Estados miembros considerados ya lo permiten *y si se cumplen las condiciones de excepción en virtud del artículo 4, apartados 3, 4 o 5, de la Directiva. La Comisión Europea ya ha facilitado orientaciones sobre la aplicación del artículo 4 de la Directiva. Las operaciones de transporte contempladas en el artículo 4, apartado 4, no afectan de manera notable a la competencia internacional si la utilización transfronteriza está limitada a dos Estados miembros o si la infraestructura existente y los requisitos de seguridad vial lo permiten.* De esta manera, se alcanza un equilibrio entre, por un lado, el derecho de los Estados miembros en virtud del principio de subsidiariedad a decidir soluciones de transporte apropiadas a sus circunstancias específicas y, por otro lado, la necesidad de que tales políticas no falseen el mercado interior. *Las disposiciones del artículo 4, apartado 4, se han precisado en este sentido.*

#### *Enmienda*

(7) Los vehículos *con un peso máximo de 44 toneladas* pueden utilizarse en el transporte transfronterizo si los dos Estados miembros considerados ya lo permiten. De esta manera, se alcanza un equilibrio entre, por un lado, el derecho de los Estados miembros en virtud del principio de subsidiariedad a decidir soluciones de transporte apropiadas a sus circunstancias específicas y, por otro lado, la necesidad de que tales políticas no falseen el mercado interior.

Or. fr

## Justificación

*Parece esencial que la normativa europea tenga en cuenta la evolución del sector del transporte intracomunitario y permita la circulación transfronteriza de los vehículos o conjuntos de vehículos con un peso máximo autorizado de 44 toneladas sin afectar a los requisitos de seguridad vial.*

### Enmienda 82

**Petri Sarvamaa, Hannu Takkula, Eija-Riitta Korhola, Anneli Jäätteenmäki, Nils Torvalds, Sari Essayah, Anne E. Jensen, Christofer Fjellner, Anna Ibrisagic, Gunnar Hökmark, Alf Svensson, Anna Maria Corazza Bildt, Bendt Bendtsen**

### Propuesta de Directiva

#### Considerando 7

#### *Texto de la Comisión*

(7) Los vehículos más largos pueden utilizarse en el transporte transfronterizo si los **dos** Estados miembros considerados ya **lo** permiten y si se cumplen las condiciones de excepción en virtud del artículo 4, **apartados 3, 4 o 5**, de la Directiva. **La Comisión Europea ya ha facilitado orientaciones sobre la aplicación del artículo 4 de la Directiva. Las operaciones de transporte contempladas en el artículo 4, apartado 4, no afectan de manera notable a la competencia internacional si la utilización transfronteriza está limitada a dos Estados miembros o si la infraestructura existente y los requisitos de seguridad vial lo permiten.** De esta manera, se alcanza un equilibrio entre, por un lado, el derecho de los Estados miembros en virtud del principio de subsidiariedad a decidir soluciones de transporte apropiadas a sus circunstancias específicas y, por otro lado, la necesidad de que tales políticas no falseen el mercado interior. **Las disposiciones del artículo 4, apartado 4, se han precisado en este sentido.**

#### *Enmienda*

(7) Los vehículos más largos, **más altos y/o más pesados** pueden utilizarse en el transporte transfronterizo si los Estados miembros considerados ya permiten **o desean permitir dichos vehículos de forma permanente desde la entrada en vigor de la Directiva 96/53/CE** y si se cumplen las condiciones de excepción en virtud del artículo 4, **apartado 4**, de la Directiva. **Dichos vehículos también podrán utilizarse para el transporte transfronterizo entre los Estados miembros y los Estados miembros limítrofes cuando ya se hayan permitido de forma provisional. Las disposiciones a tal efecto se establecen en el nuevo artículo 4, apartado 7.** De esta manera, se alcanza un equilibrio entre, por un lado, el derecho de los Estados miembros en virtud del principio de subsidiariedad a decidir soluciones de transporte apropiadas a sus circunstancias específicas y, por otro lado, la necesidad de que tales políticas no falseen el mercado interior.

Or. en

## Justificación

*De conformidad con el principio de subsidiariedad, los Estados miembros tienen derecho a tomar decisiones sobre las soluciones de transporte adecuadas a sus circunstancias específicas siempre que dichas soluciones no supongan una discriminación entre los vehículos nacionales y no nacionales. La Directiva 96/53/CE ya ofrece a los Estados miembros un amplio margen de maniobra en este ámbito.*

### Enmienda 83 Phil Bennion

#### Propuesta de Directiva Considerando 7

##### *Texto de la Comisión*

(7) Los vehículos más largos ***pueden utilizarse*** en el transporte transfronterizo si los dos Estados miembros considerados ya lo ***permiten*** y si se cumplen las condiciones de excepción en virtud del artículo 4, apartados 3, 4 o 5, de la Directiva. La Comisión Europea ***ya ha facilitado orientaciones sobre la aplicación del artículo 4 de la Directiva. Las operaciones de transporte contempladas en el artículo 4, apartado 4, no afectan de manera notable a la competencia internacional si la utilización transfronteriza está limitada a dos Estados miembros o si la infraestructura existente y los requisitos de seguridad vial lo permiten. De esta manera, se alcanza un equilibrio entre, por un lado, el derecho de los Estados miembros en virtud del principio de subsidiariedad a decidir soluciones de transporte apropiadas a sus circunstancias específicas y, por otro lado, la necesidad de que tales políticas no falseen el mercado interior. Las disposiciones del artículo 4, apartado 4, se han precisado en este sentido.***

##### *Enmienda*

(7) Los vehículos más largos ***siguen constituyendo una excepción a las normas comunes establecidas en la presente Directiva y solo podrían autorizarse*** en el transporte transfronterizo ***en circunstancias excepcionales*** si los dos Estados miembros considerados ya lo ***autorizan*** y si se cumplen las condiciones de excepción en virtud del artículo 4, apartados 3, 4, ***4 bis nuevo*** o 5, de la Directiva. La Comisión Europea ***debería garantizar que cualquier excepción a las normas establecidas en esta Directiva no afecte a la competencia internacional ni a los objetivos ambientales y de seguridad de la Unión Europea. Debe garantizarse el derecho de los Estados miembros en virtud del principio de subsidiariedad a decidir soluciones de transporte apropiadas a sus circunstancias específicas y, por otro lado, es necesario evitar que tales políticas no falseen el mercado interior y afecten a los objetivos ambientales y de seguridad de la Unión Europea. Por lo tanto, conviene establecer los requisitos mínimos para el funcionamiento de estos vehículos.***

Or. en

## Enmienda 84

Marita Ulvskog, Ole Christensen, Liisa Jaakonsaari

### Propuesta de Directiva

#### Considerando 7

##### *Texto de la Comisión*

(7) Los vehículos más largos pueden utilizarse en el transporte transfronterizo si los **dos** Estados miembros considerados ya lo permiten y si se cumplen las condiciones de excepción en virtud del artículo 4, apartados 3, 4 o 5, de la Directiva. La Comisión Europea ya ha facilitado orientaciones sobre la aplicación del artículo 4 de la Directiva. Las operaciones de transporte contempladas en el artículo 4, apartado 4, no afectan de manera notable a la competencia internacional si la utilización transfronteriza está limitada a **dos** Estados miembros o si la infraestructura existente y los requisitos de seguridad vial lo permiten. De esta manera, se alcanza un equilibrio entre, por un lado, el derecho de los Estados miembros en virtud del principio de subsidiariedad a decidir soluciones de transporte apropiadas a sus circunstancias específicas y, por otro lado, la necesidad de que tales políticas no falseen el mercado interior. Las disposiciones del artículo 4, apartado 4, se han precisado en este sentido.

##### *Enmienda*

(7) Los vehículos más largos **o más pesados** pueden utilizarse en el transporte transfronterizo si los Estados miembros considerados ya lo permiten y si se cumplen las condiciones de excepción en virtud del artículo 4, apartados **2**, 3, 4 o 5, de la Directiva. La Comisión Europea ya ha facilitado orientaciones sobre la aplicación del artículo 4 de la Directiva. Las operaciones de transporte contempladas en el artículo 4, apartado 4, no afectan de manera notable a la competencia internacional si la utilización transfronteriza está limitada a Estados miembros o si la infraestructura existente y los requisitos de seguridad vial lo permiten. De esta manera, se alcanza un equilibrio entre, por un lado, el derecho de los Estados miembros en virtud del principio de subsidiariedad a decidir soluciones de transporte apropiadas a sus circunstancias específicas y, por otro lado, la necesidad de que tales políticas no falseen el mercado interior. Las disposiciones del artículo 4, apartado 4, se han precisado en este sentido.

Or. sv

## Enmienda 85

Franco Frigo

### Propuesta de Directiva

#### Considerando 7

*Texto de la Comisión*

(7) Los vehículos más largos pueden utilizarse en el transporte transfronterizo *si los dos Estados miembros considerados ya lo permiten y si se cumplen las condiciones de excepción en virtud del artículo 4, apartados 3, 4 o 5, de la Directiva. La Comisión Europea ya ha facilitado orientaciones sobre la aplicación del artículo 4 de la Directiva. Las operaciones de transporte contempladas en el artículo 4, apartado 4, no afectan de manera notable a la competencia internacional si la utilización transfronteriza está limitada a dos Estados miembros o si la infraestructura existente y los requisitos de seguridad vial lo permiten. De esta manera, se alcanza un equilibrio entre, por un lado, el derecho de los Estados miembros en virtud del principio de subsidiariedad a decidir soluciones de transporte apropiadas a sus circunstancias específicas y, por otro lado, la necesidad de que tales políticas no falseen el mercado interior. Las disposiciones del artículo 4, apartado 4, se han precisado en este sentido.*

*Enmienda*

(7) Los vehículos más largos *y/o pesados no* pueden utilizarse en el transporte transfronterizo. *Cualquier propuesta legislativa destinada a autorizar el uso transfronterizo de esos vehículos deberá ir acompañada de una evaluación de impacto que tenga en cuenta los efectos sobre la transferencia modal, la seguridad, las condiciones sociales y laborales, las PYME, la logística, la contaminación y el ruido, a fin de apreciar la compatibilidad de la propuesta legislativa con los principales objetivos políticos de la Unión, tal como se recogen en el Libro Blanco.*

Or. it

**Enmienda 86**  
**Sabine Wils**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 7**

*Texto de la Comisión*

(7) Los vehículos más largos *pueden* utilizarse en el transporte transfronterizo *si los dos Estados miembros considerados ya lo permiten y si se cumplen las condiciones de excepción en virtud del*

*Enmienda*

(7) Los vehículos más largos *y/o más pesados no deberían* utilizarse en el transporte transfronterizo. Las operaciones *transfronterizas tendrían un impacto en* la competencia internacional *y contradirían*

*artículo 4, apartados 3, 4 o 5, de la Directiva. La Comisión Europea ya ha facilitado orientaciones sobre la aplicación del artículo 4 de la Directiva.*

*Las operaciones de transporte contempladas en el artículo 4, apartado 4, no afectan de manera notable a la competencia internacional si la utilización transfronteriza está limitada a dos Estados miembros o si la infraestructura existente y los requisitos de seguridad vial lo permiten. De esta manera, se alcanza un equilibrio entre, por un lado, el derecho de los Estados miembros en virtud del principio de subsidiariedad a decidir soluciones de transporte apropiadas a sus circunstancias específicas y, por otro lado, la necesidad de que tales políticas no falseen el mercado interior. Las disposiciones del artículo 4, apartado 4, se han precisado en este sentido.*

*el principio de armonización a escala de la UE de los pesos y dimensiones en el transporte internacional.*

Or. en

#### *Justificación*

*Tanto si el uso transfronterizo de vehículos más largos y pesados está o no permitido: no hay ninguna razón para decir que el hecho de limitarlo a dos Estados miembros no tendría un impacto significativo en la competencia internacional. El principio de subsidiariedad solo debería abarcar la actividad interna de un Estado miembro y no puede ampliarse a los acuerdos internacionales bilaterales.*

#### **Enmienda 87**

**Nathalie Griesbeck, Robert Rochefort**

#### **Propuesta de Directiva**

#### **Considerando 7**

##### *Texto de la Comisión*

*(7) Los vehículos más largos pueden utilizarse en el transporte transfronterizo si los dos Estados miembros considerados ya lo permiten y si se cumplen las condiciones de excepción en virtud del*

##### *Enmienda*

*(7) Para evitar que se falsee la competencia entre los transportistas por carretera de los distintos Estados miembros, es esencial que las dimensiones de los vehículos utilizados*

*artículo 4, apartados 3, 4 o 5, de la Directiva. La Comisión Europea ya ha facilitado orientaciones sobre la aplicación del artículo 4 de la Directiva. Las operaciones de transporte contempladas en el artículo 4, apartado 4, no afectan de manera notable a la competencia internacional si la utilización transfronteriza está limitada a dos Estados miembros o si la infraestructura existente y los requisitos de seguridad vial lo permiten.* De esta manera, se alcanza un equilibrio entre, por un lado, el derecho de los Estados miembros en virtud del principio de subsidiariedad a decidir soluciones de transporte apropiadas a sus circunstancias específicas y, por otro lado, *la necesidad de que tales políticas no falseen el mercado interior. Las disposiciones del artículo 4, apartado 4, se han precisado en este sentido.*

*para las operaciones de transporte internacional sean comunes. Las posibles excepciones a estas normas comunes se limitarán exclusivamente a las operaciones de transporte nacional.* De esta manera, se alcanza un equilibrio entre, por un lado, el derecho de los Estados miembros en virtud del principio de subsidiariedad a decidir soluciones de transporte apropiadas a sus circunstancias específicas y, por otro lado, *los objetivos definidos en el Libro Blanco.*

Or. fr

## Enmienda 88

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

### Propuesta de Directiva Considerando 7

#### *Texto de la Comisión*

(7) Los vehículos más largos pueden utilizarse en el transporte transfronterizo si *los* dos Estados miembros considerados ya lo permiten y si se cumplen las condiciones de excepción en virtud del artículo 4, apartados 3, 4 o 5, de la Directiva. *La Comisión Europea ya ha facilitado orientaciones sobre la aplicación del artículo 4 de la Directiva. Las operaciones de transporte contempladas en el artículo 4, apartado 4, no afectan de manera notable a la competencia internacional si*

#### *Enmienda*

(7) Los vehículos más largos pueden utilizarse en el transporte transfronterizo si dos *o varios* Estados miembros considerados ya lo permiten y si se cumplen las condiciones de excepción en virtud del artículo 4, apartados 3, 4 o 5, de la Directiva. *Las autoridades competentes de los Estados miembros deberían determinar los requisitos específicos del vehículo, la infraestructura y el conductor a fin de garantizar un nivel de seguridad adecuado. El uso transfronterizo de estos*



*la utilización transfronteriza está limitada a dos Estados miembros o si la infraestructura existente y los requisitos de seguridad vial lo permiten.* De esta manera, se alcanza un equilibrio entre, por un lado, el derecho de los Estados miembros en virtud del principio de subsidiariedad a decidir soluciones de transporte apropiadas a sus circunstancias específicas y, por otro lado, la necesidad de que tales políticas no falseen el mercado interior. Las disposiciones del artículo 4, apartado 4, se han precisado en este sentido.

*vehículos debería estar respaldado por acuerdos bilaterales o multilaterales entre las autoridades competentes de los Estados miembros considerados en los que se especificarán las rutas y otras condiciones que deban cumplirse. La Comisión Europea ya ha facilitado orientaciones sobre la aplicación del artículo 4 de la Directiva.* De esta manera, se alcanza un equilibrio entre, por un lado, el derecho de los Estados miembros en virtud del principio de subsidiariedad a decidir soluciones de transporte apropiadas a sus circunstancias específicas y, por otro lado, la necesidad de que tales políticas no falseen el mercado interior. Las disposiciones del artículo 4, apartado 4, se han precisado en este sentido.

Or. en

## **Enmienda 89** **Patricia van der Kammen**

### **Propuesta de Directiva** **Considerando 7**

#### *Texto de la Comisión*

(7) Los vehículos más largos pueden utilizarse en el transporte transfronterizo si los dos Estados miembros considerados *ya lo permiten y si se cumplen las condiciones de excepción en virtud del artículo 4, apartados 3, 4 o 5, de la Directiva. La Comisión Europea ya ha facilitado orientaciones sobre la aplicación del artículo 4 de la Directiva. Las operaciones de transporte contempladas en el artículo 4, apartado 4, no afectan de manera notable a la competencia internacional si la utilización transfronteriza está limitada a dos Estados miembros o si la infraestructura existente y los requisitos de seguridad vial lo permiten. De esta*

#### *Enmienda*

(7) Los vehículos más largos *y/o más pesados* pueden utilizarse en el transporte transfronterizo si los dos Estados miembros considerados lo permiten.

*manera, se alcanza un equilibrio entre, por un lado, el derecho de los Estados miembros en virtud del principio de subsidiariedad a decidir soluciones de transporte apropiadas a sus circunstancias específicas y, por otro lado, la necesidad de que tales políticas no falseen el mercado interior. Las disposiciones del artículo 4, apartado 4, se han precisado en este sentido.*

Or. nl

**Enmienda 90**  
**Phil Bennion**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 7 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(7 bis) Se espera que los vehículos más largos y pesados necesiten de inversiones para adaptarse a la infraestructura viaria y mantenerla, así como para reforzar las medidas destinadas a reducir el ruido, la contaminación atmosférica, los accidentes y la congestión. Por lo tanto, los Estados miembros no podrán prohibir en ningún caso el uso de estos vehículos en su territorio.*

Or. en

**Enmienda 91**  
**Georges Bach**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 7 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(7 bis) El uso de vehículos más largos en las operaciones de transporte*

*internacional tendrá consecuencias en la seguridad vial, en el medio ambiente y en las infraestructuras viarias. Antes de eliminar la prohibición existente con respecto a los vehículos más largos y pesados en las operaciones de transporte internacional, la Comisión debería evaluar los impactos potenciales de tal cambio en la normativa.*

Or. en

**Enmienda 92**  
**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 7 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(7 bis) Todos los cambios en las dimensiones de los vehículos pesados, ya sea con respecto a su longitud, altura, ancho o peso, tendrían un gran impacto económico en los Estados miembros, que tendrían que adaptar las infraestructuras, tanto las salidas de las autopistas, como los puentes, túneles, rotondas o los gradientes en las calles con pendiente.*

Or. en

**Enmienda 93**  
**Gesine Meissner**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 7 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(7 bis) La Comisión debería trabajar en un enfoque armonizado en relación con los procedimientos de aprobación de permisos especiales para los vehículos y*

*las combinaciones de vehículos que excedan las dimensiones máximas de acuerdo con el artículo 4, apartado 3. Es necesario armonizar los procedimientos de las autoridades competentes de los diferentes Estados miembros y/o regiones que permiten la circulación de cargas indivisibles.*

Or. en

#### *Justificación*

*En la práctica, los procedimientos de los Estados miembros, que son muy diferentes entre sí, presentan problemas a la hora de obtener permisos especiales para el transporte transfronterizo de piezas de aeromotores, por ejemplo.*

#### **Enmienda 94**

**Mathieu Grosch, Corien Wortmann-Kool, Dieter-Lebrecht Koch, Gesine Meissner**

#### **Propuesta de Directiva**

**Considerando 7 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(7 bis) A fin de evaluar el impacto de los vehículos que excedan las dimensiones estipuladas en la presente Directiva sobre seguridad vial, conviene que los Estados miembros recaben información acerca de los accidentes en los que hayan estado implicados vehículos pesados con una longitud superior a 18,75 m. La Comisión debería considerar la posibilidad de proponer la inclusión de estos datos en las obligaciones anuales de notificación de los Estados miembros en el marco de la Decisión 93/704/CE del Consejo relativa a la creación de un banco de datos comunitario sobre accidentes de circulación por carretera.*

Or. en

### *Justificación*

*The figure of 18.75 m is the longest vehicle limit allowed by Directive 96/53 for heavy goods vehicles. Taking into account the possibilities for longer dimensions of heavy goods vehicles of up to 2m under the new provisions for aerodynamic improvements, but also the derogations for national and cross border transport by even longer vehicles, it is appropriate to assess the impact of vehicles longer than 18.75m on road safety. The collection of such statistics by Member States should take place in the framework of Council Decisions 93/704/EC, which already provide for a yearly reporting obligation of road accidents, on the basis of an amendment proposed by the Commission.*

### **Enmienda 95** **Hubert Pirker**

#### **Propuesta de Directiva** **Considerando 8**

##### *Texto de la Comisión*

(8) La utilización de motorizaciones alternativas que ya no utilicen únicamente energía fósil y, por tanto, sean no contaminantes o menos contaminantes, tales como los motores eléctricos híbridos para los vehículos pesados o para los autobuses (principalmente en medio urbano o periurbano), se traduce en un exceso de peso que no debe contabilizarse en detrimento de la carga útil del vehículo, a fin de no penalizar desde el punto de vista económico al sector del transporte por carretera.

##### *Enmienda*

(8) La utilización de motorizaciones alternativas que ya no utilicen únicamente energía fósil y, por tanto, sean no contaminantes o menos contaminantes, tales como los motores eléctricos híbridos para los vehículos pesados o para los autobuses (principalmente en medio urbano o periurbano), se traduce en un exceso de peso que no debe contabilizarse en detrimento de la carga útil del vehículo, a fin de no penalizar desde el punto de vista económico al sector del transporte por carretera. ***Para no poner obstáculos a la investigación y desarrollo en este ámbito, la presente Directiva debe guiarse por el principio de neutralidad tecnológica.***

Or. de

### *Justificación*

*No tiene sentido encasillarse en solo dos motorizaciones. Con ello se pone freno a las posibles innovaciones en este campo. Esta Directiva no debe bloquear ningún desarrollo tecnológico, sino que debe ser tecnológicamente neutral.*

**Enmienda 96**  
**Phil Bennion**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 8**

*Texto de la Comisión*

(8) La utilización de motorizaciones alternativas que ya no utilicen únicamente energía fósil y, por tanto, sean no contaminantes o menos contaminantes, tales como los motores eléctricos híbridos para los vehículos pesados o para los autobuses (principalmente en medio urbano o periurbano), se traduce en un exceso de peso que no debe contabilizarse en detrimento de la carga útil del vehículo, a fin de no penalizar desde el punto de vista económico al sector del transporte por carretera.

*Enmienda*

(8) La utilización de **tecnología de baja emisión de carbono, que incluya** motorizaciones alternativas que ya no utilicen únicamente energía fósil y, por tanto, sean no contaminantes o menos contaminantes, tales como los motores eléctricos híbridos para los vehículos pesados o para los autobuses (principalmente en medio urbano o periurbano), se traduce en un exceso de peso que no debe contabilizarse en detrimento de la carga útil del vehículo, a fin de no penalizar desde el punto de vista económico al sector del transporte por carretera.

Or. en

**Enmienda 97**  
**Jörg Leichtfried**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 8**

*Texto de la Comisión*

(8) La utilización de motorizaciones alternativas que ya no utilicen únicamente energía fósil y, por tanto, sean no contaminantes o menos contaminantes, tales como los motores eléctricos híbridos para los vehículos pesados o para los autobuses (principalmente en medio urbano o periurbano), se traduce en un exceso de peso que no debe contabilizarse en detrimento de la carga útil del vehículo, a fin de no penalizar desde el punto de vista económico al sector del transporte por

*Enmienda*

(8) La utilización de motorizaciones alternativas que ya no utilicen únicamente energía fósil y, por tanto, sean no contaminantes o menos contaminantes, tales como los motores eléctricos híbridos para los vehículos pesados o para los autobuses (principalmente en medio urbano o periurbano), se traduce en un exceso de peso que no debe contabilizarse en detrimento de la carga útil del vehículo, a fin de no penalizar desde el punto de vista económico al sector del transporte por

carretera.

carretera. ***Los vehículos con motorizaciones alternativas deben poder exceder el peso máximo autorizado hasta una tonelada. Sin embargo, el peso adicional no debe incrementar el volumen de carga del vehículo. Conviene mantener el principio de neutralidad tecnológica.***

Or. de

#### *Justificación*

*Adición a la correspondiente enmienda del proyecto de informe, para aclarar que solo se permite un exceso de peso en la medida que realmente lo requiera la motorización alternativa. No se debe permitir un incremento del volumen de carga.*

#### **Enmienda 98 Oldřich Vlasák**

#### **Propuesta de Directiva Considerando 8**

##### *Texto de la Comisión*

(8) La utilización de motorizaciones alternativas que ya no utilicen únicamente energía fósil y, por tanto, sean no contaminantes o menos contaminantes, tales como los motores eléctricos híbridos para los vehículos pesados o para los autobuses (principalmente en medio urbano o periurbano), se traduce en un exceso de peso que no debe contabilizarse en detrimento de la carga útil del vehículo, a fin de no penalizar desde el punto de vista económico al sector del transporte por carretera.

##### *Enmienda*

(8) La utilización de motorizaciones alternativas que ya no utilicen únicamente energía fósil y, por tanto, sean no contaminantes o menos contaminantes, tales como los motores eléctricos híbridos para los vehículos pesados o para los autobuses (principalmente en medio urbano o periurbano) ***contribuye a lograr la independencia energética de la Unión, así como a cumplir los objetivos del Libro Blanco «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible.»***

Or. cs

#### **Enmienda 99 Christine De Veyrac, Dominique Vlasto**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 8**

*Texto de la Comisión*

(8) **La utilización de** motorizaciones alternativas que ya no utilicen únicamente energía fósil y, por tanto, sean no contaminantes o menos contaminantes, **tales como los motores eléctricos híbridos para los vehículos pesados o para los autobuses (principalmente en medio urbano o periurbano), se traduce en un exceso de peso que no debe contabilizarse** en detrimento de la carga útil del vehículo, a fin de no penalizar desde el punto de vista económico al sector del transporte por carretera.

*Enmienda*

(8) **Dentro del respeto del principio de neutralidad tecnológica y para alentar a los transportistas por carretera a utilizar** motorizaciones alternativas que ya no utilicen únicamente energía fósil y, por tanto, sean no contaminantes o menos contaminantes, **parece esencial que no se contabilice el sobrepeso originado por dichas motorizaciones alternativas** en detrimento de la carga útil del vehículo, a fin de no penalizar desde el punto de vista económico al sector del transporte por carretera.

Or. fr

**Enmienda 100**

**Petri Sarvamaa, Hannu Takkula, Eija-Riitta Korhola, Anneli Jäätteenmäki, Nils Torvalds, Sari Essayah, Anne E. Jensen, Christofer Fjellner, Anna Ibrisagic, Gunnar Hökmark, Alf Svensson, Anna Maria Corazza Bildt, Bendt Bendtsen**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 8**

*Texto de la Comisión*

(8) La utilización de motorizaciones alternativas que ya no utilicen únicamente energía fósil y, por tanto, sean no contaminantes o menos contaminantes, tales como los motores eléctricos híbridos para los vehículos pesados o para los autobuses (principalmente en medio urbano o periurbano), se traduce en un exceso de peso que no debe contabilizarse en detrimento de la carga útil del vehículo, a fin de no penalizar desde el punto de vista económico al sector del transporte por carretera.

*Enmienda*

(8) La utilización de motorizaciones alternativas que ya no utilicen únicamente energía fósil y, por tanto, sean no contaminantes o menos contaminantes, tales como los motores eléctricos híbridos para los vehículos pesados o para los autobuses (principalmente en medio urbano o periurbano), se traduce en un exceso de peso que no debe contabilizarse en detrimento de la carga útil del vehículo, a fin de no penalizar desde el punto de vista económico al sector del transporte por carretera. **Las soluciones también deberían respetar el principio de neutralidad tecnológica.**



**Enmienda 101**  
**Hubert Pirker**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 9**

*Texto de la Comisión*

(9) El Libro Blanco sobre el transporte insiste también en la necesidad de adaptarse a la evolución del transporte intermodal, en particular en el caso del transporte en contenedores, que muestra una utilización cada vez mayor de contenedores de 45 pies transportados en ferrocarril o por vías navegables. No obstante, la parte correspondiente al transporte por carretera dentro de trayectos intermodales solo puede efectuarse actualmente mediante procedimientos administrativos engorrosos tanto para los Estados miembros como para los transportistas, o si estos contenedores tienen esquinas biseladas patentadas cuyo coste es prohibitivo. Un aumento de 15 cm de la longitud de los vehículos que transportan dichos contenedores puede evitar a los transportistas procedimientos administrativos y facilitar el transporte intermodal, sin riesgo ni perjuicio para los demás usuarios de la carretera o de la infraestructura. En efecto, la pequeña extensión que representan estos 15 cm en relación con la longitud de un vehículo pesado articulado (16,50 m) no constituye un riesgo adicional para la seguridad vial. Siguiendo la línea directriz del Libro Blanco sobre el transporte, este aumento solo está autorizado para el transporte intermodal, en el que el componente de carretera **no excede de 300 km** para operaciones de transporte que incluyen un componente ferroviario, fluvial o marítimo. ***Esta distancia parece suficiente*** para

*Enmienda*

(9) El Libro Blanco sobre el transporte insiste también en la necesidad de adaptarse a la evolución del transporte intermodal, en particular en el caso del transporte en contenedores, que muestra una utilización cada vez mayor de contenedores de 45 pies transportados en ferrocarril o por vías navegables. No obstante, la parte correspondiente al transporte por carretera dentro de trayectos intermodales solo puede efectuarse actualmente mediante procedimientos administrativos engorrosos tanto para los Estados miembros como para los transportistas, o si estos contenedores tienen esquinas biseladas patentadas cuyo coste es prohibitivo. Un aumento de 15 cm de la longitud de los vehículos que transportan dichos contenedores puede evitar a los transportistas procedimientos administrativos y facilitar el transporte intermodal, sin riesgo ni perjuicio para los demás usuarios de la carretera o de la infraestructura. En efecto, la pequeña extensión que representan estos 15 cm en relación con la longitud de un vehículo pesado articulado (16,50 m) no constituye un riesgo adicional para la seguridad vial. Siguiendo la línea directriz del Libro Blanco sobre el transporte, este aumento solo está autorizado para el transporte intermodal, en el que el componente de carretera para operaciones de transporte que incluyen un componente ferroviario, fluvial o marítimo ***se ha de valorar de forma diferente en cada región y ha de ser***

conectar un emplazamiento industrial o comercial con una terminal de carga o un puerto fluvial. A fin de conectar un puerto marítimo y contribuir al desarrollo de las autopistas del mar, es posible ampliar esta distancia para una operación de transporte marítimo de corta distancia intraeuropea.

*establecido por los Estados miembros,* para conectar un emplazamiento industrial o comercial con una terminal de carga o un puerto fluvial. A fin de conectar un puerto marítimo y contribuir al desarrollo de las autopistas del mar, es posible ampliar esta distancia para una operación de transporte marítimo de corta distancia intraeuropea.

Or. de

### *Justificación*

*Establecer un límite rígido, expresado en kilómetros, para el transporte realizado por carretera en el marco de un transporte intermodal no será posible de aplicar de forma coherente en la práctica y no tiene en cuenta en absoluto la eficacia, la rentabilidad y el medio ambiente ni las particularidades infraestructurales y geográficas de cada Estado miembro.*

## **Enmienda 102** **Jörg Leichtfried**

### **Propuesta de Directiva** **Considerando 9**

#### *Texto de la Comisión*

(9) El Libro Blanco sobre el transporte insiste también en la necesidad de adaptarse a la evolución del transporte intermodal, en particular en el caso del transporte en contenedores, que muestra una utilización cada vez mayor de contenedores de 45 pies transportados en ferrocarril o por vías navegables. No obstante, la parte correspondiente al transporte por carretera dentro de trayectos intermodales solo puede efectuarse actualmente mediante procedimientos administrativos engorrosos tanto para los Estados miembros como para los transportistas, o si estos contenedores tienen esquinas biseladas patentadas cuyo coste es prohibitivo. Un aumento de 15 cm de la longitud de los vehículos puede evitar a los transportistas procedimientos

#### *Enmienda*

(9) El Libro Blanco sobre el transporte insiste también en la necesidad de adaptarse a la evolución del transporte intermodal, en particular en el caso del transporte en contenedores, que muestra una utilización cada vez mayor de contenedores de 45 pies transportados en ferrocarril o por vías navegables. No obstante, la parte correspondiente al transporte por carretera dentro de trayectos intermodales solo puede efectuarse actualmente mediante procedimientos administrativos engorrosos tanto para los Estados miembros como para los transportistas, o si estos contenedores tienen esquinas biseladas patentadas cuyo coste es prohibitivo. Un aumento de 15 cm de la longitud de los vehículos puede evitar a los transportistas procedimientos

administrativos y facilitar el transporte **intermodal**, sin riesgo ni perjuicio para los demás usuarios de la carretera o de la infraestructura. En efecto, la pequeña extensión que representan estos 15 cm en relación con la longitud de un vehículo pesado articulado (16,50 m) no constituye un riesgo adicional para la seguridad vial. ***Siguiendo la línea directriz del Libro Blanco sobre el transporte, este aumento solo está autorizado para el transporte intermodal, en el que el componente de carretera no excede de 300 km para operaciones de transporte que incluyen un componente ferroviario, fluvial o marítimo. Esta distancia parece suficiente para conectar un emplazamiento industrial o comercial con una terminal de carga o un puerto fluvial. A fin de conectar un puerto marítimo y contribuir al desarrollo de las autopistas del mar, es posible ampliar esta distancia para una operación de transporte marítimo de corta distancia intraeuropea.***

administrativos y facilitar el transporte **combinado**, sin riesgo ni perjuicio para los demás usuarios de la carretera o de la infraestructura. En efecto, la pequeña extensión que representan estos 15 cm en relación con la longitud de un vehículo pesado articulado (16,50 m) no constituye un riesgo adicional para la seguridad vial. ***Este aumento solo está autorizado para el transporte combinado, en el que el componente de carretera para operaciones de transporte que incluyen un componente ferroviario, fluvial o marítimo debe llegar, a lo sumo, a la estación de ferrocarril de embarque o de desembarque más próxima, o proceder de ella (en caso de transporte ferroviario), o limitarse a un radio que no exceda de 150 km a partir del puerto interior o marítimo de desembarque o de desembarque.***

Or. de

#### *Justificación*

*Corrección de la correspondiente enmienda del proyecto de informe.*

#### **Enmienda 103 Corien Wortmann-Kool**

#### **Propuesta de Directiva Considerando 9**

##### *Texto de la Comisión*

(9) El Libro Blanco sobre el transporte insiste también en la necesidad de adaptarse a la evolución del transporte intermodal, en particular en el caso del transporte en contenedores, con una creciente utilización de contenedores de más de 45 pies que se transportan en

##### *Enmienda*

(9) El Libro Blanco sobre el transporte insiste también en la necesidad de adaptarse a la evolución del transporte intermodal, en particular en el caso del transporte en contenedores, con una creciente utilización de contenedores de más de 45 pies que se transportan en

ferrocarril o por vías navegables. No obstante, la parte correspondiente al transporte por carretera dentro de trayectos intermodales solo puede efectuarse actualmente mediante procedimientos administrativos onerosos tanto para los Estados miembros como para los transportistas, o si estos contenedores tienen esquinas biseladas patentadas cuyo coste es prohibitivo. Un aumento de **15** cm de la longitud de los vehículos puede evitar a los transportistas procedimientos administrativos y facilitar el transporte intermodal, sin riesgo ni perjuicio para los demás usuarios de la carretera o de la infraestructura. En efecto, la pequeña extensión que representan estos **15** cm en relación con la longitud de un vehículo pesado articulado (16,50 m) no constituye un riesgo adicional para la seguridad vial. Siguiendo la línea directriz del Libro Blanco sobre el transporte, este aumento solo está autorizado para el transporte intermodal, en el que el componente de carretera no excede de 300 km para operaciones de transporte que incluyen un componente ferroviario, fluvial o marítimo. Esta distancia parece suficiente para conectar un emplazamiento industrial o comercial con una terminal de carga o un puerto fluvial. A fin de conectar un puerto marítimo y contribuir al desarrollo de las autopistas del mar, es posible ampliar esta distancia para una operación de transporte marítimo de corta distancia intraeuropea.

ferrocarril o por vías navegables. No obstante, la parte correspondiente al transporte por carretera dentro de trayectos intermodales solo puede efectuarse actualmente mediante procedimientos administrativos onerosos tanto para los Estados miembros como para los transportistas, o si estos contenedores tienen esquinas biseladas patentadas cuyo coste es prohibitivo. Un aumento de **80** cm de la longitud de los vehículos puede evitar a los transportistas procedimientos administrativos y facilitar el transporte intermodal, sin riesgo ni perjuicio para los demás usuarios de la carretera o de la infraestructura. En efecto, la pequeña extensión que representan estos **80** cm en relación con la longitud de un vehículo pesado articulado (16,50 m) no constituye un riesgo adicional para la seguridad vial. Siguiendo la línea directriz del Libro Blanco sobre el transporte, este aumento solo está autorizado para el transporte intermodal, en el que el componente de carretera no excede de 300 km para operaciones de transporte que incluyen un componente ferroviario, fluvial o marítimo. Esta distancia parece suficiente para conectar un emplazamiento industrial o comercial con una terminal de carga o un puerto fluvial. A fin de conectar un puerto marítimo y contribuir al desarrollo de las autopistas del mar, es posible ampliar esta distancia para una operación de transporte marítimo de corta distancia intraeuropea.

Or. en

### *Justificación*

*Un aumento de longitud de 15 cm para facilitar el transporte de contenedores de 45 pies por carretera no tiene sentido. Solo tiene efecto si se está desarrollando un chasis completamente nuevo para el transporte de contenedores de 45 pies. Hace algunos años, la Comisión permitió a los Estados miembros establecer condiciones especiales para el transporte de contenedores de 45 pies. Los Países Bajos y Bélgica permitieron, sobre esta base, un aumento de longitud de 80 cm. Este aumento hace posible el transporte de un contenedor de más de 45 pies en un chasis de contenedor estándar.*

**Enmienda 104**  
**Dieter-Lebrecht Koch**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 9**

*Texto de la Comisión*

(9) El Libro Blanco sobre el transporte insiste también en la necesidad de adaptarse a la evolución del transporte intermodal, en particular en el caso del transporte en contenedores, que muestra una utilización cada vez mayor de contenedores de 45 pies transportados en ferrocarril o por vías navegables. No obstante, la parte correspondiente al transporte por carretera dentro de trayectos intermodales solo puede efectuarse actualmente mediante procedimientos administrativos engorrosos tanto para los Estados miembros como para los transportistas, o si estos contenedores tienen esquinas biseladas patentadas cuyo coste es prohibitivo. Un aumento de 15 cm de la longitud de los vehículos que transportan dichos contenedores puede evitar a los transportistas procedimientos administrativos y facilitar el transporte intermodal, sin riesgo ni perjuicio para los demás usuarios de la carretera o de la infraestructura. En efecto, la pequeña extensión que representan estos 15 cm en relación con la longitud de un vehículo pesado articulado (16,50 m) no constituye un riesgo adicional para la seguridad vial. Siguiendo la línea directriz del Libro Blanco sobre el transporte, este aumento solo está autorizado para el transporte intermodal, en el que el componente de carretera no excede de **300** km para operaciones de transporte que incluyen un componente ferroviario, fluvial o marítimo. Esta distancia parece suficiente para conectar un emplazamiento industrial o comercial con una terminal de carga o un

*Enmienda*

(9) El Libro Blanco sobre el transporte insiste también en la necesidad de adaptarse a la evolución del transporte intermodal, en particular en el caso del transporte en contenedores, que muestra una utilización cada vez mayor de contenedores de 45 pies transportados en ferrocarril o por vías navegables. No obstante, la parte correspondiente al transporte por carretera dentro de trayectos intermodales solo puede efectuarse actualmente mediante procedimientos administrativos engorrosos tanto para los Estados miembros como para los transportistas, o si estos contenedores tienen esquinas biseladas patentadas cuyo coste es prohibitivo. Un aumento de 15 cm de la longitud de los vehículos que transportan dichos contenedores puede evitar a los transportistas procedimientos administrativos y facilitar el transporte intermodal, sin riesgo ni perjuicio para los demás usuarios de la carretera o de la infraestructura. En efecto, la pequeña extensión que representan estos 15 cm en relación con la longitud de un vehículo pesado articulado (16,50 m) no constituye un riesgo adicional para la seguridad vial. Siguiendo la línea directriz del Libro Blanco sobre el transporte, este aumento solo está autorizado para el transporte intermodal, en el que el componente de carretera no excede de **500** km para operaciones de transporte que incluyen un componente ferroviario, fluvial o marítimo. Esta distancia parece suficiente para conectar un emplazamiento industrial o comercial con una terminal de carga o un

puerto fluvial. A fin de conectar un puerto marítimo y contribuir al desarrollo de las autopistas del mar, es posible ampliar esta distancia para una operación de transporte marítimo de corta distancia intraeuropea.

puerto fluvial. A fin de conectar un puerto marítimo y contribuir al desarrollo de las autopistas del mar, es posible ampliar esta distancia para una operación de transporte marítimo de corta distancia intraeuropea.

Or. de

## **Enmienda 105** **Petri Sarvamaa**

### **Propuesta de Directiva** **Considerando 9**

#### *Texto de la Comisión*

(9) El Libro Blanco sobre el transporte insiste también en la necesidad de adaptarse a la evolución del transporte intermodal, en particular en el caso del transporte en contenedores, con una creciente utilización de contenedores de más de 45 pies que se transportan en ferrocarril o por vías navegables. No obstante, la parte correspondiente al transporte por carretera dentro de trayectos intermodales solo puede efectuarse actualmente mediante procedimientos administrativos onerosos tanto para los Estados miembros como para los transportistas, o si estos contenedores tienen esquinas biseladas patentadas cuyo coste es prohibitivo. Un aumento de 15 cm de la longitud de los vehículos puede evitar a los transportistas procedimientos administrativos y facilitar el transporte intermodal, sin riesgo ni perjuicio para los demás usuarios de la carretera o de la infraestructura. En efecto, la pequeña extensión que representan estos 15 cm en relación con la longitud de un vehículo pesado articulado (16,50 m) no constituye un riesgo adicional para la seguridad vial. Siguiendo la línea directriz del Libro Blanco sobre el transporte, este aumento solo está autorizado para el transporte

#### *Enmienda*

(9) El Libro Blanco sobre el transporte insiste también en la necesidad de adaptarse a la evolución del transporte intermodal, en particular en el caso del transporte en contenedores, con una creciente utilización de contenedores de más de 45 pies que se transportan en ferrocarril o por vías navegables. No obstante, la parte correspondiente al transporte por carretera dentro de trayectos intermodales solo puede efectuarse actualmente mediante procedimientos administrativos onerosos tanto para los Estados miembros como para los transportistas, o si estos contenedores tienen esquinas biseladas patentadas cuyo coste es prohibitivo. Un aumento de 15 cm de la longitud de los vehículos puede evitar a los transportistas procedimientos administrativos y facilitar el transporte intermodal, sin riesgo ni perjuicio para los demás usuarios de la carretera o de la infraestructura. En efecto, la pequeña extensión que representan estos 15 cm en relación con la longitud de un vehículo pesado articulado (16,50 m) no constituye un riesgo adicional para la seguridad vial. Siguiendo la línea directriz del Libro Blanco sobre el transporte, este aumento solo está autorizado para el transporte

intermodal, en el que el componente de carretera no excede de 300 km para operaciones de transporte que incluyen un componente ferroviario, fluvial o marítimo. Esta distancia parece suficiente para conectar un emplazamiento industrial o comercial con una terminal de carga o un puerto fluvial. A fin de conectar un puerto marítimo y contribuir al desarrollo de las autopistas del mar, es posible ampliar esta distancia para una operación de transporte marítimo de corta distancia intraeuropea.

intermodal, en el que el componente de carretera no excede de 300 km *o del 50 %* para operaciones de transporte que incluyen un componente ferroviario, fluvial o marítimo. Esta distancia parece suficiente para conectar un emplazamiento industrial o comercial con una terminal de carga o un puerto fluvial. A fin de conectar un puerto marítimo y contribuir al desarrollo de las autopistas del mar, es posible ampliar esta distancia para una operación de transporte marítimo de corta distancia intraeuropea.

Or. en

## **Enmienda 106** **Phil Bennion**

### **Propuesta de Directiva** **Considerando 9**

#### *Texto de la Comisión*

(9) El Libro Blanco sobre el transporte insiste también en la necesidad de adaptarse a la evolución del transporte intermodal, en particular en el caso del transporte en contenedores, con una creciente utilización de contenedores de más de 45 pies que se transportan en ferrocarril o por vías navegables. No obstante, la parte correspondiente al transporte por carretera dentro de trayectos intermodales solo puede efectuarse actualmente mediante procedimientos administrativos onerosos tanto para los Estados miembros como para los transportistas, o si estos contenedores tienen esquinas biseladas patentadas cuyo coste es prohibitivo. Un aumento de 15 cm de la longitud de los vehículos puede evitar a los transportistas procedimientos administrativos y facilitar el transporte intermodal, sin riesgo ni perjuicio para los demás usuarios de la carretera o de la infraestructura. En efecto, la pequeña

#### *Enmienda*

(9) El Libro Blanco sobre el transporte insiste también en la necesidad de adaptarse a la evolución del transporte intermodal, en particular en el caso del transporte en contenedores, con una creciente utilización de contenedores de más de 45 pies que se transportan en ferrocarril o por vías navegables. No obstante, la parte correspondiente al transporte por carretera dentro de trayectos intermodales solo puede efectuarse actualmente mediante procedimientos administrativos onerosos tanto para los Estados miembros como para los transportistas, o si estos contenedores tienen esquinas biseladas patentadas cuyo coste es prohibitivo. Un aumento de 15 cm de la longitud de los vehículos puede evitar a los transportistas procedimientos administrativos y facilitar el transporte intermodal, sin riesgo ni perjuicio para los demás usuarios de la carretera o de la infraestructura. En efecto, la pequeña

extensión que representan estos 15 cm en relación con la longitud de un vehículo pesado articulado (16,50 m) no constituye un riesgo adicional para la seguridad vial. Siguiendo la línea directriz del Libro Blanco sobre el transporte, este aumento solo está autorizado para el transporte intermodal, en el que el componente de carretera no excede de 300 km para operaciones de transporte que incluyen un componente ferroviario, fluvial o marítimo. Esta distancia parece suficiente para conectar un emplazamiento industrial o comercial con una terminal de carga o un puerto fluvial. *A fin de conectar un puerto marítimo y contribuir al desarrollo de las autopistas del mar, es posible ampliar esta distancia para una operación de transporte marítimo de corta distancia intraeuropea.*

extensión que representan estos 15 cm en relación con la longitud de un vehículo pesado articulado (16,50 m) no constituye un riesgo adicional para la seguridad vial. Siguiendo la línea directriz del Libro Blanco sobre el transporte, este aumento solo está autorizado para el transporte intermodal, en el que el componente de carretera no excede de 300 km para operaciones de transporte que incluyen un componente ferroviario, fluvial o marítimo. Esta distancia parece suficiente para conectar un emplazamiento industrial o comercial con una terminal de carga o un puerto fluvial. ***Teniendo en cuenta las circunstancias específicas de los Estados miembros insulares, a fin de conectar un puerto marítimo y contribuir al desarrollo de las autopistas del mar, es posible ampliar esta distancia para una operación de transporte marítimo de corta distancia intraeuropea.***

Or. en

**Enmienda 107**  
**Philippe De Backer**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 9**

*Texto de la Comisión*

(9) El Libro Blanco sobre el transporte insiste también en la necesidad de adaptarse a la evolución del transporte intermodal, en particular en el caso del transporte en contenedores, con una creciente utilización de contenedores de más de 45 pies que se transportan en ferrocarril o por vías navegables. No obstante, la parte correspondiente al transporte por carretera dentro de trayectos intermodales solo puede efectuarse actualmente mediante procedimientos administrativos onerosos tanto para los

*Enmienda*

(9) El Libro Blanco sobre el transporte insiste también en la necesidad de adaptarse a la evolución del transporte intermodal, en particular en el caso del transporte en contenedores, con una creciente utilización de contenedores de más de 45 pies que se transportan en ferrocarril o por vías navegables. No obstante, la parte correspondiente al transporte por carretera dentro de trayectos intermodales solo puede efectuarse actualmente mediante procedimientos administrativos onerosos tanto para los



Estados miembros como para los transportistas, o si estos contenedores tienen esquinas biseladas patentadas cuyo coste es prohibitivo. Un aumento de **15** cm de la longitud de los vehículos puede evitar a los transportistas procedimientos administrativos y facilitar el transporte intermodal, sin riesgo ni perjuicio para los demás usuarios de la carretera o de la infraestructura. En efecto, la pequeña extensión que representan estos **15** cm en relación con la longitud de un vehículo pesado articulado (16,50 m) no constituye un riesgo adicional para la seguridad vial. Siguiendo la línea directriz del Libro Blanco sobre el transporte, este aumento solo está autorizado para el transporte intermodal, ***en el que el componente de carretera no excede de 300 km para operaciones de transporte que incluyen un componente ferroviario, fluvial o marítimo. Esta distancia parece suficiente para conectar un emplazamiento industrial o comercial con una terminal de carga o un puerto fluvial. A fin de conectar un puerto marítimo y contribuir al desarrollo de las autopistas del mar, es posible ampliar esta distancia para una operación de transporte marítimo de corta distancia intraeuropea.***

Estados miembros como para los transportistas, o si estos contenedores tienen esquinas biseladas patentadas cuyo coste es prohibitivo. Un aumento de **80** cm de la longitud de los vehículos puede evitar a los transportistas procedimientos administrativos y facilitar el transporte intermodal, sin riesgo ni perjuicio para los demás usuarios de la carretera o de la infraestructura. En efecto, la pequeña extensión que representan estos **80** cm en relación con la longitud de un vehículo pesado articulado (16,50 m) no constituye un riesgo adicional para la seguridad vial. Siguiendo la línea directriz del Libro Blanco sobre el transporte, este aumento solo está autorizado para el transporte intermodal.

Or. en

#### *Justificación*

*Un aumento de longitud de 15 cm podría no siempre ser suficiente para los vehículos que realicen actividades de transporte en contenedores de más de 45 pies. Bélgica, por ejemplo, permite una ampliación de 77 cm para el transporte de contenedores de más de 45 pies desde y hacia una terminal intermodal en el territorio nacional. Por tanto, es necesaria una enmienda que proponga una ampliación adicional.*

**Enmienda 108**  
**Markus Ferber**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 10**

*Texto de la Comisión*

(10) Con objeto de seguir promoviendo el transporte intermodal **y de tener en cuenta el peso en vacío de los contenedores de 45 pies**, conviene hacer extensiva la disposición que autoriza la circulación de vehículos con 5 o 6 ejes con 44 toneladas **de peso** que transporten, en transporte intermodal, contenedores de 40 pies, **a los que transporten contenedores de 45 pies**.

*Enmienda*

(10) Con objeto de seguir promoviendo el transporte intermodal, **se han de considerar todas las unidades de carga intermodal que existan**. **A fin** de tener en cuenta **debidamente su** peso en vacío, conviene hacer extensiva la disposición que autoriza la circulación de vehículos con 5 o 6 ejes con **peso máximo autorizado de** 44 toneladas que transporten, en transporte intermodal, contenedores de 40 pies, **a las unidades de transporte intermodal con arreglo al artículo 2 de la Directiva (por ejemplo, cajas móviles y contenedores de hasta 45 pies)**.

Or. de

**Enmienda 109**

**Patricia van der Kammen**

**Propuesta de Directiva**

**Considerando 11**

*Texto de la Comisión*

(11) Desde la adopción de la Directiva **96/53/CE**, el peso medio de los pasajeros de los autocares, así como el de los equipajes, ha aumentado de manera considerable, lo que se ha traducido en una reducción progresiva del número de pasajeros transportados en razón de los límites de peso impuestos por la Directiva. La necesidad de promover el transporte colectivo frente al transporte individual en aras de una mejor eficacia energética, requiere restablecer el número anterior de pasajeros por autocar teniendo en cuenta el aumento del peso de pasajeros y de equipajes. Esto puede realizarse mediante un aumento del peso autorizado de los autocares de dos ejes, si bien en unos

*Enmienda*

(11) Desde la adopción de la Directiva **2002/7/CE**, el peso medio de los pasajeros de los autocares, así como el de los equipajes, ha aumentado de manera considerable, lo que se ha traducido en una reducción progresiva del número de pasajeros transportados en razón de los límites de peso impuestos por la Directiva. La necesidad de promover el transporte colectivo frente al transporte individual en aras de una mejor eficacia energética, requiere restablecer el número anterior de pasajeros por autocar teniendo en cuenta el aumento del peso de pasajeros y de equipajes. Esto puede realizarse mediante un aumento del peso autorizado de los autocares de dos ejes, si bien en unos

límites que garanticen que no se producen daños en las infraestructuras como resultado de un mayor desgaste.

límites que garanticen que no se producen daños en las infraestructuras como resultado de un mayor desgaste.

Or. nl

**Enmienda 110**  
**Phil Bennion**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 12**

*Texto de la Comisión*

(12) Las autoridades responsables de hacer cumplir los requisitos relativos al transporte por carretera constatan un elevado número de infracciones, a veces graves, en lo que respecta al peso de los vehículos de transporte. Esta situación se debe al número insuficiente de controles realizados en virtud de la Directiva 96/53/CE, o a su escasa eficacia. Además, los procedimientos y las normas de control varían entre Estados miembros, creando situaciones de inseguridad jurídica para los conductores de vehículos que circulen en varios Estados miembros de la Unión. Por otra parte, los transportistas que no cumplen las normas obtienen una ventaja competitiva significativa en comparación con sus competidores cumplidores y con los demás medios de transporte. Esta situación obstaculiza el buen funcionamiento del mercado interior. Por consiguiente, es necesario que los Estados miembros refuercen el ritmo de los controles efectuados, tanto en lo que respecta a los realizados manualmente como a las preselecciones con vistas a dicho control.

*Enmienda*

(12) Las autoridades responsables de hacer cumplir los requisitos relativos al transporte por carretera constatan un elevado número de infracciones, a veces graves, en lo que respecta al peso de los vehículos de transporte. Esta situación se debe al número insuficiente de controles realizados en virtud de la Directiva 96/53/CE, o a su escasa eficacia. Además, los procedimientos y las normas de control varían entre Estados miembros, creando situaciones de inseguridad jurídica para los conductores de vehículos que circulen en varios Estados miembros de la Unión. Por otra parte, los transportistas que no cumplen las normas obtienen una ventaja competitiva significativa en comparación con sus competidores cumplidores y con los demás medios de transporte. Esta situación obstaculiza el buen funcionamiento del mercado interior **y representa un riesgo para la seguridad vial**. Por consiguiente, es necesario que los Estados miembros refuercen el ritmo **y la eficiencia** de los controles efectuados, tanto en lo que respecta a los realizados manualmente como a las preselecciones con vistas a dicho control **basándose en un sistema de clasificación de riesgos**.

Or. en

## Justificación

*Deberá atribuírsele un perfil de riesgo a cada empresa identificada en el sistema de clasificación de riesgos de las inspecciones en carretera para garantizar que los controles realizados a los vehículos sean eficientes.*

### Enmienda 111

Patricia van der Kammen

### Propuesta de Directiva

#### Considerando 12

#### *Texto de la Comisión*

(12) Las autoridades responsables de hacer cumplir los requisitos relativos al transporte por carretera constatan un elevado número de infracciones, a veces graves, en lo que respecta al peso de los vehículos de transporte. ***Esta situación se debe al número insuficiente de*** controles realizados en virtud de la Directiva 96/53/CE, o a su escasa eficacia. Además, los procedimientos y las normas de control varían entre Estados miembros, ***creando situaciones de inseguridad jurídica para los conductores de vehículos que circulan en varios Estados miembros de la Unión.*** ***Por otra parte,*** los transportistas que no cumplen las normas obtienen una ventaja competitiva significativa en comparación con sus competidores cumplidores y con los demás medios de transporte. Esta situación obstaculiza el buen funcionamiento del mercado interior. Por consiguiente, ***es necesario que*** los Estados miembros ***refuercen*** el ritmo de los controles efectuados, tanto en lo que respecta a los realizados manualmente como a las preselecciones con vistas a dicho control.

#### *Enmienda*

(12) Las autoridades responsables de hacer cumplir los requisitos relativos al transporte por carretera constatan un elevado número de infracciones, a veces graves, en lo que respecta al peso de los vehículos de transporte. ***Entre los factores que influyen se encuentran los*** controles realizados en virtud de la Directiva 96/53/CE, o su escasa eficacia. Además, los procedimientos y las normas de control varían entre Estados miembros ***y*** los transportistas que no cumplen las normas obtienen una ventaja competitiva significativa en comparación con sus competidores cumplidores y con los demás medios de transporte. Esta situación obstaculiza el buen funcionamiento del mercado interior. Por consiguiente, ***corresponde a*** los Estados miembros ***reforzar, si así lo desean,*** el ritmo de los controles efectuados, tanto en lo que respecta a los realizados manualmente como a las preselecciones con vistas a dicho control.

Or. nl

**Enmienda 112**  
**Anne E. Jensen**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 13**

*Texto de la Comisión*

(13) En efecto, ya están disponibles soluciones tecnológicas sencillas, fijas o móviles, que permiten preseleccionar los vehículos sospechosos de infracción sin necesidad de detenerlos, una manera de actuar menos perjudicial para la fluidez del tráfico, menos onerosa y que garantiza condiciones de seguridad óptimas. Algunos dispositivos pueden instalarse a bordo de los vehículos pesados y ofrecen al conductor un medio de autocontrol que le permite comprobar si cumple la legislación. Estos dispositivos a bordo pueden también comunicar sus datos sin necesidad de detener el vehículo a agentes o sistemas automáticos de control situados en la carretera, utilizando una interfaz de comunicación microondas. En lo que respecta a la preselección, ***se considera que un umbral mínimo de un pesaje por cada 2 000 vehículos-kilómetro garantiza la eficacia del control en el territorio de la Unión, ya que permite controlar cada vehículo de media estadística cada tres días.***

*Enmienda*

(13) En efecto, ya están disponibles soluciones tecnológicas sencillas, fijas o móviles, que permiten preseleccionar los vehículos sospechosos de infracción sin necesidad de detenerlos, una manera de actuar menos perjudicial para la fluidez del tráfico, menos onerosa y que garantiza condiciones de seguridad óptimas. Algunos dispositivos pueden instalarse a bordo de los vehículos pesados y ofrecen al conductor un medio de autocontrol que le permite comprobar si cumple la legislación. Estos dispositivos a bordo pueden también comunicar sus datos sin necesidad de detener el vehículo a agentes o sistemas automáticos de control situados en la carretera, utilizando una interfaz de comunicación microondas. En lo que respecta a la preselección, ***deberá ser proporcionada en relación con el número total de estos vehículos registrados y/o en funcionamiento en su territorio*** para garantizar la eficacia del control en el territorio de la Unión. ***Las soluciones tecnológicas solo deberían ser utilizadas por los Estados miembros si han demostrado precisión y fiabilidad tecnológica y si se aplican de forma similar en todos los Estados miembros.***

Or. en

*Justificación*

*Los Estados miembros solo deberían utilizar soluciones «demostradas» y los procedimientos de ejecución deberían estar armonizados entre los Estados miembros de la UE. Debería corresponder a los Estados miembros la decisión relativa al número de vehículos que deben preseleccionarse para los controles, teniendo en cuenta el número de vehículos registrados y/o funcionando en su territorio.*

**Enmienda 113**  
**Markus Ferber**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 13**

*Texto de la Comisión*

(13) En efecto, ya están disponibles soluciones tecnológicas sencillas, fijas o móviles, que permiten preseleccionar los vehículos sospechosos de infracción sin necesidad de detenerlos, una manera de actuar menos perjudicial para la fluidez del tráfico, menos onerosa y que garantiza condiciones de seguridad óptimas. Algunos dispositivos pueden instalarse a bordo de los vehículos pesados y ofrecen al conductor un medio de autocontrol que le permite comprobar si cumple la legislación. Estos dispositivos a bordo pueden también comunicar sus datos sin necesidad de detener el vehículo a agentes o sistemas automáticos de control situados en la carretera, utilizando una interfaz de comunicación microondas. En lo que respecta a la preselección, se considera que ***un umbral mínimo de un pesaje por cada 2 000 vehículos-kilómetro*** garantiza la eficacia del control en el territorio de la Unión, ***ya que permite controlar cada vehículo de media estadística cada tres días.***

*Enmienda*

(13) En efecto, ya están disponibles soluciones tecnológicas sencillas, fijas o móviles, que permiten preseleccionar los vehículos sospechosos de infracción sin necesidad de detenerlos, una manera de actuar menos perjudicial para la fluidez del tráfico, menos onerosa y que garantiza condiciones de seguridad óptimas. Algunos dispositivos pueden instalarse a bordo de los vehículos pesados y ofrecen al conductor un medio de autocontrol que le permite comprobar si cumple la legislación. Estos dispositivos a bordo pueden también comunicar sus datos sin necesidad de detener el vehículo a agentes o sistemas automáticos de control situados en la carretera, utilizando una interfaz de comunicación microondas. ***Deben armonizarse a escala europea todos los sistemas de control y todos los requisitos técnicos. En cuanto a los sistemas que se instalen en los vehículos comerciales, deben introducirse normas análogas en los procesos de homologación de forma obligatoria para todos los vehículos comerciales.*** En lo que respecta a la preselección, se considera que ***un porcentaje mínimo del [ ] % de los vehículos incluidos en el ámbito de aplicación en su territorio nacional*** garantiza la eficacia del control en el territorio de la Unión. ***Los vehículos extranjeros se incluirán en la cuota de inspección conforme a su contribución a la circulación en el territorio.***

Or. de

## *Justificación*

*En los Estados miembros rigen diferentes normas técnicas para los sistemas de control. Para contar con mediciones comparables en toda Europa deben aplicarse requisitos equivalentes. La preselección de las mediciones debe adaptarse a la modificación propuesta para la frecuencia de las inspecciones técnicas en carretera.*

### **Enmienda 114**

**Silvia-Adriana Țicău**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Considerando 13**

#### *Texto de la Comisión*

(13) En efecto, ya están disponibles soluciones tecnológicas sencillas, fijas o móviles, que permiten preseleccionar los vehículos sospechosos de infracción sin necesidad de detenerlos, una manera de actuar menos perjudicial para la fluidez del tráfico, menos onerosa y que garantiza condiciones de seguridad óptimas. Algunos dispositivos pueden instalarse a bordo de los vehículos pesados y ofrecen al conductor un medio de autocontrol que le permite comprobar si cumple la legislación. Estos dispositivos a bordo **pueden** también comunicar sus datos sin necesidad de detener el vehículo a agentes o sistemas automáticos de control situados en la carretera, utilizando una interfaz de comunicación microondas. En lo que respecta a la preselección, se considera que un umbral mínimo de un pesaje por cada 2 000 vehículos-kilómetro garantiza la eficacia del control en el territorio de la Unión, ya que permite controlar cada vehículo de media estadística cada tres días.

#### *Enmienda*

(13) En efecto, ya están disponibles soluciones tecnológicas sencillas, fijas o móviles, que permiten preseleccionar los vehículos sospechosos de infracción sin necesidad de detenerlos, una manera de actuar menos perjudicial para la fluidez del tráfico, menos onerosa y que garantiza condiciones de seguridad óptimas. Algunos dispositivos pueden instalarse a bordo de los vehículos pesados y ofrecen al conductor un medio de autocontrol que le permite comprobar si cumple la legislación. Estos dispositivos a bordo **son capaces** también **de** comunicar sus datos sin necesidad de detener el vehículo a agentes o sistemas automáticos de control situados en la carretera, utilizando una interfaz de comunicación microondas. En lo que respecta a la preselección, se considera que un umbral mínimo de un pesaje por cada 2 000 vehículos-kilómetro garantiza la eficacia del control en el territorio de la Unión, ya que permite controlar cada vehículo de media estadística cada tres días.

Or. ro

**Enmienda 115**  
**Phil Bennion**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 13**

*Texto de la Comisión*

(13) En efecto, ya están disponibles soluciones tecnológicas sencillas, fijas o móviles, que permiten preseleccionar los vehículos sospechosos de infracción sin necesidad de detenerlos, una manera de actuar menos perjudicial para la fluidez del tráfico, menos onerosa y que garantiza condiciones de seguridad óptimas. **Algunos** dispositivos **pueden** instalarse a bordo de los vehículos pesados **y ofrecen** al conductor un medio de autocontrol que le permite comprobar si cumple la legislación. Estos dispositivos a bordo pueden también comunicar sus datos sin necesidad de detener el vehículo a agentes o sistemas automáticos de control situados en la carretera, utilizando una interfaz de comunicación microondas. En lo que respecta a la preselección, se considera que un umbral mínimo de un pesaje por cada 2 000 vehículos-kilómetro garantiza la eficacia del control en el territorio de la Unión, ya que permite controlar cada vehículo de media estadística cada tres días.

*Enmienda*

(13) En efecto, ya están disponibles soluciones tecnológicas sencillas, fijas o móviles, que permiten preseleccionar los vehículos sospechosos de infracción sin necesidad de detenerlos, una manera de actuar menos perjudicial para la fluidez del tráfico, menos onerosa y que garantiza condiciones de seguridad óptimas. **Además, cuando corresponda, tales** dispositivos **deberían** instalarse a bordo de los vehículos pesados **para ofrecer** al conductor un medio de controlar si su vehículo cumple la legislación. Estos dispositivos a bordo pueden también comunicar sus datos sin necesidad de detener el vehículo a agentes o sistemas automáticos de control situados en la carretera, utilizando una interfaz de comunicación microondas. En lo que respecta a la preselección, se considera que **debería basarse en el sistema de clasificación de riesgos para garantizar la eficiencia de los controles, y tener** un umbral mínimo de un pesaje por cada 2 000 vehículos-kilómetro garantiza la eficacia del control en el territorio de la Unión, ya que permite controlar cada vehículo de media estadística cada tres días.

Or. en

*Justificación*

*Los operadores de vehículos comerciales deberían instalar en los vehículos registrados dispositivos de pesaje a bordo que permitan al conductor comprobar si su vehículo cumple la legislación.*



**Enmienda 116**  
**Phil Bennion**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 14**

*Texto de la Comisión*

(14) La constatación de un número elevado de infracciones a las disposiciones de la Directiva 96/53/CE se debe, en gran medida, al nivel no disuasorio de las sanciones previstas por la legislación de los Estados miembros aplicables a las infracciones de estas normas o incluso a la ausencia de sanciones. Esta deficiencia se agrava por la gran diversidad de sanciones administrativas existentes en los diferentes Estados miembros. A fin de solucionar esta deficiencia, conviene armonizar a escala de la Unión los niveles y las categorías de sanciones administrativas aplicables a las infracciones de la Directiva 96/53/CE. Estas sanciones administrativas deberán ser eficaces, proporcionadas y disuasorias.

*Enmienda*

(14) La constatación de un número elevado de infracciones a las disposiciones de la Directiva 96/53/CE se debe, en gran medida, al nivel no disuasorio de las sanciones previstas por la legislación de los Estados miembros aplicables a las infracciones de estas normas o incluso a la ausencia de sanciones. Esta deficiencia se agrava por la gran diversidad de sanciones administrativas existentes en los diferentes Estados miembros. A fin de solucionar esta deficiencia, conviene armonizar a escala de la Unión los niveles y las categorías de sanciones administrativas aplicables a las infracciones de la Directiva 96/53/CE. Las sanciones deben ser eficaces, proporcionadas, disuasorias y **no discriminatorias**.

Or. en

**Enmienda 117**  
**Patricia van der Kammen**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 14**

*Texto de la Comisión*

(14) La constatación de un número elevado de infracciones a las disposiciones de la Directiva **96/53/CE** se debe, en gran medida, al nivel no disuasorio de las sanciones previstas por la legislación de los Estados miembros aplicables a las infracciones de estas normas o incluso a la ausencia de sanciones. Esta deficiencia se agrava por la gran diversidad de sanciones

*Enmienda*

(14) La constatación de un número elevado de infracciones a las disposiciones de la Directiva **2002/7/CE** se debe, en gran medida, al nivel no disuasorio de las sanciones previstas por la legislación de los Estados miembros aplicables a las infracciones de estas normas o incluso a la ausencia de sanciones. Esta deficiencia se agrava por la gran diversidad de sanciones

administrativas existentes en los diferentes Estados miembros. A fin de solucionar esta deficiencia, conviene armonizar a escala de la Unión los niveles y las categorías de sanciones administrativas aplicables a las infracciones de la Directiva **96/53/CE**.

administrativas existentes en los diferentes Estados miembros. A fin de solucionar esta deficiencia, conviene armonizar a escala de la Unión los niveles y las categorías de sanciones administrativas aplicables a las infracciones de la Directiva **2002/7/CE**.

Or. nl

**Enmienda 118**  
**Patricia van der Kammen**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 15**

*Texto de la Comisión*

(15) Las autoridades de control de los Estados miembros deben poder intercambiar información con objeto de mejorar la eficacia de los controles del peso de los vehículos o conjuntos de vehículos a escala internacional, y facilitar el buen funcionamiento de los controles, en particular, la identificación de los infractores, la descripción de las infracciones y de las sanciones aplicables, y la honorabilidad de la empresa considerada. ***El punto de contacto designado de conformidad con el artículo 18, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera y por el que se deroga la Directiva 96/26/CE del Consejo<sup>9</sup>, podría servir de punto de enlace para este intercambio de información.***

---

<sup>9</sup> *DO L 300 de 14.11.2009, p. 51.*

*Enmienda*

(15) Las autoridades de control de los Estados miembros deben poder intercambiar información con objeto de mejorar la eficacia de los controles del peso de los vehículos o conjuntos de vehículos a escala internacional, y facilitar el buen funcionamiento de los controles, en particular, la identificación de los infractores, la descripción de las infracciones y de las sanciones aplicables, y la honorabilidad de la empresa considerada.

Or. nl

**Enmienda 119**  
**Patricia van der Kammen**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 16**

*Texto de la Comisión*

*(16) Conviene informar al Parlamento Europeo y al Consejo con regularidad de los controles del tráfico por carretera realizados por los Estados miembros. Esta información, facilitada por los Estados miembros, permitirá a la Comisión asegurarse del cumplimiento de la presente Directiva por los transportistas y examinar la conveniencia de establecer medidas coercitivas adicionales.*

*Enmienda*

*suprimido*

Or. nl

**Enmienda 120**  
**Phil Bennion**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 16**

*Texto de la Comisión*

(16) Conviene informar al Parlamento Europeo y al Consejo con regularidad de los controles del tráfico por carretera realizados por los Estados miembros. Esta información, facilitada por los Estados miembros, permitirá a la Comisión asegurarse del cumplimiento de la presente Directiva por los transportistas y examinar la conveniencia de establecer medidas coercitivas adicionales.

*Enmienda*

(16) Conviene informar al Parlamento Europeo y al Consejo con regularidad de los controles del tráfico por carretera realizados por los Estados miembros. Esta información, facilitada por los Estados miembros *a través de su punto de contacto*, permitirá a la Comisión asegurarse del cumplimiento de la presente Directiva por los transportistas y examinar la conveniencia de establecer medidas coercitivas adicionales.

Or. en

**Enmienda 121**  
**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 16**

*Texto de la Comisión*

(16) Conviene informar al Parlamento Europeo y al Consejo **con regularidad** de los controles del tráfico por carretera realizados por los Estados miembros. Esta información, facilitada por los Estados miembros, permitirá a la Comisión asegurarse del cumplimiento de la presente Directiva por los transportistas y examinar la conveniencia de establecer medidas coercitivas adicionales.

*Enmienda*

(16) Conviene informar al Parlamento Europeo y al Consejo de los controles del tráfico por carretera realizados **con regularidad** por los Estados miembros. Esta información, facilitada por los Estados miembros, permitirá a la Comisión asegurarse del cumplimiento de la presente Directiva por los transportistas y examinar la conveniencia de establecer medidas coercitivas adicionales.

Or. en

**Enmienda 122**  
**Patricia van der Kammen**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 17**

*Texto de la Comisión*

***(17) Conviene facultar a la Comisión para que adopte actos delgados, de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, a fin de definir los requisitos aplicables a los nuevos dispositivos aerodinámicos incorporados en la parte trasera de los vehículos o a la concepción de nuevos vehículos de motor, así como las especificaciones técnicas que garanticen la interoperabilidad completa de los dispositivos de pesaje a bordo, y las orientaciones sobre los procedimientos de control del peso de los vehículos en circulación. Es especialmente importante que la Comisión celebre consultas apropiadas durante sus trabajos***

*Enmienda*

***suprimido***

*preparatorios, incluido al nivel de expertos. Al preparar y elaborar actos delegados, la Comisión debe garantizar que los documentos pertinentes se transmitan al Parlamento Europeo y al Consejo de manera simultánea, oportuna y adecuada.*

Or. nl

**Enmienda 123**  
**Dieter-Lebrecht Koch**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 17**

*Texto de la Comisión*

(17) Conviene facultar a la Comisión para que adopte actos delegados, de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, a fin de definir los requisitos aplicables a los nuevos dispositivos aerodinámicos incorporados en la parte trasera de los vehículos o a la concepción de nuevos vehículos de motor, así como las especificaciones técnicas que garanticen la interoperabilidad completa de los dispositivos de pesaje a bordo, y las orientaciones sobre los procedimientos de control del peso de los vehículos en circulación. Es particularmente importante que la Comisión lleve a cabo las consultas pertinentes durante sus trabajos preparatorios, también con expertos. Durante la preparación y la elaboración de los actos delegados, la Comisión debe velar por que los documentos pertinentes sean transmitidos simultáneamente, sin demora y de manera apropiada al Parlamento Europeo y al Consejo.

*Enmienda*

(17) Conviene facultar a la Comisión para que adopte actos delegados, de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, a fin de definir los requisitos aplicables a los nuevos dispositivos aerodinámicos **y antiempotramiento** incorporados en la parte **lateral y** trasera de los vehículos o a la concepción de nuevos vehículos de motor, así como las especificaciones técnicas que garanticen la interoperabilidad completa de los dispositivos de pesaje a bordo, y las orientaciones sobre los procedimientos de control del peso de los vehículos en circulación. Es particularmente importante que la Comisión lleve a cabo las consultas pertinentes durante sus trabajos preparatorios, también con expertos. Durante la preparación y la elaboración de los actos delegados, la Comisión debe velar por que los documentos pertinentes sean transmitidos simultáneamente, sin demora y de manera apropiada al Parlamento Europeo y al Consejo.

Or. de

**Enmienda 124**  
**Phil Bennion**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 17**

*Texto de la Comisión*

(17) Conviene facultar a la Comisión para que adopte actos delegados, de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, a fin de definir los requisitos aplicables a los nuevos dispositivos aerodinámicos incorporados en la parte trasera de los vehículos o a la concepción de nuevos vehículos de motor, así como las especificaciones técnicas que garanticen la interoperabilidad completa de los dispositivos de pesaje a bordo, y las orientaciones sobre los procedimientos de control del peso de los vehículos en circulación. Es especialmente importante que la Comisión celebre consultas apropiadas durante sus trabajos preparatorios, incluido al nivel de expertos. Durante la preparación y la elaboración de los actos delegados, la Comisión debe velar por que los documentos pertinentes sean transmitidos simultáneamente, sin demora y de manera apropiada al Parlamento Europeo y al Consejo.

*Enmienda*

(17) Conviene facultar a la Comisión para que adopte actos delegados, de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, a fin de definir los requisitos aplicables a los nuevos dispositivos aerodinámicos incorporados en la parte trasera de los vehículos o a la concepción de nuevos vehículos de motor, ***a fin de revisar los procedimientos de homologación de tipo europeo a que hace referencia la Directiva 2007/46/CE en el marco de los reglamentos CEPE***, así como las especificaciones técnicas que garanticen la interoperabilidad completa de los dispositivos de pesaje a bordo, y las orientaciones sobre los procedimientos de control del peso de los vehículos en circulación. Es especialmente importante que la Comisión celebre consultas apropiadas durante sus trabajos preparatorios, incluido al nivel de expertos. Durante la preparación y la elaboración de los actos delegados, la Comisión debe velar por que los documentos pertinentes sean transmitidos simultáneamente, sin demora y de manera apropiada al Parlamento Europeo y al Consejo.

Or. en

**Enmienda 125**  
**Philippe De Backer**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 17**

*Texto de la Comisión*

(17) Conviene facultar a la Comisión para que adopte actos delegados, de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, a fin de definir los requisitos aplicables a los nuevos dispositivos aerodinámicos incorporados en la parte trasera de los vehículos o a la concepción de nuevos vehículos de motor, así como las especificaciones técnicas que garanticen la interoperabilidad completa de los dispositivos de pesaje a bordo, y las orientaciones sobre los procedimientos de control del peso de los vehículos en circulación. Es especialmente importante que la Comisión celebre consultas apropiadas durante sus trabajos preparatorios, incluido al nivel de expertos. Durante la preparación y la elaboración de los actos delegados, la Comisión debe velar por que los documentos pertinentes sean transmitidos simultáneamente, sin demora y de manera apropiada al Parlamento Europeo y al Consejo.

*Enmienda*

(17) Conviene facultar a la Comisión para que adopte actos delegados, de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, a fin de definir los requisitos aplicables a los nuevos dispositivos aerodinámicos incorporados en la parte trasera de los vehículos o a la concepción de nuevos vehículos de motor, así como las especificaciones técnicas que garanticen la interoperabilidad completa de los dispositivos de pesaje a bordo, y las orientaciones sobre los procedimientos de control del peso de los vehículos en circulación. Es especialmente importante que la Comisión celebre consultas apropiadas durante sus trabajos preparatorios, incluido al nivel de expertos. ***Las consultas deberían incluir a las principales partes interesadas, como por ejemplo fabricantes de camiones, cajas y remolques.*** Durante la preparación y la elaboración de los actos delegados, la Comisión debe velar por que los documentos pertinentes sean transmitidos simultáneamente, sin demora y de manera apropiada al Parlamento Europeo y al Consejo. ***Debería dejarse a las partes interesadas tiempo suficiente para cumplir estos requisitos.***

Or. en

**Enmienda 126**

**Patricia van der Kammen**

**Propuesta de Directiva  
Considerando 18**

*Texto de la Comisión*

***(18) Teniendo en cuenta que los objetivos de la presente Directiva no pueden***

*Enmienda*

***suprimido***

*alcanzarse de manera suficiente por los Estados miembros y pueden, por tanto, debido al alcance y a los efectos de la presente Directiva, conseguirse mejor al nivel de la Unión, esta puede adoptar las medidas necesarias, de conformidad con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. Con arreglo al principio de proporcionalidad enunciado en este mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar este objetivo.*

Or. nl

**Enmienda 127**  
**Inés Ayala Sender**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 18 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(18 bis) En el caso de que se produjese alguna modificación de los pesos y medidas contempladas en este reglamento, estas se deberán producir de manera armonizada y en todo caso un marco temporal para su entrada en vigor que permita a las empresas renovar su parque móvil sin generar distorsiones de competencia en el propio mercado".*

Or. es

**Enmienda 128**  
**Patricia van der Kammen**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 19**



*Texto de la Comisión*

(19) Procede, por consiguiente, modificar la Directiva **96/53/CE** en consecuencia.

*Enmienda*

(19) Procede, por consiguiente, modificar la Directiva **2002/7/CE** en consecuencia.

Or. nl

**Enmienda 129**

**Patricia van der Kammen**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – parte introductoria**

*Texto de la Comisión*

La Directiva **96/53/CE** se modifica como sigue:

*Enmienda*

La Directiva **2002/7/CE** se modifica como sigue:

Or. nl

**Enmienda 130**

**Corien Wortmann-Kool**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1 – guión 1**

Directiva 96/53/CE

Artículo 2 – párrafo 1

*Texto de la Comisión*

**«- vehículo de propulsión híbrida: cualquier vehículo en el sentido de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos<sup>10</sup>, equipado con uno o más motores de tracción que funcione mediante energía eléctrica y que no esté permanentemente conectado a la red y**

*Enmienda*

**– combustible alternativo: el combustible que sustituye a los combustibles fósiles como fuente de energía en los transportes y que puede contribuir a la descarbonización de estos últimos, tales como:**

*con uno o varios motores de tracción de combustión interna;*

- la electricidad,*
- el hidrógeno,*
- los biocarburantes, tal como se definen en la Directiva 2009/28/CE del Parlamento Europeo y del Consejo,*
- los combustibles sintéticos,*
- el gas natural, incluido el biometano, en forma gaseosa (gas natural comprimido-GNC) y en forma licuada (gas natural licuado-GNL),*
- el gas licuado de petróleo (GLP), y – el calor residual.*

---

<sup>10</sup> *DO L 263 de 9.10.2007, p. 1.*

Or. en

**Enmienda 131**  
**Phil Bennion**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1 – guión 2 bis (nuevo)**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 2 – párrafo 1

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*– tecnología de baja emisión de carbono: tecnología innovadora en la que puede demostrarse el ahorro de CO<sub>2</sub>;*

Or. en

*Justificación*

*El aumento de longitud permitido en el marco de esta Directiva debería utilizarse para estimular el desarrollo de tecnologías innovadoras que reduzcan las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos pesados.*

**Enmienda 132**  
**Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1 – guión 3**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 2 – párrafo 1

*Texto de la Comisión*

– unidad de transporte intermodal: una unidad que pueda entrar en las categorías siguientes: contenedor, caja móvil, semirremolque;».

*Enmienda*

– unidad de transporte intermodal: una unidad que pueda entrar en las categorías siguientes: contenedor, caja móvil, semirremolque, **camión**;

Or. pl

*Justificación*

*La definición propuesta limita su ámbito a los contenedores, cajas y semirremolques, sin contemplar, por ejemplo, los camiones transportados sobre plataformas ferroviarias. Existe el riesgo de que esta definición pueda trasladarse en el futuro a otros ámbitos, lo que impedirá que se trate el transporte de camiones en tren como transporte intermodal, a menos que no sean camiones con remolques o cajas móviles.*

**Enmienda 133**  
**Corien Wortmann-Kool**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1 – guión 3**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 2 – párrafo 1

*Texto de la Comisión*

– unidad de **transporte** intermodal: una unidad que pueda entrar en las categorías siguientes: contenedor, caja móvil, semirremolque;».

*Enmienda*

unidad de **carga** intermodal: una unidad que pueda entrar en una de las categorías siguientes: contenedor, caja móvil, semirremolque;».

Or. en

*Justificación*

*En el sector se utiliza más comúnmente el término «unidad de carga intermodal».*

**Enmienda 134**  
**Jörg Leichtfried**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1 – guión 3 bis (nuevo)**

Directiva 96/53/CE

Artículo 2 – párrafo 1 – guión 12 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*– combustible alternativo: el combustible que sustituye a los combustibles fósiles como fuente de energía en los transportes y que puede contribuir a la descarbonización de estos últimos, tales como:*

*– la electricidad,*

*– el hidrógeno,*

*– los combustibles sintéticos,*

*– el gas natural, incluido el biometano, en forma gaseosa (gas natural comprimido-GNC) y en forma licuada (gas natural licuado - GNL),*

*– el gas licuado del petróleo (GLP), y*

*– el calor residual;*

Or. de

*Justificación*

*Para definir «vehículo de motor alternativo» de forma tecnológicamente neutra, es útil definir primero «combustible alternativo».*

**Enmienda 135**  
**Jörg Leichtfried**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1 – guión 3 ter (nuevo)**

Directiva 96/53/CE

Artículo 2 – párrafo 1 – guión 12 ter (nuevo)

*– transporte combinado: el transporte de mercancías entre Estados miembros en el que el camión, el remolque, el semirremolque, con o sin tractor, la caja móvil o el contenedor de 20 pies o superior utilicen la carretera para la parte inicial o final del trayecto y el ferrocarril o las vías navegables interiores o marítimas para la otra parte, cuando dicho trayecto exceda de 100 kilómetros, y efectúen el trayecto inicial o final por carretera:*

*– en lo que se refiere al tramo inicial, entre el punto de carga de la mercancía y la estación ferroviaria más cercana adecuada para la carga y, en lo que se refiere al tramo final, entre la estación ferroviaria más cercana adecuada para la descarga y el punto en que se descarga la mercancía, o*

*– en un radio que no exceda de 150 kilómetros a partir del puerto interior o marítimo de embarque o de desembarque.*

Or. en

#### *Justificación*

*Corrección de la enmienda del proyecto de informe (faltaban algunas palabras de la definición). Debería usarse en todo el texto la definición existente de «transporte combinado» de acuerdo con la Directiva 1992/106, en lugar de introducir el nuevo término «transporte intermodal».*

#### **Enmienda 136**

**Corien Wortmann-Kool**

#### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1 – guión 3 ter (nuevo)**

Directiva 96/53/CE

Artículo 2 – párrafo 1 – guión 12 ter (nuevo)

- transporte combinado: el transporte de mercancías en el que el camión, el remolque, el semirremolque, con o sin tractor, la caja móvil o el contenedor utilicen la carretera para la parte inicial y final del trayecto y el ferrocarril o las vías navegables interiores o marítimas para la otra parte, cuando dicho trayecto exceda de 100 kilómetros, y efectúen el trayecto inicial o final por carretera:*
- en lo que se refiere al tramo inicial, entre el punto de carga de la mercancía y la estación ferroviaria más cercana adecuada para la carga y, en lo que se refiere al tramo final, entre la estación ferroviaria más cercana adecuada para la descarga y el punto en que se descarga la mercancía, o*
- en un radio que no exceda de 150 kilómetros a partir del puerto interior o marítimo de embarque o de desembarque.*

Or. en

#### *Justificación*

*El transporte combinado es siempre una operación de dos tramos: transporte por carretera en el tramo inicial (para conducir desde el lugar de carga a la terminal) y transporte por carretera en el tramo final (para conducir desde la terminal al lugar de destino). El hecho de limitar el transporte por carretera a una operación de un solo tramo significaría que los emprendedores y los expedidores deberían disponer de una conexión de ferrocarril/puerto directo para hacer uso de la Directiva de transporte combinado, lo cual no suele ser el caso en la UE.*

**Enmienda 137**  
**Michel Dantin, Dominique Riquet**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**2) El artículo 4 queda modificado como sigue:**

**suprimido**

**a) El término «nacional» se suprime en las letras a) y b) del apartado 1.**

**b) La primera frase del párrafo segundo, del artículo 4, apartado 4, se sustituye por el texto siguiente:**

**«Se considerará que las operaciones de transporte no afectan de manera significativa a la competencia internacional en el sector del transporte si estas se llevan a cabo en el territorio de un Estado miembro o, en el caso de una operación transfronteriza, únicamente entre dos Estados miembros limítrofes que hayan adoptado cada uno medidas en aplicación del presente apartado y si se cumple al menos una de las condiciones previstas en las siguientes letras a) y b):»**

Or. fr

**Enmienda 138**  
**Ismail Ertug**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – parte introductoria**

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 4 – párrafo 2 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**2) El artículo 4 queda modificado como sigue:**

**2) En el artículo 4, apartado 4, se inserta el párrafo siguiente tras el párrafo segundo:**

**«Sin perjuicio de los derechos de los Estados miembros establecidos en las Actas de adhesión a la Unión, se prohibirán las operaciones de transporte internacional realizadas por vehículos o conjuntos de vehículos de dimensiones**

*distintas a las establecidas en el anexo I. Los Estados miembros en que ya se hayan autorizado alturas de vehículo diferentes podrán seguir permitiéndolas para actividades de transporte interior.»*

Or. de

*Justificación*

*Se precisa que las disposiciones vigentes no permiten que se autorice la utilización internacional de vehículos que excedan la longitud o el peso establecidos, ya que ello podría comprometer los objetivos acordados en el Libro Blanco. Por tanto, es necesario realizar, en primer lugar, una evaluación de impacto exhaustiva, en particular, sobre el traslado modal, la seguridad, la infraestructura, las condiciones sociales y laborales, las PYME, la logística, la contaminación del aire, ruido, etc.*

**Enmienda 139**  
**Hubert Pirker**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – parte introductoria**

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 4 – párrafo 2 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

2) *El artículo 4 queda modificado como sigue:*

*Enmienda*

2) *En el artículo 4, apartado 4, se inserta el párrafo siguiente tras el párrafo segundo:*

*«Sin perjuicio de los derechos que asistan a los Estados miembros en virtud de los actos jurídicos relativos a la adhesión a la Unión Europea y a fin de garantizar el mercado interior europeo, los vehículos comerciales que excedan las medidas y pesos máximos establecidos en la presente Directiva solo se podrán autorizar para determinadas carreteras y previa solicitud, dentro de un Estado miembro. Al examinar dicha solicitud, los Estados miembros tendrán en cuenta, en particular, factores como la infraestructura existente y las necesidades de seguridad vial.»*



*Justificación*

*Esta enmienda es necesaria para aclarar una vez más el objetivo de esta Directiva: establecer las medidas y los pesos máximas para toda Europa, con vistas a conseguir un mercado interior eficaz. Todo incumplimiento distorsiona la competencia, en detrimento del mercado interior.*

**Enmienda 140**  
**Artur Zasada**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – parte introductoria**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 4 – apartado 4 – párrafo 2 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

2) *El artículo 4 queda modificado como sigue:*

*Enmienda*

2) *En el artículo 4, apartado 4, se inserta el párrafo siguiente tras el párrafo segundo:*

*«El uso transfronterizo de las combinaciones de vehículos con dimensiones distintas a las establecidas en el Anexo I, puntos 1.1, 1.2 a 1.8, 4.2 y 4.4, estará prohibido. Se invita a la Comisión Europea a realizar un estudio exhaustivo del posible impacto de la circulación transfronteriza de los camiones más largos y pesados en el sistema de transporte europeo y, en especial, en la competencia internacional.»*

Or. en

**Enmienda 141**  
**Franco Frigo, David-Maria Sassoli**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – parte introductoria**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 4 – apartado 4 – párrafo 2 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

2) *El artículo 4 quedará modificado como sigue:*

*Enmienda*

2) *En el artículo 4, apartado 4, se inserta el párrafo siguiente tras el párrafo segundo: «Queda prohibido el uso transfronterizo de vehículos cuyas dimensiones difieran de las indicadas en el anexo I, puntos 1.1, 1.2, 1.4 a 1.8, 4.2 y 4.4, de acuerdo con el objetivo del apartado 1.»*

Or. it

*Justificación*

*La enmienda se propone aclarar que el objetivo de la Directiva 96/53/CE nunca ha sido autorizar el uso transfronterizo de los denominados vehículos de concepto modular. En efecto, el uso transfronterizo de tales vehículos es contrario a los principales objetivos políticos de la Unión, entre otros los enumerados en el Libro Blanco en materia de transferencia modal, seguridad, PYME, contaminación, etc.*

**Enmienda 142**  
**Markus Ferber**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – parte introductoria**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 4

*Texto de la Comisión*

2) El artículo 4 se modifica como sigue:

*Enmienda*

2) El artículo 4 se modifica como sigue:

*No obstante, los Estados miembros podrán permitir, bajo estrictas obligaciones y mecanismos de inspección, la circulación en su territorio de vehículos o conjuntos de vehículos para el transporte nacional de mercancías que no se ajusten a las características indicadas en los puntos 1.3, 2, 3 y 4.3 del Anexo I. Los Estados miembros que no autoricen la circulación en su territorio de dichos vehículos o conjuntos de vehículos que se apartan de las características indicadas en los puntos 1.3, 2, 3 y 4.3 del Anexo I*

*también podrán prohibir la circulación de vehículos comerciales extranjeros.*

Or. de

### **Enmienda 143**

**Nathalie Griesbeck, Robert Rochefort**

#### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – parte introductoria**

Directiva 96/53/CE

**Artículo 4 – apartado 4 – párrafo 2 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

2) *El artículo 4 queda modificado como sigue:*

*Enmienda*

2) *En el artículo 4, apartado 4, se inserta el párrafo siguiente después del párrafo segundo:*

*«Sin perjuicio de los derechos de los Estados miembros definidos en las actas de adhesión a la Unión, quedan prohibidas las operaciones de transporte internacional efectuadas por vehículos o conjuntos de vehículos cuyas dimensiones difieran de las previstas en el anexo I.»*

Or. fr

### **Enmienda 144**

**Ismail Ertug**

#### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – letra a**

*Texto de la Comisión*

a) *El término «nacional» se suprime en las letras a) y b) del apartado 1.*

*Enmienda*

*suprimida*

Or. de

**Enmienda 145**  
**Michel Dantin, Dominique Riquet**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – letra a**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*a) El término «nacional» se suprime en las letras a) y b) del apartado 1.*

*suprimida*

Or. fr

**Enmienda 146**  
**Brian Simpson**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – letra a**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*a) El término «nacional» se suprime en las letras a) y b) del apartado 1.*

*suprimida*

Or. en

**Enmienda 147**  
**Petri Sarvamaa, Eija-Riitta Korhola, Sari Essayah, Anne E. Jensen, Hannu Takkula, Christofer Fjellner, Anna Ibrisagic, Gunnar Hökmark, Alf Svensson, Nils Torvalds, Anneli Jäätteenmäki, Anna Maria Corazza Bildt, Bendt Bendtsen**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – letra a**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 4 – apartado 2

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*a) El término «nacional» se suprime en las letras a) y b) del apartado 1.*

*a) El término «nacional» se suprime en las letras a) y b) del apartado 2.*

Or. en

## Justificación

*El hecho de permitir expresamente el transporte transfronterizo de mercancías con vehículos más largos, pero de mantener la prohibición del transporte transfronterizo con vehículos más pesados y/o altos es demasiado restrictivo. Sería incoherente restringir las operaciones con vehículos más pesados o más altos a las operaciones nacionales en ambos lados de una frontera, al mismo tiempo que se permite el transporte transfronterizo con vehículos más largos.*

### Enmienda 148

**Silvia-Adriana Țicău**

#### Propuesta de Directiva

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – letra a**

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 1

#### *Texto de la Comisión*

a) El término «nacional» se suprime en **las letras a) y b)** del apartado 1.

#### *Enmienda*

a) El término «nacional» se suprime en **la letra a)** del apartado 1.

Or. ro

### Enmienda 149

**Peter van Dalen**

#### Propuesta de Directiva

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – letra a bis (nueva)**

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 2 – letra a bis (nueva)

#### *Texto de la Comisión*

#### *Enmienda*

***a bis) En el apartado 2 bis se inserta el texto siguiente:***

***a bis) «Los Estados miembros autorizarán que los (conjuntos de) vehículos para el transporte por carretera que no se ajusten a las características indicadas en los puntos 1.3, 2, 3, 4.1 y/o 4.3 del anexo I se utilicen para el transporte transfronterizo entre Estados miembros limítrofes que hayan tomado medidas en aplicación del***

*presente apartado;»*

Or. nl

**Enmienda 150**

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

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – letra a bis (nueva)**

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 4 – párrafo 1

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*a bis) La primera frase del apartado 4 del artículo 4 se sustituye por la siguiente:*

*«Los Estados miembros podrán permitir que los vehículos o conjuntos de vehículos que se utilicen para el transporte de*

*mercancías y que realicen determinadas operaciones de transporte que no afecten*

*de forma significativa a la competencia internacional en el sector de los transportes*

*circulen en su territorio teniendo pesos y dimensiones que difieran de los*

*indicados en los puntos 1, 2 y 4 del Anexo I.»*

Or. en

**Enmienda 151**

**Herbert Dorfmann, Richard Seeber**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – letra b**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*b) La primera frase del párrafo segundo, del artículo 4, apartado 4, se sustituye por*

*suprimida*

*el texto siguiente:*

*«Se considerará que las operaciones de transporte no afectan de manera significativa a la competencia internacional en el sector del transporte si estas se llevan a cabo en el territorio de un Estado miembro o, en el caso de una operación transfronteriza, únicamente entre dos Estados miembros limítrofes que hayan adoptado cada uno medidas en aplicación del presente apartado y si se cumple al menos una de las condiciones previstas en las siguientes letras a) y b):»*

Or. de

**Enmienda 152**  
**Ismail Ertug**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – letra b**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*b) La primera frase del párrafo segundo, del artículo 4, apartado 4, se sustituye por el texto siguiente:*

*suprimida*

*«Se considerará que las operaciones de transporte no afectan de manera significativa a la competencia internacional en el sector del transporte si estas se llevan a cabo en el territorio de un Estado miembro o, en el caso de una operación transfronteriza, únicamente entre dos Estados miembros limítrofes que hayan adoptado cada uno medidas en aplicación del presente apartado y si se cumple al menos una de las condiciones previstas en las siguientes letras a) y b):»*

Or. de

**Enmienda 153**  
**Michel Dantin, Dominique Riquet**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – letra b**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***b) La primera frase del párrafo segundo, del artículo 4, apartado 4, se sustituye por el texto siguiente:***

***suprimida***

***«Se considerará que las operaciones de transporte no afectan de manera significativa a la competencia internacional en el sector del transporte si estas se llevan a cabo en el territorio de un Estado miembro o, en el caso de una operación transfronteriza, únicamente entre dos Estados miembros limítrofes que hayan adoptado cada uno medidas en aplicación del presente apartado y si se cumple al menos una de las condiciones previstas en las siguientes letras a) y b):»***

Or. fr

**Enmienda 154**  
**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – letra b**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***b) La primera frase del párrafo segundo, del artículo 4, apartado 4, se sustituye por el texto siguiente:***

***suprimida***

***«Se considerará que las operaciones de transporte no afectan de manera significativa a la competencia internacional en el sector del transporte si estas se llevan a cabo en el territorio de un Estado miembro o, en el caso de una operación transfronteriza, únicamente entre dos Estados miembros limítrofes que***



*hayan adoptado cada uno medidas en aplicación del presente apartado y si se cumple al menos una de las condiciones previstas en las siguientes letras a) y b):»*

Or. en

**Enmienda 155**  
**Sabine Wils**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – letra b**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*b) La primera frase del párrafo segundo, del artículo 4, apartado 4, se sustituye por el texto siguiente:*

*suprimida*

*«Se considerará que las operaciones de transporte no afectan de manera significativa a la competencia internacional en el sector del transporte si estas se llevan a cabo en el territorio de un Estado miembro o, en el caso de una operación transfronteriza, únicamente entre dos Estados miembros limítrofes que hayan adoptado cada uno medidas en aplicación del presente apartado y si se cumple al menos una de las condiciones previstas en las siguientes letras a) y b):»*

Or. en

*Justificación*

*No hay ninguna razón para afirmar que el hecho de limitar las operaciones transfronterizas a dos Estados miembros no tendría un impacto significativo en la competencia internacional y que cualquier desviación con respecto a los pesos y las dimensiones estándar debería seguir considerándose una cuestión puramente nacional.*

**Enmienda 156**  
**Nathalie Griesbeck, Robert Rochefort**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – letra b**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**b) La primera frase del párrafo segundo, del artículo 4, apartado 4, se sustituye por el texto siguiente:**

**suprimida**

**«Se considerará que las operaciones de transporte no afectan de manera significativa a la competencia internacional en el sector del transporte si estas se llevan a cabo en el territorio de un Estado miembro o, en el caso de una operación transfronteriza, únicamente entre dos Estados miembros limítrofes que hayan adoptado cada uno medidas en aplicación del presente apartado y si se cumple al menos una de las condiciones previstas en las siguientes letras a) y b):»**

Or. fr

**Enmienda 157**  
**Phil Bennion**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – letra b – parte introductoria**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 4 – apartado 4 – párrafo 1

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**b) La primera frase del párrafo segundo, del artículo 4, apartado 4, se sustituye por el texto siguiente:**

**b) En el artículo 4, apartado 4, se modifica el párrafo primero del siguiente modo:**

**Los Estados miembros podrán permitir únicamente que los vehículos o conjuntos de vehículos que se utilicen para el transporte de mercancías y que realicen determinadas operaciones de transporte nacional que no afecten de manera significativa a la competencia internacional en el sector de los transportes ni a los objetivos en materia**

***ambiental y de seguridad de la Unión Europea circulen en su territorio teniendo dimensiones que difieran de las indicadas en los puntos 1.1, 1.2, 1.4 a 1.8, 4.2 y 4.4 del Anexo I.***

Or. en

*Justificación*

*Solo debería permitirse una excepción si no tiene ningún impacto en el funcionamiento normal del mercado único y si no contradice los objetivos en materia ambiental y de seguridad de la UE establecidos en las normativas correspondientes, como por ejemplo los objetivos del Mecanismo «Conectar Europa» y del programa sobre las redes transeuropeas de transporte.*

**Enmienda 158**  
**Hubert Pirker**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – letra b**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 4 – apartado 4 – párrafo 2

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***Se considerará que las operaciones de transporte no afectan de manera significativa a la competencia internacional en el sector del transporte si estas se llevan a cabo en el territorio de un Estado miembro o, en el caso de una operación transfronteriza, únicamente entre dos Estados miembros limítrofes que hayan adoptado cada uno medidas en aplicación del presente apartado y si se cumple al menos una de las condiciones previstas en las siguientes letras a) y b):***

***suprimido***

Or. de

*Justificación*

*Procede suprimir este apartado porque se basa en una mera suposición de la Comisión, sin un estudio de impacto ni un análisis con los datos necesarios.*

**Enmienda 159**  
**Brian Simpson**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – letra b**

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 4 – párrafo 2

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*«Se considerará que las operaciones de transporte no afectan de manera significativa a la competencia internacional en el sector del transporte si estas se llevan a cabo en el territorio de un Estado miembro o, en el caso de una operación transfronteriza, únicamente entre dos Estados miembros limítrofes que hayan adoptado cada uno medidas en aplicación del presente apartado y si se cumple al menos una de las condiciones previstas en las siguientes letras a) y b):»*

*suprimido*

Or. en

**Enmienda 160**  
**Georges Bach, Bogusław Liberadzki**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – letra b**

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 4 – párrafo 2

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*«Se considerará que las operaciones de transporte no afectan de manera significativa a la competencia internacional en el sector del transporte si estas se llevan a cabo en el territorio de un Estado miembro o, en el caso de una operación transfronteriza, únicamente entre dos Estados miembros limítrofes que hayan adoptado cada uno medidas en*

*suprimido*

***aplicación del presente apartado y si se cumple al menos una de las condiciones previstas en las siguientes letras a) y b):»***

Or. en

*Justificación*

*Esta es una suposición de la Comisión que necesita demostrarse mediante una evaluación de impacto que incluya todos los posibles efectos y consecuencias de un uso generalizado de vehículos más largos y más pesados en el transporte internacional por carretera.*

**Enmienda 161**

**Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – letra b**

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 4 – párrafo 2

*Texto de la Comisión*

Se considerará que las operaciones de transporte no afectan de manera significativa a la competencia internacional en el sector del transporte si ***estas se llevan a cabo en el territorio de un Estado miembro o, en el caso de una operación transfronteriza, únicamente entre dos Estados miembros limítrofes que hayan adoptado cada uno medidas en aplicación del presente apartado y si*** se cumple al menos una de las condiciones previstas en las siguientes letras a) y b):

*Enmienda*

Se considerará que las operaciones de transporte no afectan de manera significativa a la competencia internacional en el sector del transporte si se cumple al menos una de las siguientes condiciones previstas en las siguientes letras a) y b):

Or. pl

*Justificación*

*Permitir el tráfico transfronterizo de vehículos de gran tamaño contradice el objetivo principal de la Directiva, que no es otro que determinar para ciertos vehículos las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional.*

**Enmienda 162**  
**Oldřich Vlasák**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – letra b**

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 4 – párrafo 2

*Texto de la Comisión*

Se considerará que las operaciones de transporte no afectan de manera significativa a la competencia internacional en el sector del transporte si estas se llevan a cabo en el territorio de un Estado miembro o, en el caso de una operación transfronteriza, únicamente entre dos Estados miembros limítrofes que hayan adoptado cada uno medidas en aplicación del presente apartado y si se cumple al menos una de las condiciones previstas en las siguientes letras a) y b):

*Enmienda*

Se considerará que las operaciones de transporte no afectan de manera significativa a la competencia internacional en el sector del transporte si estas se llevan a cabo en el territorio de un Estado miembro o, en el caso de una operación transfronteriza, únicamente entre dos Estados miembros limítrofes que hayan adoptado cada uno medidas en aplicación del presente apartado y si se cumple al menos una de las condiciones previstas en las siguientes letras a) y b): ***En el caso de las operaciones de transporte en el territorio de un Estado miembro, al igual que en el caso de las operaciones transfronterizas indicadas, los Estados miembros afectados podrán limitar de modo no discriminatorio estas operaciones a una infraestructura determinada. En tal caso, los Estados miembros estarán obligados a informar al transportista de modo suficiente y con la máxima antelación posible sobre dichas restricciones.***

Or. cs

*Justificación*

*Por motivos de seguridad del tráfico y a fin de conservar el buen estado de las infraestructuras, los Estados miembros deben tener la posibilidad de limitar el movimiento de mercancías excepcionales únicamente a aquella infraestructura adaptada para dicho tráfico.*

**Enmienda 163**

**Petri Sarvamaa, Hannu Takkula, Eija-Riitta Korhola, Sari Essayah, Anne E. Jensen, Nils Torvalds, Anneli Jäätteenmäki, Gunnar Hökmark, Christofer Fjellner, Anna**

**Ibrisagic, Jim Higgins, Alf Svensson, Anna Maria Corazza Bildt, Bendt Bendtsen**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – letra b**

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 4 – párrafo 2

*Texto de la Comisión*

«Se considerará que las operaciones de transporte no afectan de manera significativa a la competencia internacional en el sector del transporte si estas se llevan a cabo en el territorio de un Estado miembro o, en el caso de una operación transfronteriza, **únicamente** entre **dos** Estados miembros limítrofes que hayan adoptado **cada uno** medidas en aplicación **del presente apartado** y si se cumple al menos una de las condiciones previstas en las siguientes letras a) y b):»

*Enmienda*

«Se considerará que las operaciones de transporte no afectan de manera significativa a la competencia internacional en el sector del transporte si estas se llevan a cabo en el territorio de un Estado miembro o, en el caso de una operación transfronteriza, entre Estados miembros limítrofes que hayan adoptado medidas en aplicación **de lo anterior**, y si se cumple al menos una de las condiciones previstas en las siguientes letras a) y b) **en lo que respecta a las dimensiones:**»

Or. en

**Enmienda 164**

**Marita Ulvskog, Ole Christensen, Liisa Jaakonsaari**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – letra b**

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 4 – párrafo 2

*Texto de la Comisión*

«Se considerará que las operaciones de transporte no afectan de manera significativa a la competencia internacional en el sector del transporte si estas se llevan a cabo en el territorio de un Estado miembro o, en el caso de una operación transfronteriza, únicamente entre **dos** Estados miembros **limítrofes** que hayan adoptado **cada uno** medidas en aplicación del presente apartado y si se cumple al menos una de las condiciones previstas en las siguientes letras a) y b):»

*Enmienda*

«Se considerará que las operaciones de transporte no afectan de manera significativa a la competencia internacional en el sector del transporte si estas se llevan a cabo en el territorio de un Estado miembro o, en el caso de una operación transfronteriza, únicamente entre Estados miembros que hayan adoptado medidas en aplicación del presente apartado y si se cumple al menos una de las condiciones previstas en las siguientes letras a) y b):»

**Enmienda 165**  
**Peter van Dalen**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – letra b**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 4 – apartado 4 – párrafo 2

*Texto de la Comisión*

Se considerará que las operaciones de transporte no afectan de manera significativa a la competencia internacional en el sector del transporte si estas se llevan a cabo en el territorio de un Estado miembro o, en el caso de una operación transfronteriza, únicamente entre **dos** Estados miembros limítrofes que hayan adoptado **cada uno** medidas en aplicación del presente apartado y si se cumple al menos una de las condiciones previstas en las siguientes letras a) y b):

*Enmienda*

Se considerará que las operaciones de transporte no afectan de manera significativa a la competencia internacional en el sector del transporte si estas se llevan a cabo en el territorio de un Estado miembro o, en el caso de una operación transfronteriza, únicamente entre Estados miembros limítrofes que hayan adoptado medidas en aplicación del presente apartado y si se cumple al menos una de las condiciones previstas en las siguientes letras a) y b):

Or. nl

**Enmienda 166**  
**Silvia-Adriana Țicău**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – letra b**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 4 – apartado 4 – párrafo 2

*Texto de la Comisión*

«Se considerará que las operaciones de transporte no afectan de manera significativa a la competencia internacional en el sector del transporte si estas se llevan a cabo en el territorio de un Estado miembro o, en el caso de una operación transfronteriza, únicamente entre dos

*Enmienda*

«Se considerará que las operaciones de transporte no afectan de manera significativa a la competencia internacional en el sector del transporte si estas se llevan a cabo en el territorio de un Estado miembro o, en el caso de una operación transfronteriza, únicamente entre dos



Estados miembros limítrofes que hayan adoptado cada uno medidas en aplicación del presente apartado y si se cumple al menos una de las condiciones previstas en las siguientes letras a) y b):»

Estados miembros limítrofes que hayan adoptado cada uno medidas en aplicación del presente apartado y si se cumple al menos una de las condiciones previstas en las siguientes letras a) y b). ***Cuando se permita a dichos vehículos y conjuntos de vehículos operar de forma transfronteriza, cada Estado miembro determinará la red de carreteras donde se permitirá utilizarlos. Esta red de carreteras debería formar parte de las redes RTE-T, en el sentido del Reglamento 2013/...UE (Reglamento sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte).***

Or. en

#### **Enmienda 167**

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

#### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – letra b**

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 4 – párrafo 2

#### *Texto de la Comisión*

«**Se** considerará que las operaciones de transporte no afectan de manera significativa a la competencia internacional en el sector del transporte si estas se llevan a cabo en el territorio de un Estado miembro o, en el caso de una operación transfronteriza, **únicamente** entre dos Estados miembros limítrofes que hayan adoptado **cada uno** medidas en aplicación del presente apartado y si se cumple al menos una de las condiciones previstas en las siguientes letras a) y b):»

#### *Enmienda*

***De acuerdo con el principio de subsidiariedad, se*** considerará que las operaciones de transporte ***en las que se utilicen vehículos o conjuntos de vehículos con dimensiones y pesos que difieran de los indicados en los puntos 1, 2, 3 y 4 del anexo I*** no afectan de manera significativa a la competencia internacional en el sector del transporte si estas se llevan a cabo en el territorio de ***una autoridad competente de*** un Estado miembro o, en el caso de una operación transfronteriza, entre ***dos o varias autoridades competentes de*** Estados miembros limítrofes que hayan adoptado medidas en aplicación del presente apartado y si se cumple al menos una de las condiciones previstas en las

siguientes letras a) y b): ***Las autoridades competentes de los Estados miembros determinarán los requisitos específicos para el vehículo, la infraestructura y el conductor a fin de garantizar un nivel adecuado de seguridad. El uso transfronterizo de estos vehículos debería estar respaldado por acuerdos bilaterales o multilaterales entre los Estados miembros considerados en los que se especifiquen las rutas y otras condiciones que deban reunirse.***

Or. en

**Enmienda 168**  
**Phil Bennion**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – letra b**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 4 – apartado 4 – párrafo 2

*Texto de la Comisión*

«Se considerará que las operaciones de transporte no afectan de manera significativa a la competencia internacional en el sector del transporte si estas se llevan a cabo en el territorio de un Estado miembro o, en el caso de una operación transfronteriza, únicamente entre dos Estados miembros limítrofes ***que hayan adoptado cada uno medidas en aplicación del presente apartado y si se cumple al menos una de las condiciones previstas en las siguientes letras a) y b):***»

*Enmienda*

«Se considerará que las operaciones de transporte no afectan de manera significativa a la competencia internacional en el sector del transporte ***y a los objetivos en materia ambiental y de seguridad de la Unión Europea*** si estas se llevan a cabo en el territorio de un Estado miembro o, en el caso de una operación transfronteriza, únicamente entre dos Estados miembros limítrofes ***si se cumplen las condiciones previstas en la letra a) o si han adoptado las medidas indicadas en el artículo 4 bis (nuevo) y se cumplen las condiciones previstas en la letra b):***»

Or. en

*Justificación*

*Para evitar la distorsión del mercado único en un espacio de libre circulación, deberán establecerse requisitos comunes para el uso transfronterizo de vehículos más largos. Sin*

*embargo, esto no se aplica al sector de la silvicultura y la explotación forestal en los Estados miembros considerados.*

## **Enmienda 169**

**Phil Bennion**

### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – letra b bis (nueva)**

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 7 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***b bis) En el artículo 4, se añade el apartado siguiente:***

***7 bis. A más tardar [tres años a partir de la fecha de publicación de la presente Directiva], la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación de los artículos 4 y 4 bis (nuevo). El informe evaluará si las disposiciones del artículo 4 contradicen la seguridad y los objetivos ambientales de la Unión y si el artículo 4 bis (nuevo) debe adaptarse de conformidad con los nuevos desarrollos tecnológicos. El informe irá acompañado de una propuesta legislativa, si procede.***

Or. en

## **Enmienda 170**

**Phil Bennion**

### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – letra b ter (nueva)**

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 7 ter (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***b ter) En el artículo 4, se añade el apartado siguiente:***

*7 ter. Dos Estados miembros limítrofes podrían autorizar la circulación de vehículos o conjuntos de vehículos que se utilicen para el transporte de mercancías en su territorio para una operación transfronteriza, cuyas dimensiones sean superiores a las indicadas en el punto 1.3 del Anexo I, siempre que su uso se notifique a la Comisión Europea antes de la adopción de la presente Directiva.*

Or. en

**Enmienda 171**  
**Ismail Ertug, Brian Simpson**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – letra b bis (nueva)**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 4 – apartado 5

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*b bis) El texto del artículo 4, apartado 5, se sustituirá por el siguiente:*

*«5. Los Estados miembros podrán autorizar que los vehículos o conjuntos de vehículos que incorporen nuevas tecnologías o diseños que no se ajusten a uno o varios de los requisitos establecidos en la presente Directiva efectúen determinadas operaciones de transporte durante un período de prueba, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:*

*– Las actividades de transporte se deben limitar a un ámbito local y se deben realizar dentro de un ámbito estrictamente definido de un Estado miembro.*

*– El período de prueba se ha de limitar a 24 meses.*

*– La prueba debe tener un seguimiento científico. En concreto, se deben examinar las repercusiones de los*

*vehículos en los siguientes aspectos: infraestructura, seguridad vial, traslado modal, compatibilidad con la oferta existente de transporte combinado, medio ambiente, condiciones laborales de los conductores y aceptación pública.*

*– Cada año debe remitirse un informe oficial a la Comisión Europea sobre la realización de la prueba y los resultados del seguimiento científico.*

*– La Comisión Europea publicará dichos informes.*

*Los Estados miembros informarán a la Comisión Europea con antelación sobre toda prueba proyectada. La Comisión examinará la admisibilidad de las pruebas atendiendo a las condiciones antes mencionadas. La Comisión rechazará las pruebas que no sean conformes con la presente Directiva o que sean contrarias a la competencia internacional. La Comisión comunicará al Parlamento Europeo la decisión adoptada.»*

Or. de

#### *Justificación*

*Los Estados miembros deben poder seguir permitiendo pruebas con vehículos que se aparten de las medidas y pesos admitidos. Las pruebas se deben realizar de manera que no comprometan la competencia internacional y no tengan consecuencias negativas sobre el mercado interior. Las condiciones impuestas garantizan que en el período de prueba se puedan obtener realmente nuevos conocimientos. Los resultados deben ponerse a disposición de la UE, de los Estados miembros y del público.*

#### **Enmienda 172**

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

#### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – letra b bis (nueva)**

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 3 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***b bis) En el artículo 4 se añade el apartado siguiente:***

***3 bis. La Comisión debería formular una propuesta relativa a un enfoque armonizado de los procedimientos para la expedición de permisos especiales por parte de las autoridades competentes de los distintos Estados miembros y/o regiones que permitan la circulación de cargas indivisibles.***

Or. en

**Enmienda 173**  
**Peter van Dalen**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 bis (nuevo)**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 4 – apartado 5 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***2 bis) En el artículo 4, apartado 5 bis se inserta el texto siguiente:***

***«5 bis) Los Estados miembros podrán permitir el transporte transfronterizo de (conjuntos de) vehículos que no se ajusten a las características indicadas en los puntos 1, 2, 3 y 4 del anexo, siempre que no discriminen entre los Estados miembros donde se matriculan los vehículos en cuestión. Los Estados miembros indicarán los tramos de la red de carreteras en que se admiten estos (conjuntos de) vehículos. Esta información será accesible al público.»***

Or. nl

**Enmienda 174**  
**Brian Simpson, Georges Bach**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 bis (nuevo)**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 4 – apartado 4 – párrafo 2 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**2 bis) En el apartado 4 del artículo 4, después del párrafo segundo, se inserta el párrafo siguiente:**

**«Sin perjuicio de los derechos de los Estados miembros establecidos en las Actas de adhesión a la Unión, se prohibirán las operaciones de transporte internacional realizadas por vehículos o conjuntos de vehículos de dimensiones distintas de las establecidas en el anexo I, puntos 1.1, 1.2, 1.4 a 1.8, 4.2 y 4.4.»**

Or. en

*Justificación*

*Para cumplir la estructura y el objetivo del artículo 4, apartado 1.*

**Enmienda 175**  
**Dieter-Lebrecht Koch**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 bis (nuevo)**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 4 – apartado 5

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**2 bis) Se sustituye el artículo 4, apartado 5, por el siguiente:**

**5. Se conmina a los Estados miembros a autorizar que los vehículos y conjuntos de vehículos que incorporen nuevas tecnologías o diseños que no se ajusten a**

*uno o varios de los requisitos establecidos en la presente Directiva efectúen determinadas operaciones de transporte a escala local durante un período de prueba. Informarán de ello a la Comisión.*

Or. xm

**Enmienda 176**  
**Michel Dantin, Dominique Riquet**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 bis (nuevo)**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 4 – apartado 4 – párrafo 2 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*2 bis) En el artículo 4, apartado 4, se inserta el párrafo siguiente después del párrafo segundo:*

*«Sin perjuicio de los derechos de los Estados miembros definidos en las actas de adhesión a la Unión, queda prohibido el transporte internacional efectuado por vehículos o conjuntos de vehículos cuyas longitudes y peso superior a 44 toneladas no sean conformes a las previstas en el anexo I de la presente Directiva.»*

Or. fr

**Enmienda 177**  
**Marita Ulvskog, Ole Christensen, Liisa Jaakonsaari**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 bis (nuevo)**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 4 – apartado 2

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*2 bis) El apartado 2 del artículo 4 de la Directiva 96/53/CE se modifica como*



*sigue:*

*Nuevo apartado 2:*

*«Se autoriza el transporte transfronterizo con vehículos o conjuntos de vehículos destinados al transporte de mercancías que no cumplen con los requisitos del párrafo 2 del Anexo I entre los Estados miembros que han tomado medidas para permitir dichas excepciones.»*

Or. sv

**Enmienda 178**

**Marita Ulvskog, Ole Christensen, Liisa Jaakonsaari**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 ter (nuevo)**

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 4

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*2 ter) En el apartado 4 del artículo 4 de la Directiva 96/53/CE el primer párrafo se modifica como sigue:*

*«4. Los Estados miembros podrán permitir vehículos o conjuntos de vehículos destinados al transporte y cuya actividad no afecte de manera significativa a la competencia internacional en el sector del transporte, con dimensiones diferentes a los establecidos en los apartados 1.1, 1.2, 1.4 a 1.8, 4.2 y 4.4 del anexo I.»*

Or. sv

**Enmienda 179**

**Philip Bradbourn**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3**

*Texto de la Comisión*

3) Se suprimen *el artículo 4, apartado 6*, el artículo 5, letra b), y el artículo 8 bis.

*Enmienda*

3) En el artículo 4, *se modifica el apartado 6 del siguiente modo:*

*Las autoridades competentes de los Estados miembros limítrofes pueden autorizar las operaciones transfronterizas en las que se utilicen vehículos o conjuntos de vehículos cuyas dimensiones y pesos sean diferentes a los indicados en los puntos 1, 2, 3 y 4 del Anexo I siempre que no supongan una discriminación por razón del Estado miembro de registro del tractor, remolque o semirremolque. Estas autoridades competentes («pueden» o «deberán») definir las rutas en las que se permite circular a los vehículos o conjuntos de vehículos con dimensiones y pesos diferentes a los indicados en los puntos 1, 2, 3 y 4 del Anexo I. Los Estados miembros informarán a la Comisión de lo anterior y pondrán esta información a disposición del público.*

Se suprimen el artículo 5, letra b), y el artículo 8 bis.

Or. en

**Enmienda 180**

**Jim Higgins, Phil Prendergast, Jacqueline Foster**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3**

*Texto de la Comisión*

3) Se suprimen *el artículo 4, apartado 6*, el artículo 5, letra b), y el artículo 8 bis.

*Enmienda*

3) *En el artículo 4, se modifica el apartado 6 del siguiente modo: Las autoridades competentes de los Estados miembros limítrofes pueden autorizar las operaciones de transporte transfronterizo en las que se utilicen vehículos o conjuntos de vehículos cuyas dimensiones y pesos sean diferentes a los indicados en*

*los puntos 1, 2, 3 y 4 del Anexo I siempre que no supongan una discriminación en función del Estado miembro de registro del tractor, remolque o semirremolque. Estas autoridades competentes pueden definir las rutas en las que se permite circular a los vehículos o conjuntos de vehículos con dimensiones y pesos diferentes a los indicados en los puntos 1, 2, 3 y 4 del Anexo I. Puede preverse que los Estados miembros informen a la Comisión de lo anterior;* Se suprimen el artículo 5, letra b), y el artículo 8 bis.

Or. en

### *Justificación*

*A los Estados miembros cuyas infraestructuras permitan vehículos con alturas superiores a 4 metros debería permitírseles realizar actividades de comercio transfronterizo. Esto nunca debería suponer una discriminación por razón del país de registro ni obligar a los Estados miembros que deseen restringir los vehículos a un máximo de 4 metros a aceptar vehículos con alturas superiores a la mencionada.*

### **Enmienda 181**

**Dieter-Lebrecht Koch**

#### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 bis (nuevo)**

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 6 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**3 bis. Se inserta el siguiente apartado 4 (6 bis) en el artículo 4:**

**6 bis. Se confiere a la Comisión Europea la facultad para establecer, basándose en los datos recibidos con arreglo al artículo 4, apartado 5, unas especificaciones para la autorización general de dichos vehículos, que garanticen una mayor seguridad vial y un beneficio para el medio ambiente.**

**Enmienda 182**  
**Georges Bach, Bogusław Liberadzki**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4 bis (nuevo)**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 4 – apartado 5

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**4 bis) El artículo 4, apartado 5, de la Directiva se completará con el texto siguiente:**

**Para establecer estos períodos de prueba, deberán cumplirse las siguientes condiciones:**

- el período de prueba no podrá ser superior a 5 años,**
- las operaciones de transporte tendrán lugar en un área local bien definida del territorio del Estado miembro,**
- la prueba deberá controlarse de forma oficial teniendo en cuenta los impactos en la infraestructura, la seguridad vial, la distribución modal y el medio ambiente,**
- deberá enviarse a la Comisión y ponerse a disposición del público un informe oficial de los resultados del control de la prueba.**

Or. en

*Justificación*

*A fin de que se produzcan resultados eficientes a escala de la UE, los períodos de prueba establecidos por los Estados miembros deben controlarse y deben reunir ciertas condiciones.*

**Enmienda 183**  
**Petri Sarvamaa, Hannu Takkula, Eija-Riitta Korhola, Sari Essayah, Anne E. Jensen, Nils Torvalds, Anneli Jäätteenmäki, Anna Ibrisagic, Gunnar Hökmark, Christofer Fjellner, Alf Svensson, Anna Maria Corazza Bildt, Bendt Bendtsen**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 bis (nuevo)**

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 7 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**5 bis) Se añade al artículo 4 el siguiente apartado 7 bis):**

**7 bis. Los Estados miembros limítrofes que, de forma permanente desde la entrada en vigor de la Directiva 96/53/CE, permitan el transporte de mercancías por carretera con vehículos o conjuntos de vehículos con pesos y/o dimensiones diferentes a lo indicado en el Anexo I, según lo dispuesto en el artículo 4, apartado 1, letra a), y artículo 4, apartado 2, letra a), y en lo que respecta a las dimensiones, de conformidad con el artículo 4, apartado 4, además de, en cuanto a las operaciones transfronterizas, las desviaciones del Anexo I, punto 1.3, pueden permitir las operaciones transfronterizas entre ellos con tales vehículos y conjuntos de vehículos. Estos Estados miembros y los Estados miembros limítrofes en los que se permitan de forma provisional vehículos más largos, pesados o altos podrán permitir las operaciones transfronterizas entre ellos por mutuo acuerdo. Los Estados miembros notificarán este procedimiento a la Comisión.**

Or. en

*Justificación*

*De conformidad con el principio de subsidiariedad, los Estados miembros tienen derecho a tomar decisiones sobre las soluciones de transporte adecuadas a sus circunstancias específicas siempre que dichas soluciones no supongan una discriminación entre los vehículos nacionales y no nacionales. La Directiva 96/53/CE ya ofrece a los Estados miembros un amplio margen de maniobra en este ámbito.*

**Enmienda 184**  
**Petri Sarvamaa**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 ter (nuevo)**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 4 – apartado 7 ter (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**5 ter) En el artículo 4, se añade el apartado 7 ter:**

**7 ter. Este procedimiento mediante el cual los Estados miembros permiten las operaciones transfronterizas con vehículos más pesados, largos y/o altos por mutuo acuerdo y el procedimiento de notificación a la Comisión volverán a evaluarse 5 años después de la entrada en vigor de la presente Directiva.**

Or. en

**Enmienda 185**  
**Phil Bennion**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – letra a (nueva)**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 4 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**2 bis) Se añade el siguiente artículo 4 bis:**

**«Artículo 4 bis**

**El Estado miembro que conceda esta autorización deberá garantizar que las siguientes medidas se aplican en su territorio en relación con los vehículos o conjuntos de vehículos con dimensiones diferentes a las indicadas en los puntos 1.1, 1.2, 1.4 a 1.8, 4.2 y 4.4 del Anexo I:**  
**a) los vehículos o conjuntos de vehículos no deberán exceder el peso máximo**

*autorizado para los vehículos según se indica en los puntos 2.2.2, letra c) y deberá contar con los requisitos de seguridad de conformidad con los artículos 10 y 12 del Reglamento (CE) n° 661/2009;*

*b) los vehículos o conjuntos de vehículos deberán cumplir los límites de emisiones establecidos en el Anexo I del Reglamento (CE) n° 595/2009;*

*c) el Estado miembro que concede la autorización ha adoptado un mecanismo para internalizar los costes externos del uso de estos vehículos, así como los acuerdos del cambio modal de carretera a ferrocarril;*

*d) el Estado miembro que concede la autorización ha adoptado una formación específica, de conformidad con lo dispuesto en la Directiva 2003/59/CE, y los requisitos de certificación estipulados por las autoridades correspondientes, incluida una experiencia mínima de conducción de cinco años;*

*e) los vehículos o conjuntos de vehículos solo se permitirán en las rutas indicadas. Dicha indicación solo podrá hacerse si la carretera y las infraestructuras relacionadas de la ruta en su conjunto han sido diseñadas y construidas de forma compatible para el uso de estos vehículos.*

*Los Estados miembros comunicarán a la Comisión las disposiciones adoptadas en virtud del presente artículo. Las decisiones para permitir vehículos con dimensiones diferentes a las indicadas en los puntos 1.1, 1.2, 1.4 a 1.8, 4.2 y 4.4 del Anexo I no podrán entrar en vigor si la Comisión Europea se opone a ello, proporcionando una justificación para dicha oposición.*

Or. en

### *Justificación*

*Para evitar la distorsión del mercado único en un espacio de libre circulación y la contradicción con los objetivos en materia ambiental y de seguridad de la Unión Europea, deberán establecerse requisitos comunes.*

#### **Enmienda 186**

**Ismail Ertug**

#### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6**

Directiva 96/53/CE

Artículo 8 – apartado 1

#### *Texto de la Comisión*

Con el fin de mejorar el rendimiento aerodinámico de los vehículos o conjuntos de vehículos, las longitudes máximas previstas en el anexo I, punto 1.1, podrán ser rebasadas por los vehículos o conjuntos de vehículos equipados con dispositivos que cumplan los requisitos que se precisan a continuación. Dichos rebasamientos tendrán como único objetivo permitir la incorporación en la parte trasera de los vehículos o conjuntos de vehículos de dispositivos que mejoren sus características aerodinámicas.

#### *Enmienda*

Con el fin de mejorar el rendimiento aerodinámico de los vehículos o conjuntos de vehículos, las longitudes máximas previstas en el anexo I, punto 1.1, podrán ser rebasadas por los vehículos o conjuntos de vehículos equipados **y** con dispositivos que cumplan los requisitos que se precisan a continuación **—siempre que no se vea afectada la participación de los vehículos o partes de vehículos (por ejemplo, remolques, cajas móviles) en el transporte combinado—**. Dichos rebasamientos tendrán como único objetivo permitir la incorporación en la parte trasera de los vehículos o conjuntos de vehículos de dispositivos que mejoren sus características aerodinámicas.

Or. de

### *Justificación*

*Si se modificar la aerodinámica de los camiones se debe garantizar que los vehículos puedan seguir participando sin restricciones en el futuro en el transporte combinado.*

#### **Enmienda 187**

**Markus Ferber**



**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 8 – apartado 1

*Texto de la Comisión*

Con el fin de mejorar el rendimiento aerodinámico de los vehículos o conjuntos de vehículos, las longitudes máximas previstas en el anexo I, punto 1.1, podrán ser rebasadas por los vehículos o conjuntos de vehículos equipados con dispositivos que cumplan los requisitos que se precisan a continuación. Dichos rebasamientos tendrán como único objetivo permitir la incorporación en la parte trasera de los vehículos o conjuntos de vehículos de dispositivos que mejoren sus características aerodinámicas.

*Enmienda*

Con el fin de mejorar el rendimiento aerodinámico **y de optimizar las demás partes o componentes** de los vehículos o conjuntos de vehículos, las longitudes máximas previstas en el anexo I, punto 1.1, podrán ser rebasadas por los vehículos o conjuntos de vehículos equipados con dispositivos que cumplan los requisitos que se precisan a continuación. Dichos rebasamientos tendrán como único objetivo permitir la incorporación en la parte trasera de los vehículos o conjuntos de vehículos de dispositivos que mejoren sus características aerodinámicas.

Or. de

*Justificación*

*En la mejora de la eficiencia energética y de la seguridad vial se ha de seguir un planteamiento integral.*

**Enmienda 188**  
**Inés Ayala Sender**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 8 – apartado 1

*Texto de la Comisión*

Con el fin de mejorar el rendimiento aerodinámico de los vehículos o conjuntos de vehículos, las longitudes máximas previstas en el anexo I, punto 1.1, podrán ser rebasadas por los vehículos o conjuntos de vehículos equipados con dispositivos que cumplan los requisitos que se precisan

*Enmienda*

Con el fin de mejorar **la seguridad vial** y el rendimiento aerodinámico de los vehículos o conjuntos de vehículos, las longitudes máximas previstas en el anexo I, punto 1.1, podrán ser rebasadas por los vehículos o conjuntos de vehículos equipados con dispositivos que cumplan los requisitos que

a continuación. Dichos rebasamientos tendrán como único objetivo permitir la incorporación en la parte trasera de los vehículos o conjuntos de vehículos de dispositivos que mejoren sus características aerodinámicas.

se precisan a continuación. Dichos rebasamientos tendrán como único objetivo permitir la incorporación en la parte trasera de los vehículos o conjuntos de vehículos de dispositivos que mejoren sus características aerodinámicas.

Or. es

### *Justificación*

*Esta enmienda retoma la misma redacción que el artículo 9 y pone en pie de igualdad la necesidad de que los cambios en las cajas deben también contribuir a mejorar la seguridad vial*

### **Enmienda 189** **Dieter-Lebrecht Koch**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 8 – apartado 1 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***1 bis. Con el fin de mejorar la seguridad vial, los dispositivos aerodinámicos y antiempotramiento instalados lateralmente y en la parte trasera de los vehículos y de sus remolques deben ser de un material que absorba la energía y que reduzca significativamente los daños para otros usuarios de la carretera en caso de accidente.***

Or. de

### **Enmienda 190** **Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 8 – apartado 1

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***Con el fin de mejorar el rendimiento aerodinámico de los vehículos o conjuntos de vehículos, las longitudes máximas previstas en el anexo I, punto 1.1, podrán ser rebasadas por los vehículos o conjuntos de vehículos equipados con dispositivos que cumplan los requisitos que se precisan a continuación. Dichos rebasamientos tendrán como único objetivo permitir la incorporación en la parte trasera de los vehículos o conjuntos de vehículos de dispositivos que mejoren sus características aerodinámicas.***

***suprimido***

Or. en

**Enmienda 191**

**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6**

Directiva 96/53/CE

Artículo 8 – apartado 3 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***3 bis. La Comisión desarrollará y propondrá un sistema de ensayo armonizado para maximizar los efectos sobre la seguridad de nuevas partes frontales, laterales y traseras de camiones para peatones y ciclistas.***

Or. en

**Enmienda 192**

**Corien Wortmann-Kool**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6**

Directiva 96/53/CE  
Artículo 8 – apartado 2 – parte introductoria

*Texto de la Comisión*

Los requisitos de rendimiento y de seguridad que ***deberán cumplir*** los dispositivos mencionados en el primer apartado son los siguientes:

*Enmienda*

Los requisitos de rendimiento y de seguridad que ***se tendrán en cuenta para la certificación de*** los dispositivos mencionados en el primer apartado son los siguientes:

Or. en

**Enmienda 193**  
**Gesine Meissner**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 8 – apartado 2 – parte introductoria

*Texto de la Comisión*

Los requisitos de rendimiento y de seguridad que ***deberán cumplir*** los dispositivos mencionados en el primer apartado son los siguientes:

*Enmienda*

Los requisitos de rendimiento y de seguridad que ***se tendrán en cuenta para la certificación de*** los dispositivos mencionados en el primer apartado son los siguientes:

Or. en

**Enmienda 194**  
**Corien Wortmann-Kool**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 8 – apartado 2 – guión 2

*Texto de la Comisión*

en términos de seguridad vial ***y de seguridad del transporte intermodal:***

*Enmienda*

en términos de seguridad vial:

**Enmienda 195**  
**Gesine Meissner**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 8 – apartado 2 – guión 2

*Texto de la Comisión*

en términos de seguridad vial y **de seguridad del transporte intermodal**:

*Enmienda*

en términos de seguridad vial:

Or. en

*Justificación*

*El transporte intermodal solo representa una parte minoritaria del transporte por carretera. Por tanto, no es necesario que todos los dispositivos aerodinámicos sean compatibles con el transporte intermodal. Limita el desarrollo de mercado actual y las innovaciones tecnológicas. También va en contra del objetivo general de sostenibilidad de reducir las emisiones y el consumo de combustible en operaciones de transporte de mercancías por carretera.*

**Enmienda 196**  
**Inés Ayala Sender**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 8 – apartado 2 – guión 2 – inciso i

*Texto de la Comisión*

la fijación y la sujeción de los dispositivos con el fin de **limitar el** riesgo de desprendimiento,

*Enmienda*

la fijación y la sujeción de los dispositivos con el fin de **garantizar que no existe** riesgo de desprendimiento, **incluido en circunstancias extremas**.

Or. es

**Enmienda 197**  
**Markus Ferber**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6**

Directiva 96/53/CE

Artículo 8 – apartado 2 – guión 2 – inciso ii

*Texto de la Comisión*

una señalización diurna y nocturna, eficaz en condiciones meteorológicas desfavorables, que permita percibir el gálibo exterior del vehículo por los otros usuarios de la carretera,

*Enmienda*

una señalización diurna y nocturna **conforme a las condiciones de homologación relativas a la colocación de dispositivos de alumbrado y de señalización luminosa**, eficaz en condiciones meteorológicas desfavorables, que permita percibir el gálibo exterior del vehículo por los otros usuarios de la carretera

Or. de

*Justificación*

*Para una mayor seguridad vial, debe aplicarse una homologación uniforme con arreglo a ECE-R48.*

**Enmienda 198**  
**Inés Ayala Sender**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6**

Directiva 96/53/CE

Artículo 8 – apartado 2 – guión 2 – inciso ii

*Texto de la Comisión*

una señalización diurna y nocturna, eficaz en condiciones meteorológicas desfavorables, que permita percibir el gálibo exterior del vehículo por los otros usuarios de la carretera,

*Enmienda*

una señalización diurna y nocturna, eficaz en condiciones meteorológicas desfavorables, que permita percibir el gálibo exterior del vehículo **y el perímetro de la caja**, por los otros usuarios de la carretera,.

**Enmienda 199**  
**Inés Ayala Sender**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6**

Directiva 96/53/CE

Artículo 8 – apartado 2 – guión 2 – inciso ii bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*ii bis) un diseño que no reduzca la visibilidad por parte del conductor de la parte trasera del vehículo. Con el objeto de aumentar la visibilidad se podrán condicionar a la existencia de sistemas adicionales para suplir la falta de visibilidad como tele cámaras, sensores, espejos etc.*

Or. es

**Enmienda 200**  
**Inés Ayala Sender**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6**

Directiva 96/53/CE

Artículo 8 – apartado 2 – guión 2 – inciso iii

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

un diseño que limite los riesgos para los otros vehículos y sus pasajeros en caso de colisión,

un diseño que limite los riesgos para **otros usuarios de la carretera, en particular usuarios vulnerables (ciclistas, peatones, vehículos de dos ruedas motorizados) así como a** los otros vehículos y sus pasajeros en caso de colisión,

Or. es

**Enmienda 201**  
**Ismail Ertug**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6**

Directiva 96/53/CE

Artículo 8 – apartado 2 – guión 2 – inciso iv bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***iv bis) La longitud del dispositivo se limitará al máximo de 500 mm establecido en el punto 1.1 del anexo I;***

Or. de

*Justificación*

*La configuración de los componentes aerodinámicos se rige por el Reglamento (UE) n° 1230/2012, con arreglo al cual los componentes aerodinámicos se deben estar diseñados de tal manera que, sin aumentar la zona de carga, sobresalgan como máximo 50 centímetros por detrás del vehículo y este pueda participar sin restricciones en el transporte combinado.*

**Enmienda 202**  
**Gesine Meissner**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6**

Directiva 96/53/CE

Artículo 8 – apartado 2 – guión 3 – inciso ii

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***en el caso de los remolques y semirremolques, la inserción en las unidades ferroviarias, marítimas y fluviales en las operaciones de transporte intermodal,***

***suprimido***

Or. en

*Justificación*

*El transporte intermodal solo representa una parte minoritaria del transporte por carretera. Por tanto, no es necesario que todos los dispositivos aerodinámicos sean compatibles con el transporte intermodal. Limita el desarrollo de mercado actual y las innovaciones*



*tecnológicas. También va en contra del objetivo general de sostenibilidad de reducir las emisiones y el consumo de combustible en operaciones de transporte de mercancías por carretera.*

### **Enmienda 203**

**Saïd El Khadraoui, Brian Simpson**

#### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6**

Directiva 96/53/CE

Artículo 8 – apartado 2 – guión 3 – inciso iii

*Texto de la Comisión*

dispositivos *fácilmente* plegables o *retractables o desmontables por el conductor.*

*Enmienda*

dispositivos plegables y *desplegables automáticamente*

Or. en

*Justificación*

*La propuesta actual de la Comisión introduce la posibilidad de aumentar el tamaño de los alerones traseros hasta 2 metros e incluye la opción de la manipulación manual. Esto puede causarle problemas de pérdida de tiempo al conductor y puede suponer un riesgo para la salud del mismo.*

### **Enmienda 204**

**Mathieu Grosch**

#### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6**

Directiva 96/53/CE

Artículo 8 – apartado 2 – guión 3 – inciso iii

*Texto de la Comisión*

dispositivos *fácilmente plegables o retractables o desmontables por el conductor.*

*Enmienda*

dispositivos *que se plegarán y desplegarán de forma automática.*

Or. en

### *Justificación*

*Estos dispositivos deben plegarse y desplegarse de forma automática para no suponer un riesgo para la salud del conductor y para garantizar un mejor manejo de los mismos.*

#### **Enmienda 205** **Markus Ferber**

##### **Propuesta de Directiva**

##### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6**

Directiva 96/53/CE

Artículo 8 – apartado 2 – guión 3 – última frase

##### *Texto de la Comisión*

Los rebasamientos de las longitudes máximas **no deberán** aumentar la capacidad de los vehículos o conjuntos de vehículos.

##### *Enmienda*

Los rebasamientos de las longitudes máximas **podrán** aumentar la capacidad de carga de los vehículos o conjuntos de vehículos **sin incrementar su peso máximo autorizado**.

Or. de

### *Justificación*

*Para aumentar la eficiencia energética, las concesiones de longitud para la aerodinámica se han de poder aprovechar para conseguir una mayor capacidad de carga.*

#### **Enmienda 206** **Markus Ferber**

##### **Propuesta de Directiva**

##### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6**

Directiva 96/53/CE

Artículo 8 – apartado 3

##### *Texto de la Comisión*

Previamente a su comercialización, los dispositivos aerodinámicos incorporados y su instalación en los vehículos deberán ser autorizados por los Estados miembros **que** expedirán un certificado al efecto. Dicho certificado dará fe del cumplimiento de los requisitos mencionados en el apartado 2 e

##### *Enmienda*

Previamente a su comercialización, los dispositivos aerodinámicos incorporados y su instalación en los vehículos deberán ser autorizados por los Estados miembros. **Para la autorización de vehículos deben aplicarse en toda Europa normas idénticas y adecuadas a la práctica. Los**

indicará que el dispositivo contribuye de manera significativa a la mejora del rendimiento aerodinámico. Los certificados de autorización expedidos en un Estado miembro serán reconocidos por los demás Estados miembros.

**Estados miembros** expedirán un certificado al efecto. Dicho certificado dará fe del cumplimiento de los requisitos mencionados en el apartado 2 e indicará que el dispositivo contribuye de manera significativa a la mejora del rendimiento aerodinámico. Los certificados de autorización expedidos en un Estado miembro serán reconocidos por los demás Estados miembros.

Or. de

**Enmienda 207**  
**Jacqueline Foster**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 8 – apartado 3

*Texto de la Comisión*

Previamente a su comercialización, los dispositivos aerodinámicos incorporados y su instalación en los vehículos deberán ser autorizados por los Estados miembros que expedirán un certificado al efecto. Dicho certificado dará fe del cumplimiento de los requisitos mencionados en el apartado 2 e indicará que el dispositivo contribuye de manera significativa a la mejora del rendimiento aerodinámico. Los certificados de autorización expedidos en un Estado miembro serán reconocidos por los demás Estados miembros.

*Enmienda*

Previamente a su comercialización, los dispositivos aerodinámicos incorporados y su instalación en los vehículos deberán ser autorizados por los Estados miembros que expedirán un certificado al efecto. Dicho certificado dará fe del cumplimiento de los requisitos mencionados en el apartado 2 e indicará que el dispositivo contribuye de manera significativa a la mejora del rendimiento aerodinámico. Los certificados de autorización expedidos en un Estado miembro serán reconocidos por los demás Estados miembros, **con sujeción a las limitaciones previstas en el apartado 5.**

Or. en

*Justificación*

*Esta Directiva debe ser conforme a la legislación existente en materia de homologación. Además, no se debe obligar a los Estados miembros a aceptar vehículos con dispositivos autorizados por otros Estados miembros que puedan tener un efecto negativo sobre la seguridad vial.*

**Enmienda 208**  
**Carlo Fidanza**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 8 – apartado 3 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***3 bis. Los vehículos nuevos de las categorías N2 y N3 emplearán cabinas de tractores que cumplan los requisitos de seguridad a que se refiere el artículo 9, apartado 2, una vez transcurridos diez años desde la entrada en vigor de la presente Directiva.***

Or. en

**Enmienda 209**  
**Patricia van der Kammen**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 8 – apartado 4

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 16, para completar los requisitos mencionados en el apartado 2. Dichos requisitos adoptarán la forma de características técnicas, de niveles mínimos de rendimiento, de limitaciones de diseño y de procedimientos destinados a la expedición del certificado de comprobación mencionado en el apartado 3.***

***suprimido***

Or. nl

**Enmienda 210**  
**Jacqueline Foster**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 8 – apartado 4

*Texto de la Comisión*

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 16, para completar los requisitos mencionados en el apartado 2. Dichos requisitos adoptarán la forma de características técnicas, de niveles mínimos de rendimiento, de limitaciones de diseño y de procedimientos destinados a la expedición del certificado de comprobación mencionado en el apartado 3.

*Enmienda*

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 16, para completar los requisitos mencionados en el apartado 2. Dichos requisitos *se aplicarán dentro del marco para la homologación de la Directiva 2007/46* y adoptarán la forma de características técnicas, de niveles mínimos de rendimiento, de limitaciones de diseño y de procedimientos destinados a la expedición del certificado en el que se indique la mejora de rendimiento aerodinámico mencionada en el apartado 3.

Or. en

*Justificación*

*Esta Directiva debe ser conforme a la legislación existente en materia de homologación. Además, no se debe obligar a los Estados miembros a aceptar vehículos con dispositivos autorizados por otros Estados miembros que puedan tener un efecto negativo sobre la seguridad vial.*

**Enmienda 211**  
**Dieter-Lebrecht Koch**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 8 – apartado 4

*Texto de la Comisión*

Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 16, para completar los requisitos mencionados en el apartado 2. Dichos requisitos adoptarán la forma de características técnicas, de niveles mínimos de rendimiento, de limitaciones de diseño y de procedimientos destinados a la expedición del certificado de comprobación mencionado en el apartado 3.

*Enmienda*

Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 16, para completar los requisitos mencionados en el apartado 2. Dichos requisitos adoptarán la forma de características técnicas, de niveles mínimos de rendimiento, de limitaciones de diseño y de procedimientos destinados a la expedición del certificado de comprobación mencionado en el apartado 3. ***Dado que necesariamente ha de haber interacciones entre el dispositivo antiempotramiento y los dispositivos aerodinámicos, se confiere al mismo tiempo a la Comisión Europea la facultad de adaptar las características técnicas, niveles mínimos de rendimiento, etc., del dispositivo antiempotramiento a la nueva situación.***

Or. de

**Enmienda 212**  
**Inés Ayala Sender**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 8 – apartado 4

*Texto de la Comisión*

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 16, para completar los requisitos mencionados en el apartado 2. Dichos requisitos adoptarán la forma de características técnicas, de niveles mínimos de rendimiento, de limitaciones de diseño y de procedimientos destinados a la expedición del certificado de comprobación mencionado en el apartado 3.

*Enmienda*

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 16, para completar los requisitos mencionados en el apartado 2. Dichos requisitos adoptarán la forma de características técnicas, de niveles mínimos de rendimiento, de limitaciones de diseño y de procedimientos destinados a la expedición del certificado de comprobación mencionado en el apartado 3. ***En el caso de los dispositivos de***

*señalización del gálibo y del perímetro contemplados en el apartado 2, la Comisión elaborara normas comunes armonizadas sobre percepción, tipos y luminosidad que permitan identificar los dispositivos suplementarios.*

Or. es

*Justificación*

*Conviene que la Comisión armonice las normas sobre la señalización de los alerones, gálibo y perímetro para mejorar la visibilidad y aumentar la seguridad vial.*

**Enmienda 213**

**Patricia van der Kammen**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6**

Directiva 96/53/CE

Artículo 8 – apartado 5

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*En espera de la adopción de los actos delegados, estarán autorizados a circular los vehículos o conjuntos de vehículos equipados con dispositivos aerodinámicos en la parte trasera que cumplan los requisitos mencionados en el apartado 2 y hayan sido comprobados de conformidad con el apartado 3, siempre que su longitud rebase como máximo dos metros la longitud fijada en el anexo I, punto 1.1. Esta medida transitoria se aplicará desde la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva.».*

*suprimido*

Or. nl

**Enmienda 214**

**Oldřich Vlasák**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 8 – apartado 5

*Texto de la Comisión*

*En espera de la adopción de los actos delegados, estarán autorizados a circular los vehículos o conjuntos de vehículos equipados con dispositivos aerodinámicos en la parte trasera que cumplan los requisitos mencionados en el apartado 2 y hayan sido comprobados de conformidad con el apartado 3, siempre que su longitud rebase como máximo dos metros la longitud fijada en el anexo I, punto 1.1 Esta medida transitoria se aplicará desde la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva.*

*Enmienda*

*La Comisión adoptará los actos delegados indicados en el artículo 8, apartado 4, en el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta Directiva.*

Or. cs

*Justificación*

*Con fines de seguridad del tráfico y desarrollo por parte de los fabricantes de los equipos propuestos, es conveniente que la Comisión Europea concrete lo antes posible y con mayor detalle los equipos propuestos.*

**Enmienda 215**  
**Corien Wortmann-Kool**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 8 – apartado 5

*Texto de la Comisión*

En espera de la adopción de los actos delegados, estarán autorizados a circular los vehículos o conjuntos de vehículos equipados con dispositivos aerodinámicos en la parte trasera que cumplan los requisitos mencionados en el apartado 2 y hayan sido comprobados de conformidad

*Enmienda*

En espera de la adopción de los actos delegados, estarán autorizados a circular los vehículos o conjuntos de vehículos equipados con dispositivos aerodinámicos en la parte trasera que cumplan **como mínimo** los requisitos mencionados en el **primer y segundo guión del** apartado 2 y



con el apartado 3, siempre que su longitud rebase como máximo dos metros la longitud fijada en el anexo I, punto 1.1 Esta medida transitoria se aplicará desde la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva.

hayan sido comprobados de conformidad con el apartado 3, siempre que su longitud rebase como máximo dos metros la longitud fijada en el anexo I, punto 1.1 Esta medida transitoria se aplicará desde la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva.

Or. en

### *Justificación*

*Ya se ha establecido una longitud adicional máxima de 500 mm en el Reglamento 1230/2012. Estos 500 mm limitan la flexibilidad para seguir innovando en cuanto a la longitud de los dispositivos aerodinámicos. La propuesta de la Comisión Europea de 2 metros permite esta flexibilidad. Por tanto, es necesario modificar las normas para garantizar la compatibilidad con las nuevas normas relativas al peso y las dimensiones. También es importante tener en cuenta la compatibilidad de los vehículos con el transporte intermodal, pero esto no deber constituir una obligación para todos.*

## **Enmienda 216** **Markus Ferber**

### **Propuesta de Directiva** **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6** Directiva 96/53/CE Artículo 8 – apartado 5

#### *Texto de la Comisión*

En espera de la adopción de los actos delegados, estarán autorizados a circular los vehículos o conjuntos de vehículos equipados con dispositivos aerodinámicos en la parte trasera que cumplan los requisitos mencionados en el apartado 2 y hayan sido comprobados de conformidad con el apartado 3, siempre que su longitud rebase como máximo dos metros la longitud fijada en el anexo I, punto 1.1 Esta medida transitoria se aplicará desde la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva.

#### *Enmienda*

En espera de la adopción de los actos delegados, estarán autorizados a circular los vehículos o conjuntos de vehículos equipados con dispositivos aerodinámicos en la parte trasera que cumplan los requisitos mencionados en el apartado 2 y hayan sido comprobados de conformidad con el apartado 3, siempre que su longitud rebase como máximo dos metros la longitud fijada en el anexo I, punto 1.1 ***La zona de carga resultante podrá utilizarse como del volumen de carga adicional sin aumentar la masa máxima autorizada.*** Esta medida transitoria se aplicará desde la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva.

**Enmienda 217**  
**Jacqueline Foster**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 8 – apartado 5

*Texto de la Comisión*

En espera de la adopción de los actos delegados, estarán autorizados a circular los vehículos o conjuntos de vehículos equipados con dispositivos aerodinámicos en la parte trasera que cumplan los requisitos mencionados en el apartado 2 y hayan sido comprobados de conformidad con el apartado 3, siempre que su longitud rebase como máximo dos metros la longitud fijada en el anexo I, punto 1.1 Esta medida transitoria se aplicará desde la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva.».

*Enmienda*

En espera de la adopción de los actos delegados, estarán autorizados a circular los vehículos o conjuntos de vehículos equipados con dispositivos aerodinámicos en la parte trasera que cumplan los requisitos mencionados en el apartado 2 y hayan sido comprobados de conformidad con el apartado 3, siempre que su longitud rebase como máximo dos metros la longitud fijada en el anexo I, punto 1.1 ***Los Estados miembros aceptarán el uso de vehículos equipados con este tipo de dispositivos dentro de su territorio, a menos que tengan motivos razonables para pensar que las disposiciones técnicas conforme a las cuales se haya emitido el dispositivo no sean equivalentes a las suyas propias.*** Esta medida transitoria se aplicará desde la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva.

Or. en

*Justificación*

*Esta Directiva debe ser conforme a la legislación existente en materia de homologación. Además, no se debe obligar a los Estados miembros a aceptar vehículos con dispositivos autorizados por otros Estados miembros que puedan tener un efecto negativo sobre la seguridad vial.*

**Enmienda 218**  
**Jim Higgins, Phil Prendergast, Petri Sarvamaa, Alain Cadec, Dominique Riquet**

## Propuesta de Directiva

### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6

Directiva 96/53/CE

Artículo 8 – apartado 5

#### *Texto de la Comisión*

En espera de la adopción de los actos delegados, estarán autorizados a circular los vehículos o conjuntos de vehículos equipados con dispositivos aerodinámicos en la parte trasera que cumplan los requisitos mencionados en el apartado 2 y hayan sido comprobados de conformidad con el apartado 3, siempre que su longitud rebase como máximo dos metros la longitud fijada en el anexo I, punto 1.1 Esta medida transitoria se aplicará desde la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva.

#### *Enmienda*

En espera de la adopción de los actos delegados, estarán autorizados a circular los vehículos o conjuntos de vehículos equipados con dispositivos aerodinámicos en la parte trasera que cumplan los requisitos mencionados en el apartado 2 y hayan sido comprobados de conformidad con el apartado 3, siempre que su longitud rebase como máximo dos metros la longitud fijada en el anexo I, punto 1.1 Esta medida transitoria se aplicará desde la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva. ***Los vehículos especiales tales como los vehículos de transporte que por su diseño inherente y abierto no puedan beneficiarse de dispositivos aerodinámicos en la parte trasera, pueden emplear estos dos metros adicionales para mejorar su eficiencia por otros medios, como por ejemplo, con una carga óptima empleando voladizos delanteros y traseros.***

Or. en

#### *Justificación*

*Debido a su diseño abierto en los extremos, los vehículos de transporte no son nada aerodinámicos. Debido a su uso exclusivo en el sector de la logística de vehículos acabados no se benefician de mejoras aerodinámicas que cuenten con dispositivos montados externamente en la parte trasera. Aun así, estos vehículos de transporte todavía pueden aumentar notablemente su eficiencia (en el consumo de combustible) empleando los dos metros adicionales propuestos en este artículo para el propósito de cargar hasta 3 coches adicionales (de 6 a 9) en un solo vehículo de transporte.*

## Enmienda 219

Inés Ayala Sender

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 8 – apartado 5

*Texto de la Comisión*

En espera de la adopción de los actos delegados, estarán autorizados a circular los vehículos o conjuntos de vehículos equipados con dispositivos aerodinámicos en la parte trasera que cumplan los requisitos mencionados en el apartado 2 y hayan sido comprobados de conformidad con el apartado 3, siempre que su longitud rebase como máximo dos metros la longitud fijada en el anexo I, punto 1.1 Esta medida transitoria se aplicará desde la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva.

*Enmienda*

En espera de la adopción de los actos delegados, estarán autorizados a circular los vehículos o conjuntos de vehículos equipados con dispositivos aerodinámicos en la parte trasera que cumplan los requisitos mencionados en el apartado 2 y hayan sido comprobados de conformidad con el apartado 3, siempre que su longitud rebase como máximo dos metros la longitud fijada en el anexo I, punto 1.1 Esta medida transitoria se aplicará desde la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva. ***Los vehículos especiales tales como los vehículos de transporte que por su diseño inherente no puedan beneficiarse de dispositivos aerodinámicos en la parte delantera ni trasera pueden emplear estos dos metros adicionales para mejorar su eficiencia por otros medios, como por ejemplo, con una carga óptima empleando voladizos delanteros y traseros. En cualquier caso, la cabina del tractor debe cumplir los requisitos estipulados en el artículo 9.***

Or. en

*Justificación*

*Los vehículos de transporte, debido a su uso exclusivo en el sector de la logística de vehículos acabados, no se benefician de mejoras aerodinámicas que cuenten con dispositivos montados externamente en la parte trasera. Aun así, estos vehículos de transporte todavía pueden aumentar notablemente su eficiencia (en el consumo de combustible) empleando los dos metros adicionales propuestos en este artículo para el propósito de cargar hasta 3 coches adicionales (de 6 a 9) en un solo vehículo de transporte.*

**Enmienda 220**  
**Bogusław Liberadzki**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 9 – apartado 1

*Texto de la Comisión*

Con el fin de mejorar ***el rendimiento aerodinámico y la seguridad vial*** de los vehículos o conjuntos de vehículos, las longitudes máximas previstas en el anexo I, punto 1.1, podrán ser rebasadas por los vehículos o conjuntos de vehículos que cumplan los requisitos previstos en el apartado 2 siguiente. Estos rebasamientos tienen por objetivo principal ***permitir*** la fabricación de cabinas de tractores ***que mejoren*** las características aerodinámicas de los vehículos o conjuntos de vehículos y ***mejoren la seguridad vial***.

*Enmienda*

Con el fin de mejorar ***la seguridad vial y el rendimiento aerodinámico*** de los vehículos o conjuntos de vehículos, las longitudes máximas previstas en el anexo I, punto 1.1, podrán ser rebasadas ***hasta 800 mm*** por los vehículos o conjuntos de vehículos que cumplan los requisitos previstos en el apartado 2 siguiente. Estos rebasamientos tienen por objetivo principal ***autorizar*** la fabricación de cabinas de tractores ***más seguras y mejorar a su vez*** las características aerodinámicas de los vehículos o conjuntos de vehículos y ***permitir más mejoras de eficiencia en el consumo de combustible***.

Or. en

**Enmienda 221**  
**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 9 – apartado 1

*Texto de la Comisión*

Con el fin de mejorar ***el rendimiento aerodinámico y la seguridad vial*** de los vehículos o conjuntos de vehículos, las longitudes máximas previstas en el anexo I, punto 1.1, podrán ser rebasadas por los vehículos o conjuntos de vehículos que cumplan los requisitos previstos en el apartado 2 siguiente. ***Estos rebasamientos tienen por objetivo principal permitir la fabricación de cabinas de tractores que mejoren las características aerodinámicas***

*Enmienda*

Con el fin de mejorar ***la seguridad vial y el rendimiento aerodinámico*** de los vehículos o conjuntos de vehículos, las longitudes máximas previstas en el anexo I, punto 1.1, ***no*** podrán ser rebasadas por los vehículos o conjuntos de vehículos que cumplan los requisitos previstos en el apartado 2 siguiente. ***La*** fabricación de cabinas de tractores ***mejorará la seguridad vial*** de los vehículos o conjuntos de vehículos y ***mejorará sus características***

de los vehículos o conjuntos de vehículos y **mejoren la seguridad vial.**

**aerodinámicas.**

Or. en

**Enmienda 222**  
**Jörg Leichtfried**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 9 – apartado 1

*Texto de la Comisión*

Con el fin de mejorar el rendimiento aerodinámico y la seguridad vial de los vehículos o conjuntos de vehículos, las longitudes máximas previstas en el anexo I, punto 1.1, podrán ser rebasadas por los vehículos o conjuntos de vehículos que cumplan los requisitos previstos en el apartado 2 siguiente. Estos rebasamientos tienen por objetivo principal permitir la fabricación de cabinas **de tractores que mejoren las características aerodinámicas** de los vehículos o conjuntos de vehículos y **mejoren la seguridad vial.**

*Enmienda*

Con el fin de mejorar el rendimiento aerodinámico y la seguridad vial de los vehículos o conjuntos de vehículos, las longitudes máximas previstas en el anexo I, punto 1.1, podrán ser rebasadas por los vehículos o conjuntos de vehículos que cumplan los requisitos previstos en el apartado 2 siguiente. Estos rebasamientos tienen por objetivo principal permitir la fabricación de cabinas **más seguras y la mejora del rendimiento aerodinámico** de los vehículos o conjuntos de vehículos.

Or. en

*Justificación*

*Especificación adicional a la enmienda del proyecto de informe. Debe suprimirse la palabra «tractor» ya que solo es aplicable a vehículos articulados. No obstante, esta Directiva debe tener como objetivo mejorar la seguridad vial de todas las cabinas de camiones.*

**Enmienda 223**  
**Christine De Veyrac, Dominique Vlasto, Georges Bach**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 9 – párrafo 1

*Texto de la Comisión*

Con el fin de mejorar el rendimiento **aerodinámico** y **la** seguridad vial de los vehículos o conjuntos de vehículos, las longitudes máximas previstas en el anexo I, punto 1.1, podrán ser rebasadas por los vehículos o conjuntos de vehículos que cumplan los requisitos previstos en el apartado 2 siguiente. Estos rebasamientos tienen por objetivo principal permitir la **fabricación de cabinas de tractores que mejoren las características aerodinámicas** de los vehículos o conjuntos de vehículos y **mejoren la** seguridad vial.

*Enmienda*

Con el fin de mejorar el rendimiento **en términos de eficacia energética** y seguridad vial de los vehículos o conjuntos de vehículos, las longitudes máximas previstas en el anexo I, punto 1.1, podrán ser rebasadas por los vehículos o conjuntos de vehículos que cumplan los requisitos previstos en el apartado 2 siguiente. Estos rebasamientos tienen por objetivo principal permitir la **mejora de la eficiencia energética** de los vehículos o conjuntos de vehículos y **una mayor** seguridad vial. **El Reglamento (CE) n° 661/2009 debe modificarse en consecuencia.**

Or. fr

*Justificación*

*Dado que el objetivo es fomentar el transporte sostenible, es esencial hacer referencia explícita al concepto de ganancia energética. El aerodinamismo en sí mismo no es el objetivo de la presente Directiva, sino solo una herramienta para alcanzarlo. Para evitar cualquier interpretación errónea por parte de los agentes, conviene precisar que las presentes disposiciones modifican las medidas establecidas en el Reglamento (CE) n° 661/2009 relativo a la seguridad general de los vehículos de motor.*

**Enmienda 224**

**Dieter-Lebrecht Koch**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7**

Directiva 96/53/CE

Artículo 9 – apartado 1

*Texto de la Comisión*

Con el fin de mejorar el rendimiento aerodinámico y la seguridad vial de los vehículos o conjuntos de vehículos, las longitudes máximas previstas en el anexo I, punto 1.1, podrán ser rebasadas por los vehículos o conjuntos de vehículos que cumplan los requisitos previstos en el

*Enmienda*

Con el fin de mejorar el rendimiento aerodinámico y la seguridad vial de los vehículos o conjuntos de vehículos, las longitudes máximas previstas en el anexo I, punto 1.1, podrán ser rebasadas por los vehículos o conjuntos de vehículos que cumplan los requisitos previstos en el

apartado 2 siguiente. Estos rebasamientos tienen por objetivo principal permitir la fabricación de cabinas de tractores que mejoren las características aerodinámicas de los vehículos o conjuntos de vehículos y mejoren la seguridad vial.

apartado 2 siguiente. Estos rebasamientos tienen por objetivo principal permitir la fabricación de cabinas de tractores que mejoren las características aerodinámicas de los vehículos o conjuntos de vehículos y mejoren la seguridad vial ***tanto para los usuarios vulnerables como para los vehículos en caso de atropello.***

Or. de

**Enmienda 225**  
**Brian Simpson**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 9 – apartado 1

*Texto de la Comisión*

Con el fin de mejorar el rendimiento aerodinámico y la seguridad vial de los vehículos o conjuntos de vehículos, las longitudes máximas previstas en el anexo I, punto 1.1, podrán ser rebasadas por los vehículos o conjuntos de vehículos que cumplan los requisitos previstos en el apartado 2 siguiente. Estos rebasamientos tienen por objetivo principal permitir la fabricación de cabinas ***de tractores que mejoren*** las características aerodinámicas de los vehículos o conjuntos de vehículos y mejoren la seguridad vial.

*Enmienda*

Con el fin de mejorar el rendimiento aerodinámico y la seguridad vial de los vehículos o conjuntos de vehículos, las longitudes máximas previstas en el anexo I, punto 1.1, podrán ser rebasadas por los vehículos o conjuntos de vehículos que cumplan los requisitos previstos en el apartado 2 siguiente. Estos rebasamientos tienen por objetivo principal permitir la fabricación de cabinas ***más seguras y a su vez mejorar*** las características aerodinámicas de los vehículos o conjuntos de vehículos y la seguridad vial.

Or. en

*Justificación*

*En este punto la mejora de la seguridad vial debe ser la prioridad. Además, se debe suprimir la referencia a tractores ya que el objetivo de esta Directiva debe ser mejorar la seguridad de todos los camiones, no solo la de los articulados.*



**Enmienda 226**  
**Ismail Ertug**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 9 – apartado 1

*Texto de la Comisión*

Con el fin de mejorar el rendimiento aerodinámico y la seguridad vial de los vehículos o conjuntos de vehículos, las longitudes máximas previstas en el anexo I, punto 1.1, podrán ser rebasadas por los vehículos o conjuntos de vehículos que cumplan los requisitos previstos en el apartado 2 siguiente. Estos rebasamientos tienen por objetivo principal permitir la fabricación de cabinas de tractores que mejoren las características aerodinámicas de los vehículos o conjuntos de vehículos y mejoren la seguridad vial.

*Enmienda*

Con el fin de mejorar el rendimiento aerodinámico y la seguridad vial de los vehículos o conjuntos de vehículos, las longitudes máximas previstas en el anexo I, punto 1.1, podrán ser rebasadas ***hasta en 400 mm*** por los vehículos o conjuntos de vehículos que cumplan los requisitos previstos en el apartado 2 siguiente, ***siempre que no afecte a la participación de los vehículos o partes de vehículos (por ejemplo, cabina) en el transporte combinado***. Estos rebasamientos tienen por objetivo principal permitir la fabricación de cabinas de tractores que mejoren las características aerodinámicas de los vehículos o conjuntos de vehículos y mejoren la seguridad vial.

Or. de

*Justificación*

*La prolongación de las cabinas de tractores mejora la seguridad vial y la eficiencia energética. Sin embargo, en toda modificación se debe garantizar que los vehículos sigan pudiendo participar en el transporte combinado. Asimismo se debe asegurar que los vehículos sean compatibles con la carretera rodante, que reviste especial importancia sobre todo en el transporte a través de los Alpes. La prolongación de las cabinas de tractores en un máximo de 400 mm garantiza que sea así.*

**Enmienda 227**  
**Silvia-Adriana Țicău**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 9 – apartado 1

*Texto de la Comisión*

Con el fin de mejorar el rendimiento aerodinámico y la seguridad vial de los vehículos o conjuntos de vehículos, las longitudes máximas previstas en el anexo I, punto 1.1, podrán ser rebasadas por los vehículos o conjuntos de vehículos que cumplan los requisitos previstos en el apartado 2 siguiente. Estos rebasamientos tienen por objetivo *principal* permitir la fabricación de cabinas de tractores que mejoren las características aerodinámicas de los vehículos o conjuntos de vehículos y mejoren la seguridad vial.

*Enmienda*

Con el fin de mejorar el rendimiento aerodinámico y la seguridad vial de los vehículos o conjuntos de vehículos, las longitudes máximas previstas en el anexo I, punto 1.1, podrán ser rebasadas por los vehículos o conjuntos de vehículos que cumplan los requisitos previstos en el apartado 2 siguiente. Estos rebasamientos tienen por objetivo *únicamente* permitir la fabricación de cabinas de tractores que mejoren las características aerodinámicas de los vehículos o conjuntos de vehículos y mejoren la seguridad vial.

Or. ro

**Enmienda 228**  
**Anna Ibrisagic**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 9 – apartado 1

*Texto de la Comisión*

Con el fin de mejorar *el rendimiento aerodinámico y la seguridad vial* de los vehículos o conjuntos de vehículos, las longitudes máximas previstas en el anexo I, punto 1.1, podrán ser rebasadas por los vehículos o conjuntos de vehículos que cumplan los requisitos previstos en el apartado 2 siguiente. Estos rebasamientos tienen por objetivo principal permitir *la fabricación de cabinas de tractores que mejoren las características aerodinámicas* de los vehículos o conjuntos de vehículos y *mejoren* la seguridad vial.

*Enmienda*

Con el fin de mejorar *la eficiencia en el consumo de combustible* de los vehículos o conjuntos de vehículos, las longitudes máximas previstas en el anexo I, punto 1.1, podrán ser rebasadas por los vehículos o conjuntos de vehículos que cumplan los requisitos previstos en el apartado 2 siguiente. *Estas longitudes máximas se pueden ampliar hasta los límites determinados por la legislación de homologaciones europea (Directiva 2007/46) y por los requisitos establecidos por esta Directiva, que deberán desarrollarse en mayor profundidad, de acuerdo con los procedimientos estipulados en el artículo 16, apartado 3.* Estos rebasamientos tienen por objetivo

principal permitir *mejoras en el diseño* de los vehículos o conjuntos de vehículos *para mejorar* la seguridad vial. *Procede modificar el Reglamento (CE) nº 661/2009 en consecuencia.*

Or. en

### Enmienda 229

Christine De Veyrac, Dominique Vlasto, Georges Bach

#### Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7

Directiva 96/53/CE

Artículo 9 – apartado 2 – guión 2

#### *Texto de la Comisión*

mejora significativa del rendimiento *aerodinámico* de los vehículos;

#### *Enmienda*

mejora significativa del rendimiento *energético* de los vehículos;

Or. fr

#### *Justificación*

*Dado que el objetivo es fomentar el transporte sostenible, es esencial hacer referencia explícita al concepto de ganancia energética. El aerodinamismo en sí mismo no es el objetivo de la presente Directiva, sino una mera herramienta para alcanzarlo.*

### Enmienda 230

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

#### Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7

Directiva 96/53/CE

Artículo 9 – apartado 2 – guión 2 – inciso i

#### *Texto de la Comisión*

mejora la visibilidad de los usuarios vulnerables por el conductor, *en particular* reduce el ángulo muerto de visibilidad situado bajo el parabrisas delantero,

#### *Enmienda*

mejora la visibilidad de los usuarios vulnerables por el conductor, *mejora la tecnología, el tamaño y el posicionamiento de los espejos y de esta forma* reduce, *entre otros*, el ángulo

muerto de visibilidad situado bajo el parabrisas delantero,

Or. en

**Enmienda 231**  
**Brian Simpson**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7**

Directiva 96/53/CE

Artículo 9 – apartado 2 – guión 2 – inciso i

*Texto de la Comisión*

mejora la visibilidad de los usuarios vulnerables por el conductor, en particular reduce **el ángulo muerto** de visibilidad **situado** bajo el parabrisas delantero,

*Enmienda*

mejora **la visión directa de manera que se mejora** la visibilidad de los usuarios vulnerables por el conductor, en particular reduce **los ángulos muertos** de visibilidad **situados** bajo el parabrisas delantero **y en el lateral del vehículo,**

Or. en

*Justificación*

*No solo se debe mejorar el campo de visión directa debajo del parabrisas frontal, sino que también se debe incluir la zona de los laterales del vehículo*

**Enmienda 232**  
**Dieter-Lebrecht Koch**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7**

Directiva 96/53/CE

Artículo 9 – apartado 2 – guión 2 – inciso i

*Texto de la Comisión*

mejora la visibilidad de los usuarios vulnerables por el conductor, en particular reduce el ángulo muerto de visibilidad situado bajo el parabrisas delantero,

*Enmienda*

mejora la visibilidad de los usuarios vulnerables por el conductor, en particular reduce el ángulo muerto de visibilidad situado bajo el parabrisas delantero y

*aumenta las ventanillas laterales, especialmente hacia abajo, e introduce la instalación de espejos adicionales. Cuando sirva para aumentar la visibilidad de los usuarios vulnerables, así como en zonas que no son visibles mediante ventanillas ni espejos,, sobre todo en la parte trasera del vehículo, es necesaria la instalación de cámaras,*

Or. de

**Enmienda 233**  
**Brian Simpson**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 9 – apartado 2 – guión 2 – inciso ii

*Texto de la Comisión*

reduce los daños en caso de choque;

*Enmienda*

reduce los daños en caso de choque *con otros vehículos al mejorar el rendimiento en la absorción de energía de las cabinas;*

Or. en

**Enmienda 234**  
**Inés Ayala Sender**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 9 – apartado 2 – guión 2 – inciso ii

*Texto de la Comisión*

reduce los daños en caso de choque;

*Enmienda*

reduce los daños en caso de choque, *en particular favoreciendo la desviación de los usuarios vulnerables hacia los lados y evitando su atropello por la cabina tractora.*

*Justificación*

*Conviene que las nuevas cabinas se diseñen de tal forma que eviten el atropello de ciclistas, peatones, motociclistas que en caso de colisión frontal dado que por mucho que se mejore y suavicen las aristas de la cabeza tractora, el resultado puede ser fatal. Mediante un diseño de la cabina que favorezca la expulsión del peatón/ciclista hacia el lado, se evitará en primer lugar el atropello fatal y en segundo lugar reducir sustancialmente los daños y aumentar las posibilidades de supervivencia*

**Enmienda 235**

**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7**

Directiva 96/53/CE

Artículo 9 – apartado 2 – guión 2 – inciso ii

*Texto de la Comisión*

reduce los daños en caso de choque;

*Enmienda*

reduce los daños en caso de choque ***al mejorar el rendimiento en la absorción de energía de las cabinas;***

Or. en

**Enmienda 236**

**Brian Simpson**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7**

Directiva 96/53/CE

Artículo 9 – apartado 2 – guión 2 – inciso ii bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***ii bis) mejora la protección de los peatones mediante el ajuste del diseño frontal para reducir al mínimo los riesgos de arrollamiento en caso de colisión con usuarios vulnerables;***

Or. en

## Justificación

*También es importante abordar la cuestión de los arrollamientos.*

### Enmienda 237

**Dieter-Lebrecht Koch**

#### Propuesta de Directiva

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7**

Directiva 96/53/CE

Artículo 9 – apartado 2 – guión 4

#### *Texto de la Comisión*

el confort y la seguridad de los conductores.

#### *Enmienda*

el confort, ***en cuanto a mayor calidad del puesto de trabajo***, y la seguridad de los conductores.

Or. de

### Enmienda 238

**Bogusław Liberadzki**

#### Propuesta de Directiva

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7**

Directiva 96/53/CE

Artículo 9 – apartado 2 – última frase

#### *Texto de la Comisión*

***Los rebasamientos*** de las longitudes máximas no ***deberán*** aumentar la capacidad de los vehículos o conjuntos de vehículos.

#### *Enmienda*

***El rebasamiento del orden de 800 mm*** de las longitudes máximas ***de la cabina del tractor no deberá*** aumentar la ***carga que corresponda a la*** capacidad de los vehículos o conjuntos de vehículos.

Or. en

### Enmienda 239

**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

## Propuesta de Directiva

### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7

Directiva 96/53/CE

Artículo 9 – apartado 2 – guión 4

#### *Texto de la Comisión*

el confort y la seguridad de los conductores.

#### *Enmienda*

el confort, **la salud** y la seguridad de los conductores.

Or. en

#### *Justificación*

*La Directiva marco 89/391 sobre la seguridad y la salud en el trabajo, con su jerarquía de prevención, ofrece el marco para eliminar desde la raíz la vibración en todo el cuerpo y las causas de los trastornos musculoesqueléticos, incluidos los problemas de espalda. Véase también: «Implications of the Stresses and Strains of Traffic Behaviour of HGV Drivers (BAST)» (Implicaciones de las tensiones y esfuerzos del comportamiento al volante de los conductores de vehículos pesados), 2010.*

## Enmienda 240

Bogusław Liberadzki

## Propuesta de Directiva

### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7

Directiva 96/53/CE

Artículo 9 – apartado 3

#### *Texto de la Comisión*

Previamente a su comercialización, el rendimiento aerodinámico **de los nuevos diseños** de vehículos de motor será comprobado por los Estados miembros, **que expedirán un certificado que atestiguará el cumplimiento de los requisitos contemplados en el apartado 2.** Los certificados expedidos en un Estado miembro serán reconocidos por los demás Estados miembros.

#### *Enmienda*

Previamente a su comercialización, el rendimiento aerodinámico **del nuevo diseño** de vehículos de motor será comprobado **y certificado** por los Estados miembros. Los certificados expedidos en un Estado miembro serán reconocidos por los demás Estados miembros. **Se pondrán a disposición del público los resultados del procedimiento de prueba y del rendimiento aerodinámico, así como otros valores de entrada de los camiones sometidos a ensayo.**

Or. en



**Enmienda 241**  
**Phil Bennion**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 9 – apartado 3

*Texto de la Comisión*

Previamente a su comercialización, el rendimiento aerodinámico de los nuevos diseños de vehículos de motor será comprobado por los Estados miembros, que expedirán un certificado *que* atestiguará el cumplimiento de los requisitos contemplados en el apartado 2. Los certificados expedidos en un Estado miembro serán reconocidos por los demás Estados miembros.

*Enmienda*

Previamente a su comercialización, el rendimiento aerodinámico de los nuevos diseños de vehículos de motor será comprobado por los Estados miembros, que expedirán un certificado *para tal fin*. ***La prueba para comprobar el rendimiento aerodinámico de estos vehículos respetará las normas pertinentes desarrolladas por la Comisión Europea para medir el rendimiento económico. Esto*** atestiguará ***la coherencia*** y el cumplimiento de los requisitos contemplados en el apartado 2. Los certificados expedidos en un Estado miembro serán reconocidos por los demás Estados miembros.

Or. en

**Enmienda 242**  
**Jörg Leichtfried**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 9 – apartado 3 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***3 bis. En cuanto a la autorización del rebasamiento de la longitud máxima por los dispositivos aerodinámicos con arreglo a los artículos 8 y 9, debe considerarse el vehículo o el conjunto de vehículos en su totalidad, a fin de garantizar que el exceso***

*total de longitud no afecte de forma sustancial a la seguridad vial ni a la fluidez del tráfico, especialmente atendiendo a los parámetros de la infraestructura existente.*

Or. de

**Enmienda 243**  
**Brian Simpson, Saïd El Khadraoui**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7**  
Directiva 96/537/CE  
Artículo 9 – apartado 3 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*3 bis. A partir del 1 de enero de 2020, todos los vehículos N2 y N3 nuevos tendrán que cumplir obligatoriamente con los requisitos de seguridad contemplados en el artículo 9, apartado 2, y los requisitos relacionados con el diseño de las cabinas que se contemplan en el artículo 9 bis (nuevo).*

Or. en

*Justificación*

*Para poder mejorar la seguridad vial es muy importante exigir a todos los camiones mejoras relacionadas con la seguridad, incluidos los camiones urbanos.*

**Enmienda 244**  
**Christine De Veyrac, Dominique Vlasto, Dominique Riquet**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 1 – apartado 3 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**3 bis. [En los diez años siguientes a la entrada en vigor de la presente Directiva], los vehículos nuevos estarán equipados con cabinas de tractor que cumplan los requisitos de seguridad contemplados en el artículo 9, apartado 2.**

Or. fr

*Justificación*

*Dada la vida útil de una cabina, conviene conceder un plazo suficiente para que las empresas del sector puedan adaptarse a las modificaciones reglamentarias y garantizar así una competencia libre y no falseada.*

**Enmienda 245**

**Patricia van der Kammen**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7**

Directiva 96/53/CE

Artículo 9 – apartado 4

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 16, para completar los requisitos que deberán cumplir las nuevas cabinas de tractor contemplados en el apartado 2. Dichos requisitos adoptarán la forma de características técnicas, de niveles mínimos de rendimiento, de limitaciones de diseño y de procedimientos destinados a la expedición del certificado de comprobación mencionado en el apartado 3.***

***suprimido***

Or. nl

**Enmienda 246**

**Oldřich Vlasák**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 9 – apartado 4

*Texto de la Comisión*

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 16, para completar los requisitos que deberán cumplir las nuevas cabinas de tractor contemplados en el apartado 2. Dichos requisitos adoptarán la forma de características técnicas, de niveles mínimos de rendimiento, de limitaciones de diseño y de procedimientos destinados a la expedición del certificado en el que se indique la mejora de rendimiento aerodinámico mencionada en el apartado 3.».

*Enmienda*

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 16, para completar los requisitos que deberán cumplir las nuevas cabinas de tractor contemplados en el apartado 2. Dichos requisitos adoptarán la forma de características técnicas, de niveles mínimos de rendimiento, de limitaciones de diseño y de procedimientos destinados a la expedición del certificado en el que se indique la mejora de rendimiento aerodinámico mencionada en el apartado 3.» ***La Comisión adoptará los actos delegados indicados en el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta Directiva.***

Or. cs

*Justificación*

*Con fines de seguridad del tráfico y desarrollo por parte de los fabricantes de los equipos propuestos, es conveniente que la Comisión Europea concrete lo antes posible y con mayor detalle los equipos propuestos.*

**Enmienda 247**  
**Jörg Leichtfried**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 9 – apartado 4

*Texto de la Comisión*

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 16, para completar los requisitos que deberán cumplir las nuevas cabinas ***de***

*Enmienda*

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 16, para completar los requisitos que deberán cumplir las nuevas cabinas.

**tractor.** Dichos requisitos adoptarán la forma de características técnicas, de niveles mínimos de rendimiento, de limitaciones de diseño y de procedimientos destinados a la expedición del certificado en el que se indique la mejora de rendimiento aerodinámico mencionada en el apartado 3.

Dichos requisitos adoptarán la forma de características técnicas, de niveles mínimos de rendimiento, de limitaciones de diseño y de procedimientos destinados a la expedición del certificado en el que se indique la mejora de rendimiento aerodinámico mencionada en el apartado 3.

Or. en

### *Justificación*

*Debe suprimirse la palabra «tractor» ya que solo es aplicable a vehículos articulados. No obstante, esta Directiva debe tener como objetivo mejorar la seguridad vial de todas las cabinas de camiones.*

## **Enmienda 248** **Brian Simpson**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 9 – apartado 4

### *Texto de la Comisión*

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 16, para completar los requisitos que deberán cumplir las nuevas cabinas **de tractor**. Dichos requisitos adoptarán la forma de características técnicas, de niveles mínimos de rendimiento, de limitaciones de diseño y de procedimientos destinados a la expedición del certificado en el que se indique la mejora de rendimiento aerodinámico mencionada en el apartado 3.

### *Enmienda*

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 16, para completar los requisitos que deberán cumplir las nuevas cabinas. Dichos requisitos adoptarán la forma de características técnicas, de niveles mínimos de rendimiento, de limitaciones de diseño y de procedimientos destinados a la expedición del certificado en el que se indique la mejora de rendimiento aerodinámico mencionada en el apartado 3 **y se adoptarán en un plazo máximo de 2 años a contar desde la publicación de la presente Directiva.**

Or. en

## Justificación

*Para mejorar la seguridad vial y reducir las muertes evitables e innecesarias en nuestras carreteras es importante que estas nuevas normas se adopten lo más rápido posible.*

### Enmienda 249

**Phil Bennion**

#### Propuesta de Directiva

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7**

Directiva 96/53/CE

Artículo 9 – apartado 4

#### *Texto de la Comisión*

*La Comisión estará facultada para adoptar* actos delegados, de conformidad con el artículo 16, para completar los requisitos que deberán cumplir las nuevas cabinas **de tractor**. Dichos requisitos adoptarán la forma de características técnicas, de niveles mínimos de rendimiento, de limitaciones de diseño y de procedimientos destinados a la expedición del certificado en el que se indique la mejora de rendimiento aerodinámico mencionada en el apartado 3.

#### *Enmienda*

***En un plazo máximo de un año a contar a partir de la fecha de publicación de la presente Directiva, la Comisión adoptará*** actos delegados, de conformidad con el artículo 16, para completar los requisitos que deberán cumplir las nuevas cabinas de tractor ***dentro del marco de los reglamentos CEPE***. Dichos requisitos adoptarán la forma de características técnicas, de niveles mínimos de rendimiento ***en materia de aerodinamismo y seguridad***, de limitaciones de diseño y de procedimientos destinados a la expedición del certificado en el que se indique la mejora de rendimiento aerodinámico mencionada en el apartado 3.

Or. en

### Enmienda 250

**Inés Ayala Sender**

#### Propuesta de Directiva

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7**

Directiva 96/53/CE

Artículo 9 – apartado 4

*Texto de la Comisión*

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 16, para completar los requisitos que deberán cumplir las nuevas cabinas de tractor contemplados en el apartado 2. Dichos requisitos adoptarán la forma de características técnicas, de niveles mínimos de rendimiento, de limitaciones de diseño y de procedimientos destinados a la expedición del certificado en el que se indique la mejora de rendimiento aerodinámico mencionada en el apartado 3.

*Enmienda*

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 16, para completar los requisitos que deberán cumplir las nuevas cabinas de tractor contemplados en el apartado 2. Dichos requisitos adoptarán la forma de características técnicas, de niveles mínimos de rendimiento, de limitaciones de diseño y de procedimientos destinados a la expedición del certificado en el que se indique la mejora de rendimiento aerodinámico mencionada en el apartado 3. ***Antes de adoptar un acto delegado, la Comisión consultará a las partes interesadas, (Constructores, conductores, asociaciones que velan por la seguridad vial, autoridades de tráfico, centros de formación, etc) y publicará un informe sobre el resultado de dicha consulta.***

Or. es

*Justificación*

*Es necesario obligar a la Comisión a que realice las consultas pertinentes con las partes interesadas, por ejemplo con los conductores, ya que los nuevos requisitos afectarán directamente y pueden aportar interesantes aportaciones.*

**Enmienda 251**

**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7**

Directiva 96/53/CE

Artículo 9 – apartado 5

*Texto de la Comisión*

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 16, para completar los requisitos que deberán cumplir las nuevas cabinas de tractor. Dichos requisitos adoptarán la forma de características técnicas, ***de niveles mínimos de rendimiento, de***

*Enmienda*

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 16, para completar los requisitos que deberán cumplir las nuevas cabinas de tractor. Dichos requisitos adoptarán la forma de características técnicas y de procedimientos destinados a la expedición

**limitaciones de diseño** y de procedimientos destinados a la expedición del certificado en el que se indique la mejora de rendimiento aerodinámico mencionada en el apartado 3.

del certificado en el que se indique la mejora de rendimiento aerodinámico mencionada en el apartado 3 **y se adoptarán en un plazo máximo de 2 años a contar desde la publicación de la presente Directiva.**

Or. en

### **Enmienda 252**

**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

#### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7 bis (nuevo)**

Directiva 96/53/CE

Artículo 9 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**7 bis) Se inserta el artículo 9 bis siguiente:**

**Artículo 9 bis**

***A partir del 1 de enero de 2016, todos los vehículos N2 y N3 nuevos tendrán que cumplir obligatoriamente con los requisitos de seguridad contemplados en el artículo 9, apartado 2.***

Or. en

### **Enmienda 253**

**Brian Simpson, Saïd El Khadraoui**

#### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7 bis (nuevo)**

Directiva 96/53/CE

Artículo 9 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**7 bis) Se añade el siguiente artículo 9 bis:**

**Artículo 9 bis**



**1. Para mejorar la seguridad y la comodidad del conductor y, en última instancia, como garantía de mejora de la seguridad vial de los vehículos incluidos dentro del ámbito de aplicación de la presente Directiva, los requisitos de seguridad y comodidad que deben cumplir las cabinas de los conductores son los siguientes:**

**– cumplir los requisitos establecidos en la Directiva 89/391/CEE relativa a la salud y la seguridad en el trabajo, con su jerarquía de medidas de prevención para eliminar todas las fuentes que hacen vibrar el cuerpo y que provocan trastornos musculoesqueléticos;**

**– las disposiciones relativas a la cabina del conductor que contemplen las características de seguridad, empezando por una salida de incendios segura en la cabina;**

**– el aumento del tamaño de la cabina del conductor para garantizar:**

**i) un mayor espacio entre el asiento del conductor y la litera,**

**ii) una litera para el conductor de mayor tamaño,**

**iii) el espacio adecuado para dos conductores, cuando el vehículo lo lleven dos conductores,**

**iv) el espacio adecuado para que el conductor pueda guardar sus objetos personales.**

**2. Previamente a su comercialización, las características de seguridad y comodidad del conductor de los nuevos diseños de vehículos de motor serán comprobadas por los Estados miembros, que expedirán un certificado que atestiguará el cumplimiento de los requisitos contemplados en el apartado 1. Los certificados expedidos en un Estado miembro serán reconocidos por los demás Estados miembros.**

**3. Para seguir desarrollando los criterios que se especifican en el apartado 1 anterior, la Comisión recibirá la asistencia de un comité formado por Estados miembros, expertos e interlocutores sociales. El comité se encargará de desarrollar las características técnicas, los niveles mínimos de rendimiento, las limitaciones de diseño y los procedimientos destinados a la expedición del certificado en los que se indique la mejora de la seguridad y la comodidad de los conductores mencionada en el apartado 1.**

Or. en

*Justificación*

*Es importante aprovechar esta oportunidad para mejorar el tamaño, la seguridad y la comodidad de las cabinas de los conductores. Estos pequeños cambios realizados en el entorno de trabajo de los conductores pueden tener un impacto positivo en la condición física de los conductores, lo cual les ayudará a conducir con mayor seguridad, contribuyendo así a mejorar la seguridad vial.*

**Enmienda 254**

**Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7 bis (nuevo)**

Directiva 96/53/CE

Artículo 9 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**7 bis) Se añade el siguiente artículo 9 bis:**

**Artículo 9 bis**

***Para mejorar la seguridad y la comodidad del conductor y, en última instancia, como garantía de mejora de la seguridad vial de los vehículos incluidos dentro del ámbito de aplicación de la presente Directiva, los requisitos de seguridad y comodidad que deben cumplir las cabinas de los conductores son los siguientes:***

- *cumplir los requisitos establecidos en la Directiva 89/391/CEE relativa a la salud y la seguridad en el trabajo, con su jerarquía de medidas de prevención para eliminar todas las fuentes que hacen vibrar el cuerpo y que provocan trastornos musculoesqueléticos;*
- *las disposiciones relativas a la cabina del conductor que contemplen las características de seguridad, empezando por una salida de incendios segura en la cabina;*
- *el aumento del tamaño de la cabina del conductor para adaptarla a los requisitos relacionados con la seguridad y la comodidad de los asientos y literas de los conductores teniendo en cuenta las situaciones de emergencia.*

Or. en

**Enmienda 255**  
**Oldřich Vlasák**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 10 bis – apartado 1

*Texto de la Comisión*

Los pesos máximos de los vehículos de propulsión ***híbrida o de propulsión completamente eléctrica*** serán los indicados en el anexo I, punto 2.3.1.

*Enmienda*

Los pesos máximos de los vehículos de propulsión ***alternativa que no utilicen exclusivamente combustibles fósiles y no generen, por lo tanto, ningún tipo de contaminación o que generen una contaminación menor***, serán los indicados en el anexo I, punto 2.3.1.

Or. cs

*Justificación*

*Con el fin de conservar la neutralidad tecnológica de la legislación propuesta, es necesario incluir también tecnologías futuras como, por ejemplo, las pilas que utilizan hidrógeno como*

*combustible.*

**Enmienda 256**  
**Philippe De Backer**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 10 bis párrafo 1

*Texto de la Comisión*

Los pesos máximos de los vehículos *de propulsión híbrida o de propulsión completamente eléctrica* serán los indicados en el anexo I, punto **2.3.1**.

*Enmienda*

Los pesos máximos de los vehículos *impulsados por combustibles alternativos* serán los indicados en el anexo I, punto **2.5**.

Or. en

*Justificación*

*Es importante tener una legislación que sea neutra desde el punto de vista tecnológico, por lo tanto, todos los vehículos que usen combustibles alternativos deberían poder aumentar su peso.*

**Enmienda 257**  
**Phil Bennion**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 10 bis – párrafo 1

*Texto de la Comisión*

Los pesos máximos de los vehículos *de propulsión híbrida o de propulsión completamente eléctrica* serán los indicados en el anexo I, punto **2.3.1**.

*Enmienda*

Los pesos máximos de los vehículos *equipados con tecnologías que emiten bajas cantidades de carbono* serán los indicados en el anexo I, punto **2.3.4**.

Or. en

**Enmienda 258**  
**Hubert Pirker**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 10 bis – párrafo 2

*Texto de la Comisión*

No obstante, los vehículos ***de propulsión híbrida o eléctrica*** deberán respetar los límites indicados en el anexo I, punto 3: peso máximo autorizado por eje.

*Enmienda*

No obstante, los vehículos ***con motorizaciones alternativas*** deberán respetar los límites indicados en el anexo I, punto 3: peso máximo autorizado por eje.

Or. de

*Justificación*

*La redacción es conforme con el principio de neutralidad tecnológica.*

**Enmienda 259**  
**Phil Bennion**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 10 bis – párrafo 2

*Texto de la Comisión*

No obstante, los vehículos ***de propulsión híbrida o eléctrica*** deberán respetar los límites indicados en el anexo I, punto 3: peso máximo autorizado por eje.».

*Enmienda*

No obstante, los vehículos ***equipados con tecnologías que emiten bajas cantidades de carbono*** deberán respetar los límites indicados en el anexo I, punto 3: peso máximo autorizado por eje.».

Or. en

**Enmienda 260**  
**Bogusław Liberadzki**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9 bis (nuevo)**

Directiva 96/53/CE  
Artículo 10 bis bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***A partir del 1 de enero de 2020, los vehículos N2 y N3 deberán cumplir los requisitos de seguridad contemplados en el artículo 9, apartado 2.***

Or. en

**Enmienda 261**  
**Georges Bach, Bogusław Liberadzki**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9 bis (nuevo)**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 10 bis ter (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***A finales de 2018, la Comisión revisará la presente Directiva con el objeto de analizar los impactos del uso transfronterizo de vehículos o combinaciones de vehículos que superen las dimensiones máximas estipuladas en el anexo I. La evaluación de impacto de la Comisión analizará los impactos en la seguridad vial, en el cambio en el uso de los modos de transporte, así como las consecuencias en la infraestructura y en el medioambiente. Sobre la base de los resultados de esta evaluación de impacto, la Comisión enviará, si procede, una propuesta legislativa para modificar la Directiva.***

Or. en

*Justificación*

*Es necesario llevar a cabo un análisis exhaustivo de las consecuencias derivadas del uso de vehículos más largos y más pesados en el transporte internacional por carretera antes de levantar las restricciones. Esta evaluación de impacto deberá incluir los efectos en la*

*seguridad vial, en el cambio en el uso de los modos de transporte, en el medioambiente y las emisiones de CO<sub>2</sub> y en la infraestructura.*

**Enmienda 262**  
**Anne E. Jensen**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 10**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 11 – párrafo 1 – primera parte

*Texto de la Comisión*

Las dimensiones máximas fijadas en el anexo I, puntos 1.1 y 1.6 podrán rebasarse en 15 cm en el caso de los vehículos o conjuntos de vehículos que transporten contenedores o cajas móviles de 45 pies, ***cuando el transporte por carretera del contenedor o de la caja móvil forme parte de una operación de transporte intermodal.***

*Enmienda*

Las dimensiones máximas fijadas en el anexo I, puntos 1.1 y 1.6 podrán rebasarse en 15 cm en el caso de los vehículos o conjuntos de vehículos que transporten contenedores o cajas móviles de 45 pies.

Or. en

*Justificación*

*El uso extendido de contenedores de 45 pies no debería limitarse a operaciones de transporte intermodal.*

**Enmienda 263**  
**Markus Ferber**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 10**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 11 – párrafo 1 – primera parte

*Texto de la Comisión*

***Las dimensiones máximas fijadas en el anexo I, puntos 1.1 y 1.6 podrán rebasarse en 15 cm en el caso de los vehículos o conjuntos de vehículos que transporten contenedores o cajas móviles***

*Enmienda*

***Para favorecer el transporte intermodal/combinado y mejorar la eficiencia energética se adaptarán las dimensiones de los vehículos/conjuntos de vehículos a las unidades de transporte***

*de 45 pies, cuando el transporte por carretera del contenedor o de la caja móvil forme parte de una operación de transporte intermodal.*

*intermodal y, de forma análoga, a las dimensiones máximas autorizadas que se establecen en el anexo I.*

Or. de

**Enmienda 264**  
**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 10**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 11 – párrafo 1 – primera parte

*Texto de la Comisión*

Las dimensiones máximas fijadas en el anexo I, puntos 1.1 y 1.6 podrán **rebasarse en 15 cm en el caso de los vehículos o conjuntos de vehículos que transporten contenedores o cajas móviles de 45 pies, cuando el transporte por carretera del contenedor o de la caja móvil forme parte de una operación de transporte intermodal.**

*Enmienda*

Las dimensiones máximas fijadas en el anexo I, puntos 1.1 y 1.6 **no** podrán **poner en peligro los avances positivos que se obtengan en los sistemas combinados de transporte, como los sistemas intermodales horizontales o bimodales.**

Or. en

**Enmienda 265**  
**Peter van Dalen**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 10**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 11 – párrafo 1 – primera parte

*Texto de la Comisión*

Las dimensiones máximas fijadas en el anexo I, puntos 1.1 y 1.6 podrán rebasarse en **15** cm en el caso de los vehículos o conjuntos de vehículos que transporten

*Enmienda*

Las dimensiones máximas fijadas en el anexo I, puntos 1.1 y 1.6 podrán rebasarse en **80** cm en el caso de los vehículos o conjuntos de vehículos que transporten



contenedores o cajas móviles de 45 pies, cuando el transporte por carretera del contenedor o de la caja móvil forme parte de una operación de transporte intermodal.

contenedores o cajas móviles de 45 pies, cuando el transporte por carretera del contenedor o de la caja móvil forme parte de una operación de transporte intermodal.

Or. nl

**Enmienda 266**  
**Philippe De Backer**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 10**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 11 – párrafo 1 – primera parte

*Texto de la Comisión*

Las dimensiones máximas fijadas en el anexo I, puntos 1.1 y 1.6 podrán rebasarse en **15** cm en el caso de los vehículos o conjuntos de vehículos que transporten contenedores o cajas móviles de 45 pies, cuando el transporte por carretera del contenedor o de la caja móvil forme parte de una operación de transporte intermodal.

*Enmienda*

Las dimensiones máximas fijadas en el anexo I, puntos 1.1 y 1.6 podrán rebasarse en **80** cm en el caso de los vehículos o conjuntos de vehículos que transporten contenedores o cajas móviles de 45 pies, cuando el transporte por carretera del contenedor o de la caja móvil forme parte de una operación de transporte intermodal.

Or. en

*Justificación*

*Un aumento de longitud de 15 cm podría no siempre ser suficiente para los vehículos que realicen actividades de transporte en contenedores de más de 45 pies. Bélgica, por ejemplo, permite una ampliación de 77 cm para el transporte de contenedores de más de 45 pies desde y hacia una terminal intermodal en el territorio nacional. Por tanto, es necesaria una enmienda que proponga una ampliación adicional.*

**Enmienda 267**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 10**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 11 – párrafo 1 – primera parte

*Texto de la Comisión*

Las dimensiones máximas fijadas en el anexo I, puntos 1.1 y 1.6 podrán rebasarse en 15 cm en el caso de los vehículos o conjuntos de vehículos que transporten contenedores o cajas móviles de 45 pies, cuando el transporte por carretera del contenedor o de la caja móvil forme parte de una operación de transporte intermodal.

*Enmienda*

Las dimensiones máximas fijadas en el anexo I, puntos 1.1 y 1.6 podrán rebasarse en 15 cm y **las del punto 1.2, letra a) en 5 cm** en el caso de los vehículos o conjuntos de vehículos que transporten **contenedores de 45 pies**, contenedores o cajas móviles de 45 pies **con capacidad para palés**, cuando el transporte por carretera del contenedor o de la caja móvil forme parte de una operación de transporte intermodal.

Or. en

**Enmienda 268**

**Anne E. Jensen**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 10**

Directiva 96/53/CE

Artículo 11 – párrafo 1 – segunda parte

*Texto de la Comisión*

*A efectos del presente artículo y del punto 2.2.2, letra c), del anexo I, la operación de transporte intermodal deberá utilizar al menos el ferrocarril, el transporte fluvial o el transporte marítimo. Asimismo, el trayecto inicial y/o final deberá incluir una parte por carretera. Cada una de estas partes por carretera deberá extenderse menos de 300 kilómetros en el territorio de la Unión Europea o hasta las terminales más próximas entre las que exista un servicio regular. Una operación de transporte también se considerará transporte intermodal cuando utilice un transporte marítimo de corta distancia intraeuropeo, con independencia de cuáles sean las longitudes de los trayectos iniciales y finales por carretera. El trayecto inicial y el trayecto final por carretera de una operación que utilice el*

*Enmienda*

*suprimida*

*transporte marítimo de corta distancia intraeuropeo se extenderán desde el punto de carga de la mercancía hasta el puerto marítimo apropiado más próximo en el trayecto inicial y/o, en su caso, entre el puerto marítimo apropiado más próximo y el punto de descarga de la mercancía en el trayecto final.».*

Or. en

*Justificación*

*El uso extendido de contenedores de 45 pies no debería limitarse a operaciones de transporte intermodal.*

**Enmienda 269**

**Patricia van der Kammen**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 10**

Directiva 96/53/CE

Artículo 11 – párrafo 1 – segunda parte

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*A efectos del presente artículo y del punto 2.2.2, letra c), del anexo I, la operación de transporte intermodal deberá utilizar al menos el ferrocarril, el transporte fluvial o el transporte marítimo. Asimismo, el trayecto inicial y/o final deberá incluir una parte por carretera. Cada una de estas partes por carretera deberá extenderse menos de 300 kilómetros en el territorio de la Unión Europea o hasta las terminales más próximas entre las que exista un servicio regular. Una operación de transporte también se considerará transporte intermodal cuando utilice un transporte marítimo de corta distancia intraeuropeo, con independencia de cuáles sean las longitudes de los trayectos iniciales y finales por carretera. El trayecto inicial y el trayecto final por carretera de una operación que utilice el*

*suprimida*

*transporte marítimo de corta distancia intraeuropeo se extenderán desde el punto de carga de la mercancía hasta el puerto marítimo apropiado más próximo en el trayecto inicial y/o, en su caso, entre el puerto marítimo apropiado más próximo y el punto de descarga de la mercancía en el trayecto final.».*

Or. nl

**Enmienda 270**  
**Hubert Pirker**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 10**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 11 – párrafo 1 – segunda parte

*Texto de la Comisión*

A efectos del presente artículo y del punto 2.2.2, letra c), del anexo I, la operación de transporte intermodal deberá utilizar al menos el ferrocarril, el transporte fluvial o el transporte marítimo. Asimismo, el trayecto inicial y/o final deberá incluir una parte por carretera. Cada una de estas partes por carretera deberá extenderse **menos de 300 kilómetros en el territorio de la Unión Europea** o hasta las terminales más próximas entre las que exista un servicio regular. Una operación de transporte también se considerará transporte intermodal cuando utilice un transporte marítimo de corta distancia intraeuropeo, con independencia de cuáles sean las longitudes de los trayectos iniciales y finales por carretera. El trayecto inicial y el trayecto final por carretera de una operación que utilice el transporte marítimo de corta distancia intraeuropeo se extenderán desde el punto de carga de la mercancía hasta el puerto marítimo apropiado más próximo en el trayecto inicial y/o, en su caso, entre el puerto

*Enmienda*

A efectos del presente artículo y del punto 2.2.2, letra c), del anexo I, la operación de transporte intermodal deberá utilizar al menos el ferrocarril, el transporte fluvial o el transporte marítimo. Asimismo, el trayecto inicial y/o final deberá incluir una parte por carretera. Cada una de estas partes por carretera deberá extenderse **hasta el máximo establecido en cada Estado miembro en función de la estructura existente y de las particularidades geográficas**, o hasta las terminales más próximas entre las que exista un servicio regular. Una operación de transporte también se considerará transporte intermodal cuando utilice un transporte marítimo de corta distancia intraeuropeo, con independencia de cuáles sean las longitudes de los trayectos iniciales y finales por carretera. El trayecto inicial y el trayecto final por carretera de una operación que utilice el transporte marítimo de corta distancia intraeuropeo se extenderán desde el punto de carga de la mercancía hasta el puerto marítimo

marítimo apropiado más próximo y el punto de descarga de la mercancía en el trayecto final.

apropiado más próximo en el trayecto inicial y/o, en su caso, entre el puerto marítimo apropiado más próximo y el punto de descarga de la mercancía en el trayecto final.

Or. de

### *Justificación*

*Establecer un límite rígido, expresado en kilómetros, para el transporte realizado por carretera en el marco de un transporte intermodal no será posible de aplicar de forma coherente en la práctica y no tiene en cuenta en absoluto la eficacia, la rentabilidad y el medio ambiente ni las particularidades infraestructurales y geográficas de cada Estado miembro.*

### **Enmienda 271** **Petri Sarvamaa**

#### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 10**

Directiva 96/53/CE

Artículo 11 – párrafo 1 – segunda parte

#### *Texto de la Comisión*

A efectos del presente artículo y del punto 2.2.2, letra c), del anexo I, la operación de transporte intermodal deberá utilizar al menos el ferrocarril, el transporte fluvial o el transporte marítimo. Asimismo, el trayecto inicial y/o final deberá incluir una parte por carretera. Cada una de estas partes por carretera deberá extenderse menos de 300 kilómetros en el territorio de la Unión Europea o hasta las terminales más próximas entre las que exista un servicio regular. Una operación de transporte también se considerará transporte intermodal cuando utilice un transporte marítimo de corta distancia intraeuropeo, con independencia de cuáles sean las longitudes de los trayectos iniciales y finales por carretera. El trayecto inicial y el trayecto final por carretera de una operación que utilice el transporte

#### *Enmienda*

A efectos del presente artículo y del punto 2.2.2, letra c), del anexo I, la operación de transporte intermodal deberá utilizar al menos el ferrocarril, el transporte fluvial o el transporte marítimo. Asimismo, el trayecto inicial y/o final deberá incluir una parte por carretera. Cada una de estas partes por carretera deberá extenderse menos de 300 kilómetros **o un 50 %** en el territorio de la Unión Europea o hasta las terminales más próximas entre las que exista un servicio regular. Una operación de transporte también se considerará transporte intermodal cuando utilice un transporte marítimo de corta distancia intraeuropeo, con independencia de cuáles sean las longitudes de los trayectos iniciales y finales por carretera. El trayecto inicial y el trayecto final por carretera de una operación que utilice el transporte

marítimo de corta distancia intraeuropeo se extenderán desde el punto de carga de la mercancía hasta el puerto marítimo apropiado más próximo en el trayecto inicial y/o, en su caso, entre el puerto marítimo apropiado más próximo y el punto de descarga de la mercancía en el trayecto final.».

marítimo de corta distancia intraeuropeo se extenderán desde el punto de carga de la mercancía hasta el puerto marítimo apropiado más próximo en el trayecto inicial y/o, en su caso, entre el puerto marítimo apropiado más próximo y el punto de descarga de la mercancía en el trayecto final.».

Or. en

**Enmienda 272**  
**Dieter-Lebrecht Koch**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 10**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 11 – párrafo 1 – segunda parte

*Texto de la Comisión*

A efectos del presente artículo y del punto 2.2.2, letra c), del anexo I, la operación de transporte intermodal deberá utilizar al menos el ferrocarril, el transporte fluvial o el transporte marítimo. Asimismo, el trayecto inicial y/o final deberá incluir una parte por carretera. Cada una de estas partes por carretera deberá extenderse menos de **300** kilómetros en el territorio de la Unión Europea o hasta las terminales más próximas entre las que exista un servicio regular. Una operación de transporte también se considerará transporte intermodal cuando utilice un transporte marítimo de corta distancia intraeuropeo, con independencia de cuáles sean las longitudes de los trayectos iniciales y finales por carretera. El trayecto inicial y el trayecto final por carretera de una operación que utilice el transporte marítimo de corta distancia intraeuropeo se extenderán desde el punto de carga de la mercancía hasta el puerto marítimo apropiado más próximo en el trayecto inicial y/o, en su caso, entre el puerto

*Enmienda*

A efectos del presente artículo y del punto 2.2.2, letra c), del anexo I, la operación de transporte intermodal deberá utilizar al menos el ferrocarril, el transporte fluvial o el transporte marítimo. Asimismo, el trayecto inicial y/o final deberá incluir una parte por carretera. Cada una de estas partes por carretera deberá extenderse menos de **500** kilómetros en el territorio de la Unión Europea o hasta las terminales más próximas entre las que exista un servicio regular. Una operación de transporte también se considerará transporte intermodal cuando utilice un transporte marítimo de corta distancia intraeuropeo, con independencia de cuáles sean las longitudes de los trayectos iniciales y finales por carretera. El trayecto inicial y el trayecto final por carretera de una operación que utilice el transporte marítimo de corta distancia intraeuropeo se extenderán desde el punto de carga de la mercancía hasta el puerto marítimo apropiado más próximo en el trayecto inicial y/o, en su caso, entre el puerto

marítimo apropiado más próximo y el punto de descarga de la mercancía en el trayecto final.

marítimo apropiado más próximo y el punto de descarga de la mercancía en el trayecto final.

Or. de

**Enmienda 273**  
**Ismail Ertug**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 10**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 11 – párrafo 1 – segunda parte

*Texto de la Comisión*

A efectos del presente artículo y del punto 2.2.2, letra c), del anexo I, la operación de transporte intermodal deberá utilizar al menos el ferrocarril, el transporte fluvial o el transporte marítimo. Asimismo, el trayecto inicial y/o final deberá incluir una parte por carretera. Cada una de estas partes por carretera deberá extenderse menos de **300** kilómetros en el territorio de la Unión Europea o hasta las terminales más próximas entre las que exista un servicio regular. ***Una operación de transporte también se considerará transporte intermodal cuando utilice un transporte marítimo de corta distancia intraeuropeo, con independencia de cuáles sean las longitudes de los trayectos iniciales y finales por carretera. El trayecto inicial y el trayecto final por carretera de una operación que utilice el transporte marítimo de corta distancia intraeuropeo se extenderán desde el punto de carga de la mercancía hasta el puerto marítimo apropiado más próximo en el trayecto inicial y/o, en su caso, entre el puerto marítimo apropiado más próximo y el punto de descarga de la mercancía en el trayecto final.***

*Enmienda*

A efectos del presente artículo y del punto 2.2.2, letra c), del anexo I, la operación de transporte intermodal ***o combinado*** deberá utilizar al menos el ferrocarril, el transporte fluvial o el transporte marítimo. Asimismo, el trayecto inicial y/o final deberá incluir una parte por carretera. Cada una de estas partes por carretera deberá extenderse menos de **150** kilómetros ***en línea recta*** en el territorio de la Unión Europea o hasta las terminales más próximas entre las que exista un servicio regular.

Or. de

## Justificación

*Para la definición de transporte intermodal o combinado se ha de tener en cuenta lo dispuesto en la Directiva 92/106/CEE vigente, que limita a 150 kilómetros la parte de transporte por carretera.*

### Enmienda 274

Silvia-Adriana Țicău

#### Propuesta de Directiva

##### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 10

Directiva 96/53/CE

Artículo 11 – párrafo 1 – segunda parte

#### *Texto de la Comisión*

A efectos del presente artículo y del punto 2.2.2, letra c), del anexo I, la operación de transporte intermodal deberá utilizar al menos el ferrocarril, el transporte fluvial o el transporte marítimo. Asimismo, el trayecto inicial y/o final deberá incluir una parte por carretera. Cada una de estas partes por carretera deberá extenderse menos de 300 kilómetros en el territorio de la Unión Europea o hasta las terminales más próximas entre las que exista un servicio regular. Una operación de transporte también se considerará transporte intermodal cuando utilice un transporte marítimo de corta distancia ***intraeuropeo***, con independencia de cuáles sean las longitudes de los trayectos iniciales y finales por carretera. ***El trayecto inicial y el trayecto final por carretera de una operación que utilice el transporte marítimo de corta distancia intraeuropeo se extenderán desde el punto de carga de la mercancía hasta el puerto marítimo apropiado más próximo en el trayecto inicial y/o, en su caso, entre el puerto marítimo apropiado más próximo y el punto de descarga de la mercancía en el trayecto final.***

#### *Enmienda*

A efectos del presente artículo y del punto 2.2.2, letra c), del anexo I, la operación de transporte intermodal deberá utilizar al menos el ferrocarril, el transporte fluvial y/o el transporte marítimo. Asimismo, el trayecto inicial y/o final deberá incluir una parte por carretera. Cada una de estas partes por carretera deberá extenderse menos de 300 kilómetros en el territorio de la Unión Europea o hasta las terminales más próximas entre las que exista un servicio regular. Una operación de transporte también se considerará transporte intermodal cuando utilice un transporte marítimo ***y/o fluvial*** de corta distancia, con independencia de cuáles sean las longitudes de los trayectos iniciales y finales por carretera.

Or. ro



**Enmienda 275**  
**Inés Ayala Sender**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 10**

Directiva 96/53/CE

Artículo 11 – párrafo 1 – segunda parte

*Texto de la Comisión*

A efectos del presente artículo y del punto 2.2.2, letra c), del anexo I, la operación de transporte intermodal deberá utilizar al menos el ferrocarril, el transporte fluvial o el transporte marítimo. Asimismo, el trayecto inicial y/o final deberá incluir una parte por carretera. **Cada una de estas partes por carretera deberá extenderse menos de 300 kilómetros en el territorio de la Unión Europea** o hasta las terminales más próximas entre las que exista un servicio regular. Una operación de transporte también se considerará transporte intermodal cuando utilice un transporte marítimo de corta distancia intraeuropeo, **con independencia de cuáles sean las longitudes de los trayectos iniciales y finales por carretera**. El trayecto inicial y el trayecto final por carretera de una operación que utilice el transporte marítimo de corta distancia intraeuropeo se extenderán desde el punto de carga de la mercancía hasta el puerto marítimo apropiado más próximo en el trayecto inicial y/o, en su caso, entre el puerto marítimo apropiado más próximo y el punto de descarga de la mercancía en el trayecto final.».

*Enmienda*

A efectos del presente artículo y del punto 2.2.2, letra c), del anexo I, la operación de transporte intermodal deberá utilizar al menos el ferrocarril, el transporte fluvial o el transporte marítimo. Asimismo, el trayecto inicial y/o final deberá incluir una parte por carretera. **Para dichas operaciones, el total de partes por carretera deberá extenderse menos de un 30 % de la distancia global total** o hasta las terminales más próximas entre las que exista un servicio regular. Una operación de transporte también se considerará transporte intermodal cuando utilice un transporte marítimo de corta distancia intraeuropeo, **y la sección marítima comprende al menos el 20 % de la distancia global total**. El trayecto inicial y el trayecto final por carretera de una operación que utilice el transporte marítimo de corta distancia intraeuropeo se extenderán desde el punto de carga de la mercancía hasta el puerto marítimo apropiado más próximo en el trayecto inicial y/o, en su caso, entre el puerto marítimo apropiado más próximo y el punto de descarga de la mercancía en el trayecto final.».

Or. en

*Justificación*

*La propuesta de la Comisión establece un límite arbitrario para los viajes multimodales de 300 km. Esta enmienda intenta proponer un modo alternativo de medir la multimodalidad a partir del porcentaje del trayecto en comparación con la distancia global total. Esta*

*enmienda también pretende equilibrar las disposiciones relacionadas con el sector marítimo tal como sugiere la Comisión, para que se tengan en cuenta todos los transportes marítimos de corta distancia combinados con carreteras, trayectos multimodales sin que importe la distancia.*

**Enmienda 276**  
**Philippe De Backer**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 10**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 11 – párrafo 1 – segunda parte

*Texto de la Comisión*

A efectos del presente artículo y del punto 2.2.2, letra c), del anexo I, la operación de transporte intermodal deberá utilizar al menos el ferrocarril, el transporte fluvial o el transporte marítimo. Asimismo, el trayecto inicial y/o final deberá incluir una parte por carretera. ***Cada una de estas partes por carretera deberá extenderse menos de 300 kilómetros en el territorio de la Unión Europea o hasta las terminales más próximas entre las que exista un servicio regular.*** Una operación de transporte también se considerará transporte intermodal cuando utilice un transporte marítimo de corta distancia intraeuropeo, con independencia de cuáles sean las longitudes de los trayectos iniciales y finales por carretera. ***El trayecto inicial y el trayecto final por carretera de una operación que utilice el transporte marítimo de corta distancia intraeuropeo se extenderán desde el punto de carga de la mercancía hasta el puerto marítimo apropiado más próximo en el trayecto inicial y/o, en su caso, entre el puerto marítimo apropiado más próximo y el punto de descarga de la mercancía en el trayecto final.***».

*Enmienda*

A efectos del presente artículo y del punto 2.2.2, letra c), del anexo I, la operación de transporte intermodal deberá utilizar al menos el ferrocarril, el transporte fluvial o el transporte marítimo. Asimismo, el trayecto inicial y/o final deberá incluir una parte por carretera. Una operación de transporte también se considerará transporte intermodal cuando utilice un transporte marítimo de corta distancia intraeuropeo, con independencia de cuáles sean las longitudes de los trayectos iniciales y finales por carretera.

Or. en

## Justificación

*Un límite de 300 km parece bastante arbitrario. Sería imposible obtener algunos beneficios y realizar algunas operaciones intermodales existentes al utilizar un límite de 300 km para el trayecto por carretera. El concepto «puerto marítimo apropiado más próximo» es demasiado vago. La elección de un puerto depende de diferentes factores y, por lo tanto, debería escogerse dependiendo de cada caso.*

### Enmienda 277

Phil Bennion

#### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 10

Directiva 96/53/CE

Artículo 11 – párrafo 1 – segunda parte

#### *Texto de la Comisión*

A efectos del presente artículo y del punto 2.2.2, letra c), del anexo I, la operación de transporte intermodal deberá utilizar al menos el ferrocarril, el transporte fluvial o el transporte marítimo. Asimismo, el trayecto inicial y/o final deberá incluir una parte por carretera. Cada una de estas partes por carretera deberá extenderse menos de 300 kilómetros en el territorio de la Unión Europea o hasta las terminales más próximas entre las que exista un servicio regular. Una operación de transporte también se considerará transporte intermodal cuando utilice un transporte marítimo de corta distancia intraeuropeo, con independencia de cuáles sean las longitudes de los trayectos iniciales y finales por carretera. El trayecto inicial y el trayecto final por carretera de una operación que utilice el transporte marítimo de corta distancia intraeuropeo se extenderán desde el punto de carga de la mercancía hasta el puerto marítimo apropiado más próximo en el trayecto inicial y/o, en su caso, entre el puerto marítimo apropiado más próximo y el punto de descarga de la mercancía en el trayecto final.»

#### *Enmienda*

A efectos del presente artículo y del punto 2.2.2, letra c), del anexo I, la operación de transporte intermodal deberá utilizar al menos el ferrocarril, el transporte fluvial o el transporte marítimo. Asimismo, el trayecto inicial y/o final deberá incluir una parte por carretera. Cada una de estas partes por carretera deberá extenderse menos de 300 kilómetros en el territorio de la Unión Europea o hasta las terminales más próximas entre las que exista un servicio regular. Una operación de transporte también se considerará transporte intermodal cuando utilice un transporte marítimo de corta distancia intraeuropeo, con independencia de cuáles sean las longitudes de los trayectos iniciales y finales por carretera, ***para garantizar una igualdad de condiciones entre los Estados miembros.*** El trayecto inicial y el trayecto final por carretera de una operación que utilice el transporte marítimo de corta distancia intraeuropeo se extenderán desde el punto de carga de la mercancía hasta el puerto marítimo apropiado más próximo en el trayecto inicial y/o, en su caso, entre el puerto marítimo apropiado más próximo y el

punto de descarga de la mercancía en el trayecto final.».

Or. en

**Enmienda 278**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 10**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 11 – párrafo 1 – segunda parte

*Texto de la Comisión*

A efectos del presente artículo y del punto 2.2.2, letra c), del anexo I, la operación de transporte intermodal deberá utilizar al menos el ferrocarril, el transporte fluvial o el transporte marítimo. Asimismo, el trayecto inicial y/o final deberá incluir una parte por carretera. ***Cada una de estas partes por carretera deberá extenderse menos de 300 kilómetros en el territorio de la Unión Europea o hasta las terminales más próximas entre las que exista un servicio regular.*** Una operación de transporte también se considerará transporte intermodal cuando utilice un transporte marítimo de corta distancia ***intraeuropeo, con independencia de cuáles sean las longitudes de los trayectos iniciales y finales por carretera. El trayecto inicial y el trayecto final por carretera de una operación que utilice el transporte marítimo de corta distancia intraeuropeo se extenderán desde el punto de carga de la mercancía hasta el puerto marítimo apropiado más próximo en el trayecto inicial y/o, en su caso, entre el puerto marítimo apropiado más próximo y el punto de descarga de la mercancía en el trayecto final.».***

*Enmienda*

A efectos del presente artículo y del punto 2.2.2, letra c), del anexo I, la operación de transporte intermodal deberá utilizar al menos el ferrocarril, el transporte fluvial o el transporte marítimo. Asimismo, el trayecto inicial y/o final deberá incluir una parte por carretera. Una operación de transporte también se considerará transporte intermodal cuando utilice un transporte marítimo de corta distancia.».

Or. en

**Enmienda 279**  
**Jacqueline Foster**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 11**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**11) [...]**

***suprimido***

Or. en

*Justificación*

*No existen evidencias en su evaluación de impacto que prueben que los costes derivados de la aplicación de esta imposición se justifican a través de los beneficios y podría acarrear costes significativos.*

**Enmienda 280**  
**Peter van Dalen**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 11**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 12 – apartado 1

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

Los Estados miembros establecerán un dispositivo de preselección y de control específico de los vehículos o conjuntos de vehículos en circulación, con objeto de velar por el cumplimiento de las obligaciones de la presente Directiva.

Los Estados miembros establecerán un dispositivo de preselección y de control específico de los vehículos o conjuntos de vehículos en circulación, ***sin discriminación basada en la nacionalidad del conductor o del transportista***, con objeto de velar por el cumplimiento de las obligaciones de la presente Directiva.

Or. nl

**Enmienda 281**  
**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 11**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 12 – apartado 1

*Texto de la Comisión*

Los Estados miembros establecerán un dispositivo de preselección **y** de control específico de los vehículos o conjuntos de vehículos en circulación, con objeto de velar por el cumplimiento de las obligaciones de la presente Directiva.

*Enmienda*

Los Estados miembros establecerán un dispositivo de preselección, de control específico **y de realización de controles** de los vehículos o conjuntos de vehículos en circulación, con objeto de velar por el cumplimiento de las obligaciones de la presente Directiva.

Or. en

**Enmienda 282**  
**Phil Bennion**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 11**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 12 – apartado 1

*Texto de la Comisión*

Los Estados miembros establecerán un **dispositivo** de preselección y de control específico de los vehículos o conjuntos de vehículos en circulación, con objeto de velar por el cumplimiento de las obligaciones de la presente Directiva.

*Enmienda*

Los Estados miembros establecerán un **sistema de evaluación del riesgo** de preselección **y** de control específico de los vehículos o conjuntos de vehículos en circulación, con objeto de velar por el cumplimiento de las obligaciones, **en especial las obligaciones establecidas en el artículo 4 bis (nuevo)**, de la presente Directiva.

Or. en

**Enmienda 283**  
**Patricia van der Kammen**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 11**

Directiva 96/53/CE  
Artículo 12 – apartado 1

*Texto de la Comisión*

Los Estados miembros **establecerán** un dispositivo de preselección y de control específico de los vehículos o conjuntos de vehículos en circulación, con objeto de velar por el cumplimiento de las obligaciones de la presente Directiva.

*Enmienda*

Los Estados miembros **podrán establecer** un dispositivo de preselección y de control específico de los vehículos o conjuntos de vehículos en circulación, con objeto de velar por el cumplimiento de las obligaciones de la presente Directiva.

Or. nl

**Enmienda 284**  
**Peter van Dalen**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 11**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 12 – apartado 1 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***1 bis. A instancia de un Estado miembro, la Comisión investigará si un Estado miembro ha incumplido la obligación de no discriminación del apartado 1. En caso de que la investigación evidencie que el Estado miembro ha incumplido esta obligación, la Comisión adoptará las medidas necesarias contra dicho Estado miembro.***

Or. nl

**Enmienda 285**  
**Patricia van der Kammen**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 11**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 12 – apartado 2

***Transcurridos dos años desde la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva, los Estados miembros efectuarán mediciones de peso de los vehículos o conjuntos de vehículos en circulación. Estas mediciones de preselección tendrán por objeto identificar los vehículos sospechosos de haber incurrido en una infracción que deban ser controlados manualmente. Las mediciones podrán efectuarse mediante sistemas automáticos situados en las infraestructuras o mediante sistemas a bordo de los vehículos de conformidad con el apartado 6 siguiente. Los sistemas automáticos deberán permitir la identificación de los vehículos sospechosos de rebasar los pesos máximos autorizados. Puesto que estos sistemas automáticos solo se utilizan para una preselección, y no para definir una infracción, no tendrán que ser certificados por los Estados miembros.***

***suprimido***

Or. nl

**Enmienda 286**  
**Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 11**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 12 – apartado 2

Transcurridos dos años desde la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva, los Estados miembros efectuarán mediciones de peso de los vehículos o conjuntos de vehículos en circulación. Estas mediciones de preselección tendrán por objeto identificar los vehículos sospechosos de haber incurrido en una

Transcurridos dos años desde la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva, los Estados miembros efectuarán mediciones de peso de los vehículos o conjuntos de vehículos en circulación. Estas mediciones de preselección tendrán por objeto identificar los vehículos sospechosos de haber incurrido en una



infracción que deban ser controlados **manualmente**. Las mediciones podrán efectuarse mediante sistemas automáticos situados en las infraestructuras o mediante sistemas a bordo de los vehículos de conformidad con el apartado 6 siguiente. Los sistemas automáticos deberán permitir la identificación de los vehículos sospechosos de rebasar los pesos máximos autorizados. **Puesto que estos sistemas automáticos solo se utilizan para una preselección, y no para definir una infracción, su certificación por los Estados miembros no será obligatoria.**

infracción que deban ser controlados **inmediatamente**. Las mediciones podrán efectuarse mediante sistemas automáticos situados en las infraestructuras o mediante sistemas a bordo de los vehículos de conformidad con el apartado 6 siguiente. Los sistemas automáticos deberán permitir la identificación de los vehículos sospechosos de rebasar los pesos máximos autorizados. **En caso de que los sistemas de medición previa obtengan la certificación adecuada, dichos sistemas pueden ser utilizados para sancionar automáticamente las infracciones detectadas con su ayuda.**

Or. pl

#### *Justificación*

*No parece razonable restringir la utilización de los sistemas automáticos exclusivamente a la preselección cuando exista, siempre y cuando se apliquen balanzas fijas certificadas, la posibilidad de utilizar estos sistemas también para sancionar automáticamente las infracciones detectadas con su ayuda.*

#### **Enmienda 287** **Anne E. Jensen**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 11**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 12 – apartado 2

#### *Texto de la Comisión*

Transcurridos dos años desde la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva, los Estados miembros efectuarán mediciones de peso de los vehículos o conjuntos de vehículos en circulación. Estas mediciones de preselección tendrán por objeto identificar los vehículos sospechosos de haber incurrido en una infracción que deban ser controlados manualmente. Las mediciones **podrán** efectuarse mediante sistemas automáticos

#### *Enmienda*

Transcurridos dos años desde la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva, los Estados miembros efectuarán mediciones de peso de los vehículos o conjuntos de vehículos en circulación. Estas mediciones de preselección tendrán por objeto identificar los vehículos sospechosos de haber incurrido en una infracción que deban ser controlados manualmente. Las mediciones **deberían** efectuarse **principalmente** mediante

situados en las infraestructuras *o* mediante sistemas a bordo de los vehículos de conformidad con el apartado 6 siguiente. Los sistemas automáticos deberán permitir la identificación de los vehículos sospechosos de rebasar los pesos máximos autorizados. Puesto que estos sistemas automáticos solo se utilizan para una preselección, y no para definir una infracción, su certificación por los Estados miembros no será obligatoria.

sistemas automáticos situados en las infraestructuras, *complementados* mediante sistemas a bordo de los vehículos de conformidad con el apartado 6 siguiente, *si están disponibles*. Los sistemas automáticos deberán permitir la identificación de los vehículos sospechosos de rebasar los pesos máximos autorizados. Puesto que estos sistemas automáticos solo se utilizan para una preselección, y no para definir una infracción, su certificación por los Estados miembros no será obligatoria.

Or. en

### *Justificación*

*La selección previa debería realizarse principalmente con equipos gestionados por la autoridad competente con el objeto de garantizar la mayor precisión posible y evitar que se produzcan manipulaciones.*

## **Enmienda 288**

**Saïd El Khadraoui, Brian Simpson**

### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 11**

Directiva 96/53/CE

Artículo 12 – apartado 2

#### *Texto de la Comisión*

Transcurridos dos años desde la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva, los Estados miembros efectuarán mediciones de peso de los vehículos o conjuntos de vehículos en circulación. Estas mediciones de preselección tendrán por objeto identificar los vehículos sospechosos de haber incurrido en una infracción que deban ser controlados manualmente. Las mediciones podrán efectuarse mediante sistemas automáticos situados en las infraestructuras o mediante sistemas a bordo de los vehículos de conformidad con el apartado 6 siguiente. Los sistemas automáticos deberán permitir

#### *Enmienda*

Transcurridos dos años desde la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva, los Estados miembros efectuarán mediciones de peso de los vehículos o conjuntos de vehículos en circulación. Estas mediciones de preselección tendrán por objeto identificar los vehículos sospechosos de haber incurrido en una infracción que deban ser controlados manualmente. Las mediciones podrán efectuarse mediante sistemas automáticos situados en las infraestructuras o mediante sistemas a bordo de los vehículos de conformidad con el apartado 6 siguiente. Los sistemas automáticos deberán permitir

la identificación de los vehículos sospechosos de rebasar los pesos máximos autorizados. ***Puesto que estos sistemas automáticos solo se utilizan para una preselección, y no para definir una infracción, su certificación por los Estados miembros no será obligatoria.***

la identificación de los vehículos sospechosos de rebasar los pesos máximos autorizados.

***La Comisión presentará procedimientos y especificaciones comunes para conseguir que el sensor de pesaje a bordo sea un dispositivo fiable, apto para aplicar las disposiciones de esta Directiva. La Comisión evaluará si el sensor de pesaje conectado al tacógrafo digital puede ser útil para aplicar otras leyes relacionadas con el transporte por carretera. La Comisión presentará, si procede, las propuestas legislativas necesarias.***

Or. en

#### *Justificación*

*La sobrecarga es un serio problema en el sector del transporte por carretera y tiene impactos negativos sobre la seguridad vial, la infraestructura, el medioambiente y la competencia. Para abordar las infracciones relacionadas, el sensor de pesaje a bordo podría servir como herramienta de ejecución. Teniendo en cuenta los avances tecnológicos que se han conseguido en el sector, la interconexión del tacógrafo digital con el sensor de pesaje a bordo parece una meta alcanzable a corto plazo.*

#### **Enmienda 289 Peter van Dalen**

**Propuesta de Directiva  
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 11  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 12 – apartado 2**

#### *Texto de la Comisión*

Transcurridos dos años desde la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva, los Estados miembros efectuarán mediciones de peso de los vehículos o conjuntos de vehículos en circulación. Estas mediciones de preselección tendrán

#### *Enmienda*

Transcurridos dos años desde la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva, los Estados miembros efectuarán mediciones de peso de los vehículos o conjuntos de vehículos en circulación. Estas mediciones de preselección tendrán

por objeto identificar los vehículos sospechosos de haber incurrido en una infracción que deban ser controlados manualmente. Las mediciones *podrán efectuarse* mediante sistemas automáticos situados en las infraestructuras *o mediante sistemas a bordo de los vehículos de conformidad con el apartado 6 siguiente*. Los sistemas automáticos deberán permitir la identificación de los vehículos sospechosos de rebasar los pesos máximos autorizados. Puesto que estos sistemas automáticos solo se utilizan para una preselección, y no para definir una infracción, no tendrán que ser certificados por los Estados miembros.

por objeto identificar los vehículos sospechosos de haber incurrido en una infracción que deban ser controlados manualmente. Las mediciones *se efectuarán* mediante sistemas automáticos situados en las infraestructuras. Los sistemas automáticos deberán permitir la identificación de los vehículos sospechosos de rebasar los pesos máximos autorizados. Puesto que estos sistemas automáticos solo se utilizan para una preselección, y no para definir una infracción, no tendrán que ser certificados por los Estados miembros.

Or. nl

## **Enmienda 290** **Phil Bennion**

### **Propuesta de Directiva** **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 11** Directiva 96/53/CE Artículo 12 – apartado 2

#### *Texto de la Comisión*

Transcurridos dos años desde la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva, los Estados miembros efectuarán mediciones de peso de los vehículos o conjuntos de vehículos en circulación. Estas mediciones de preselección tendrán por objeto identificar los vehículos sospechosos de haber incurrido en una infracción que deban ser controlados manualmente. Las mediciones podrán efectuarse mediante sistemas automáticos situados en las infraestructuras o mediante sistemas a bordo de los vehículos de conformidad con el apartado 6 siguiente. Los sistemas automáticos deberán permitir la identificación de los vehículos sospechosos de rebasar los pesos máximos

#### *Enmienda*

Transcurridos dos años desde la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva, los Estados miembros efectuarán mediciones de peso de los vehículos o conjuntos de vehículos en circulación. Estas mediciones de preselección, *sobre la base de un sistema de evaluación del riesgo*, tendrán por objeto *aumentar la eficiencia de los controles e* identificar los vehículos sospechosos de haber incurrido en una infracción que deban ser controlados manualmente. Las mediciones podrán efectuarse mediante sistemas automáticos situados en las infraestructuras, *tales como un sistema de captación de matrículas combinado con tecnología de pesaje en movimiento*, o

autorizados. Puesto que estos sistemas automáticos solo se utilizan para una preselección, y no para definir una infracción, su certificación por los Estados miembros no será obligatoria.

mediante sistemas a bordo de los vehículos de conformidad con el apartado 6 siguiente. Los sistemas automáticos deberán permitir la identificación de los vehículos sospechosos de rebasar los pesos máximos autorizados. Puesto que estos sistemas automáticos solo se utilizan para una preselección, y no para definir una infracción, su certificación por los Estados miembros no será obligatoria.

Or. en

## Enmienda 291

Artur Zasada

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 11

Directiva 96/53/CE

Artículo 12 – apartado 2

#### *Texto de la Comisión*

Transcurridos dos años desde la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva, los Estados miembros efectuarán mediciones de peso de los vehículos o conjuntos de vehículos en circulación. Estas mediciones de preselección tendrán por objeto identificar los vehículos sospechosos de haber incurrido en una infracción que deban ser controlados **manualmente**. Las mediciones podrán efectuarse mediante sistemas automáticos situados en las infraestructuras o mediante sistemas a bordo de los vehículos de conformidad con el apartado 6 siguiente. Los sistemas automáticos deberán permitir la identificación de los vehículos sospechosos de rebasar los pesos máximos autorizados. ***Puesto que estos sistemas automáticos solo se utilizan para una preselección, y no para definir una infracción, su certificación por los Estados miembros no será obligatoria.***

#### *Enmienda*

Transcurridos dos años desde la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva, los Estados miembros efectuarán mediciones de peso de los vehículos o conjuntos de vehículos en circulación. Estas mediciones de preselección tendrán por objeto identificar los vehículos sospechosos de haber incurrido en una infracción que deban ser controlados **inmediatamente**. Las mediciones podrán efectuarse mediante sistemas automáticos situados en las infraestructuras o mediante sistemas a bordo de los vehículos de conformidad con el apartado 6 siguiente. Los sistemas automáticos deberán permitir la identificación de los vehículos sospechosos de rebasar los pesos máximos autorizados.

**Enmienda 292**  
**Silvia-Adriana Țicău**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 11**  
 Directiva 96/53/CE  
 Artículo 12 – apartado 2

*Texto de la Comisión*

Transcurridos dos años desde la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva, los Estados miembros efectuarán mediciones de peso de los vehículos o conjuntos de vehículos en circulación. Estas mediciones de preselección tendrán por objeto identificar los vehículos sospechosos de haber incurrido en una infracción que deban ser controlados manualmente. Las mediciones ***podrán efectuarse*** mediante sistemas automáticos situados en las infraestructuras o mediante sistemas a bordo de los vehículos de conformidad con el apartado 6 siguiente. Los sistemas automáticos deberán permitir la identificación de los vehículos sospechosos de rebasar los pesos máximos autorizados. ***Puesto que estos sistemas automáticos solo se utilizan para una preselección, y no para definir una infracción, su certificación por los Estados miembros no será obligatoria.***

*Enmienda*

Transcurridos dos años desde la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva, los Estados miembros efectuarán mediciones de peso de los vehículos o conjuntos de vehículos en circulación. Estas mediciones de preselección tendrán por objeto identificar los vehículos sospechosos de haber incurrido en una infracción que deban ser controlados manualmente. Las mediciones ***se efectuarán*** mediante sistemas automáticos situados en las infraestructuras o mediante sistemas a bordo de los vehículos, ***como el tacógrafo inteligente***, de conformidad con ***el Reglamento UE 2014/... (Reglamento relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera)*** y con el apartado 6 siguiente. Los sistemas automáticos deberán permitir la identificación de los vehículos sospechosos de rebasar los pesos máximos autorizados.

Or. ro

**Enmienda 293**  
**Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 11**  
 Directiva 96/53/CE  
 Artículo 12 – apartado 3

*Texto de la Comisión*

Los Estados miembros **llevarán a cabo un número de medidas de preselección que representen al menos un pesaje por 2 000 vehículos-kilómetro de media anual.**

*Enmienda*

Los Estados miembros, **tomando en consideración los medios y los recursos disponibles, realizarán un número de medidas de preselección adecuado en el año natural.**

Or. pl

*Justificación*

*No parece que el requisito de llevar a cabo un número de mediciones de preselección que representen al menos un pesaje por cada 2000 vehículos-kilómetro de media anual, algo que, según la información facilitada por la Comisión Europea permitirá controlar cada vehículo con una media estadística cada tres días, constituya una solución proporcional a los resultados esperados.*

**Enmienda 294**  
**Anne E. Jensen**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 11**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 12 – apartado 3

*Texto de la Comisión*

Los Estados miembros llevarán a cabo un número de medidas de preselección que **representen al menos un pesaje por 2 000 vehículos-kilómetro de media anual.**

*Enmienda*

Los Estados miembros llevarán a cabo un número de medidas de preselección que **deberían ser proporcionadas con el número de este tipo de vehículos que estén registrados u operativos en este territorio.**

Or. en

*Justificación*

*Debería corresponder a los Estados miembros la decisión relativa al número de vehículos que deben preseleccionarse para los controles, teniendo en cuenta el número de estos vehículos registrados y/o funcionando en su territorio.*

**Enmienda 295**  
**Markus Ferber**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 11**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 12 – apartado 3

*Texto de la Comisión*

Los Estados miembros llevarán a cabo un número de medidas de preselección que representen al menos **un pesaje por 2 000 vehículos-kilómetro** de media anual.

*Enmienda*

Los Estados miembros llevarán a cabo un número de medidas de preselección que representen al menos **un [ ] % del transporte total realizado en su territorio nacional por los vehículos mencionados en el artículo 2** de media anual (*tkm o pkm*). **Los vehículos extranjeros se incluirán en la cuota de inspección de acuerdo con su contribución a la circulación en el territorio.**

Or. de

*Justificación*

*La preselección debe aproximarse a la nueva frecuencia de inspección de los controles técnicos en carretera.*

**Enmienda 296**  
**Patricia van der Kammen**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 11**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 12 – apartado 3

*Texto de la Comisión*

Los Estados miembros **llevarán a cabo un número de medidas de preselección que representen al menos** un pesaje por 2 000 vehículos-kilómetro de media anual.

*Enmienda*

**Corresponde a** los Estados miembros **determinar cuántos controles realizan.** Un pesaje por 2 000 vehículos-kilómetro de media anual **puede ser un buen indicador del número de mediciones adecuado.**

Or. nl



**Enmienda 297**  
**Artur Zasada**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 11**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 12 – apartado 3

*Texto de la Comisión*

Los Estados miembros llevarán a cabo un número de medidas de preselección que representen al menos un pesaje por **2 000** vehículos-kilómetro de media anual.

*Enmienda*

Los Estados miembros llevarán a cabo un número de medidas de preselección que representen al menos un pesaje por **4 000** vehículos-kilómetro de media anual.

Or. pl

**Enmienda 298**  
**Phil Bennion**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 11**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 12 – apartado 4

*Texto de la Comisión*

Los Estados miembros velarán por que las autoridades competentes intercambien las informaciones necesarias para mejorar la eficacia de estos controles a nivel de la Unión y para facilitar su aplicación, en particular, a través del punto de contacto nacional responsable del intercambio de información con los otros Estados miembros. Estas informaciones necesarias incluyen, en particular, la identificación de los infractores, la descripción de las infracciones cometidas y de las sanciones aplicadas, y el estado de honorabilidad de la empresa considerada. El punto de contacto se designará de conformidad con el artículo 18, apartado 1, del Reglamento (CE) nº 1071/2009.

*Enmienda*

Los Estados miembros velarán por que las autoridades competentes intercambien, **a través de un único punto de contacto**, las informaciones necesarias para mejorar la eficacia de estos controles a nivel de la Unión y para facilitar su aplicación, en particular, a través del punto de contacto nacional responsable del intercambio de información con los otros Estados miembros. Estas informaciones necesarias incluyen, en particular, la identificación de los infractores, la descripción de las infracciones cometidas y de las sanciones aplicadas, y el estado de honorabilidad de la empresa considerada. El punto de contacto se designará de conformidad con el artículo 18, apartado 1, del Reglamento (CE) nº 1071/2009.

**Enmienda 299**  
**Patricia van der Kammen**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 11**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 12 – apartado 5

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*Los vehículos sospechosos de exceso de peso tras la preselección efectuada de conformidad con el apartado 2 serán objeto de al menos una de las medidas siguientes:*

*suprimido*

*i) control en carretera con un equipo de medida homologado, una vez interceptado el vehículo,*

*ii) notificación a la empresa de transporte de la información sobre la sospecha de exceso de peso del vehículo,*

*iii) control de la empresa de transporte en sus locales, en particular en caso de reincidencia, tras el envío de la información mencionada en el inciso ii).*

Or. nl

*Justificación*

*Es responsabilidad de los Estados miembros diseñar las normas de ejecución y las sanciones.*

**Enmienda 300**  
**Markus Ferber**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 11**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 12 – apartado 5 – inciso i

*Texto de la Comisión*

control en carretera con un equipo de medida homologado, una vez interceptado el vehículo,

*Enmienda*

control **manual** en carretera con un equipo de medida homologado, una vez interceptado el vehículo,

Or. de

**Enmienda 301**

**Anne E. Jensen**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 11**

Directiva 96/53/CE

Artículo 12 – apartado 5 – inciso i

*Texto de la Comisión*

control en carretera con un equipo de medida homologado, una vez interceptado el vehículo,

*Enmienda*

control en carretera con un equipo de medida homologado, una vez interceptado el vehículo, **con el objeto de poner una sanción si procede,**

Or. en

*Justificación*

*El control y las sanciones nunca se deben automatizar pero sí deben garantizar el contacto entre las autoridades y el conductor/transportista. Por tanto, se especifica cuándo se puede aplicar una sanción y cuándo la notificación solo puede ser para propósitos informativos. Además, en cuanto al exceso de peso en las carreteras, no hay necesidad de control en los locales.*

**Enmienda 302**

**Oldřich Vlasák**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 11**

Directiva 96/53/CE

Artículo 12 – apartado 5 – inciso ii

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***notificación a la empresa de transporte de la información sobre la sospecha de exceso de peso del vehículo,***

***suprimido***

Or. cs

*Justificación*

*Esta disposición parece carecer de sentido. La simple sospecha, si esta no es confirmada por un control en carretera, es del todo insuficiente para adoptar las medidas correspondientes contra la empresa de transporte.*

**Enmienda 303**  
**Anne E. Jensen**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 11**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 12 – apartado 5 – inciso ii

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

notificación a la empresa de transporte de la información sobre la sospecha de exceso de peso del vehículo,

notificación a la empresa de transporte de la información sobre la sospecha de exceso de peso del vehículo, ***con fines meramente informativos,***

Or. en

*Justificación*

*El control y las sanciones nunca se deben automatizar pero sí deben garantizar el contacto entre las autoridades y el conductor/transportista. Por tanto, se especifica cuándo se puede aplicar una sanción y cuándo la notificación solo puede ser para propósitos informativos. Además, en cuanto al exceso de peso en las carreteras, no hay necesidad de control en los locales.*

**Enmienda 304**  
**Oldřich Vlasák**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 11**

PE524.694v01-00

180/219

AM1011752ES.doc

Directiva 96/53/CE  
Artículo 12 – apartado 5 – inciso iii

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***control de la empresa de transporte en sus locales, en particular en caso de reincidencia, tras el envío de la información mencionada en el inciso ii).***      ***suprimido***

Or. cs

*Justificación*

*Esta disposición parece carecer de sentido. La simple sospecha, no confirmada mediante control de tráfico, es del todo insuficiente para adoptar cualquier otra medida en la materia contra la empresa de transporte.*

**Enmienda 305**  
**Anne E. Jensen**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 11**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 12 – apartado 5 – inciso iii

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***control de la empresa de transporte en sus locales, en particular en caso de reincidencia, tras el envío de la información mencionada en el inciso ii).***      ***suprimido***

Or. en

*Justificación*

*El control y las sanciones nunca se deben automatizar pero sí deben garantizar el contacto entre las autoridades y el conductor/transportista. Por tanto, se especifica cuándo se puede aplicar una sanción y cuándo la notificación solo puede ser para propósitos informativos. Además, en cuanto al exceso de peso en las carreteras, no hay necesidad de control en los locales.*

**Enmienda 306**  
**Peter van Dalen**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 11**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 12 – apartado 6

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*De conformidad con el apartado 1, los Estados miembros promoverán el equipamiento de vehículos y conjuntos de vehículos con dispositivos de pesaje a bordo (peso total y peso por eje) que permitan transmitir en todo momento los datos de pesaje, a partir de un vehículo en movimiento, a una autoridad que efectúe controles en carretera o responsable de la normativa de transporte de mercancías. La comunicación se realizará a través de la interfaz definida por las normas CEN DSRC<sup>13</sup> EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 e ISO 14906.*

*suprimido*

---

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

Or. nl

**Enmienda 307**  
**Oldřich Vlasák**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 11**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 12 – apartado 6

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

De conformidad con el apartado 1, los Estados miembros **promoverán** el equipamiento de vehículos y conjuntos de vehículos con dispositivos de pesaje a bordo (peso total y peso por eje) que permitan transmitir en todo momento los datos de pesaje, a partir de un vehículo en

De conformidad con el apartado 1, los Estados miembros **podrán promover** el equipamiento de vehículos y conjuntos de vehículos con dispositivos de pesaje a bordo (peso total y peso por eje) que permitan transmitir en todo momento los datos de pesaje, a partir de un vehículo en

movimiento, a una autoridad que efectúe controles en carretera o responsable de la normativa de transporte de mercancías. La comunicación se realizará a través de la interfaz definida por las normas CEN DSRC<sup>13</sup> EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 e ISO 14906.

---

<sup>13</sup> DSRC: Dedicated Short Range Communications (Comunicaciones dedicadas de corto alcance).

movimiento, a una autoridad que efectúe controles en carretera o responsable de la normativa de transporte de mercancías. La comunicación se realizará a través de la interfaz definida por las normas CEN DSRC<sup>13</sup> EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 e ISO 14906.

---

<sup>13</sup> DSRC: Dedicated Short Range Communications (Comunicaciones dedicadas de corto alcance).

Or. cs

### *Justificación*

*Si el Estado miembro decide elegir en la preselección sólo el sistema situado en la infraestructura, los dispositivos de a bordo en los vehículos dejarán de ser necesarios.*

## **Enmienda 308** **Jörg Leichtfried**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 11**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 12 – apartado 6

### *Texto de la Comisión*

De conformidad con el apartado 1, los ***Estados miembros promoverán el equipamiento de vehículos y conjuntos de vehículos con dispositivos*** de pesaje a bordo (peso total y peso por eje) que permitan transmitir en todo momento los datos de pesaje, a partir de un vehículo en movimiento, a una autoridad que efectúe controles en carretera o responsable de la normativa de transporte de mercancías. La comunicación se realizará a través de la interfaz definida por las normas CEN DSRC<sup>13</sup> EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 e ISO 14906.

### *Enmienda*

De conformidad con el apartado 1, los vehículos ***nuevos de las categorías N2 y N3*** estarán equipados con ***sistemas*** de pesaje a bordo (peso total y peso por eje) que permitan transmitir en todo momento los datos de pesaje, a partir de un vehículo en movimiento, a una autoridad que efectúe controles en carretera o responsable de la normativa de transporte de mercancías. La comunicación se realizará a través de la interfaz definida por las normas CEN DSRC<sup>13</sup> EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 e ISO 14906. ***La información también será accesible para el conductor.***

---

<sup>13</sup> DSRC: Dedicated Short Range Communications (Comunicaciones dedicadas de corto alcance).

---

<sup>13</sup> DSRC: Dedicated Short Range Communications (Comunicaciones dedicadas de corto alcance).

Or. en

*Justificación*

*Corrección de la enmienda del proyecto de informe. Desde un punto de vista tecnológico, «sistemas» es más neutro que «dispositivos».*

**Enmienda 309**  
**Corien Wortmann-Kool**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 11**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 12 – apartado 6

*Texto de la Comisión*

***De conformidad con el apartado 1, los Estados miembros promoverán el equipamiento de vehículos y conjuntos de vehículos con dispositivos de pesaje a bordo (peso total y peso por eje) que permitan transmitir en todo momento los datos de pesaje, a partir de un vehículo en movimiento, a una autoridad que efectúe controles en carretera o responsable de la normativa de transporte de mercancías. La comunicación se realizará a través de la interfaz definida por las normas CEN DSRC<sup>13</sup> EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 e ISO 14906.***

*Enmienda*

***La Comisión examinará en profundidad y elaborará un informe sobre el posible equipamiento de vehículos y conjuntos de vehículos con dispositivos de pesaje a bordo (peso total y peso por eje) que permitan transmitir en todo momento los datos de pesaje, a partir de un vehículo en movimiento, a una autoridad que efectúe controles en carretera o responsable de la normativa de transporte de mercancías. En este informe, la Comisión tratará, en concreto, los siguientes asuntos:***

- las condiciones para determinar la observancia legal y no legal;***
- la reducción de la carga administrativa para transportistas;***
- la aproximación de los procedimientos de ejecución y la interoperabilidad del equipamiento de pesaje a bordo. Aquí se deben incluir las especificaciones técnicas***



*complementarias que garanticen la interoperabilidad plena a nivel de la Unión de los equipos de pesaje a bordo, de forma que las autoridades de todos los Estados miembros puedan comunicarse de la misma manera con los vehículos y conjuntos de vehículos registrados en cualquier Estado miembro y, en su caso, intercambiar la información recibida con las autoridades de otros Estados miembros.*

*– las condiciones para infracciones en caso de avería;*

*– el equipamiento interoperable de los inspectores para leer e interpretar correctamente la información emitida por el dispositivo;*

*– pruebas de campo exhaustivas del equipamiento;*

*El informe de la Comisión puede acompañarse, si corresponde, de propuestas relativas a la instalación de sensores de pesaje a bordo en vehículos pesados nuevos.*

---

<sup>13</sup> **DSRC: Dedicated Short Range Communications (Comunicaciones dedicadas de corto alcance).**

Or. en

#### *Justificación*

*La Comisión debe examinar previamente las condiciones y los procedimientos para la instalación de sensores de pesaje a bordo, si la tecnología es precisa y fiable y cuando fue aplicada por los Estados miembros, ya que esto podría resultar en una carga adicional para los transportistas. Si no es así, tendrá el efecto contrario, retrasando a los vehículos que cumplen con la normativa.*

**Enmienda 310**  
**Anne E. Jensen**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 11**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 12 – apartado 6

*Texto de la Comisión*

De conformidad con el apartado 1, los Estados miembros promoverán el equipamiento de vehículos y conjuntos de vehículos con dispositivos de pesaje a bordo (peso total y peso por eje) que permitan transmitir en todo momento los datos de pesaje, a partir de un vehículo en movimiento, a una autoridad que efectúe controles en carretera o responsable de la normativa de transporte de mercancías. La comunicación se realizará a través de la interfaz definida por las normas CEN DSRC<sup>13</sup> EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 e ISO 14906.

---

<sup>13</sup> DSRC: Dedicated Short Range Communications (Comunicaciones dedicadas de corto alcance).

*Enmienda*

De conformidad con el apartado 1, los Estados miembros promoverán el equipamiento de vehículos y conjuntos de vehículos con dispositivos de pesaje a bordo (peso total y peso por eje) que permitan transmitir en todo momento los datos de pesaje, a partir de un vehículo en movimiento, a una autoridad que efectúe controles en carretera o responsable de la normativa de transporte de mercancías. ***Los dispositivos tendrán en cuenta las normas nacionales relativas al peso que son de aplicación en el territorio en que se comunican los datos desde el vehículo.*** La comunicación se realizará a través de la interfaz definida por las normas CEN DSRC<sup>13</sup> EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 e ISO 14906.

---

<sup>13</sup> DSRC: Dedicated Short Range Communications (Comunicaciones dedicadas de corto alcance).

Or. en

*Justificación*

*El sistema debe tener en cuenta la ausencia de aplicación armonizada en la UE de los límites de peso máximo autorizado.*

**Enmienda 311**  
**Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 11**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 12 – apartado 7

**La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 16, en lo que respecta a:**

**suprimido**

**– las especificaciones técnicas complementarias que garanticen la interoperabilidad completa a nivel de la Unión de los equipos a bordo de pesaje mencionados en el apartado 6, a fin de que las autoridades del Estado miembro puedan comunicarse de la misma manera con los vehículos y conjuntos de vehículos registrados en cualquier Estado miembro y, en su caso, intercambiar las informaciones recibidas con las autoridades de los otros Estados miembros,**

**– los procedimientos de los controles de preselección mencionados en el apartado 2 del presente artículo, las especificaciones técnicas de los medios materiales utilizados para dichos controles, los requisitos de precisión y las normas de empleo de estos medios materiales. Estos procedimientos, especificaciones y normas de empleo tienen por objeto garantizar que los controles se realicen de la misma manera en todos los Estados miembros, velando así por una igualdad de trato de todos los transportistas en el conjunto del territorio de la Unión.**

Or. pl

#### *Justificación*

*El ámbito actual de los actos delegados propuestos en el artículo 12 es demasiado amplio. La Comisión Europea se reserva el derecho, entre otros, a determinar: las especificaciones técnicas complementarias, los procedimientos de los controles de preselección, las especificaciones técnicas de los medios materiales utilizados para dichos controles, los requisitos de precisión y las normas de empleo de estos medios materiales. Estas disposiciones pueden generar en el futuro cargas de naturaleza financiera para el presupuesto de los Estados miembros.*

**Enmienda 312**  
**Oldřich Vlasák**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 11**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 12 – apartado 7

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 16, en lo que respecta a:***

***suprimido***

***– las especificaciones técnicas complementarias que garanticen la interoperabilidad completa a nivel de la Unión de los equipos a bordo de pesaje mencionados en el apartado 6, a fin de que las autoridades del Estado miembro puedan comunicarse de la misma manera con los vehículos y conjuntos de vehículos registrados en cualquier Estado miembro y, en su caso, intercambiar las informaciones recibidas con las autoridades de los otros Estados miembros,***

***– los procedimientos de los controles de preselección mencionados en el apartado 2 del presente artículo, las especificaciones técnicas de los medios materiales utilizados para dichos controles, los requisitos de precisión y las normas de empleo de estos medios materiales. Estos procedimientos, especificaciones y normas de empleo tienen por objeto garantizar que los controles se realicen de la misma manera en todos los Estados miembros, velando así por una igualdad de trato de todos los transportistas en el conjunto del territorio de la Unión.***

Or. cs

## *Justificación*

*La amplitud de las facultades propuestas no está justificada. Si en virtud del artículo 12, apartado 2, los sistemas automáticos no tienen que estar certificados por los Estados miembros y sirven únicamente para detectar infracciones, no queda claro por qué deben armonizarse los procedimientos de los controles de preselección, así como los requisitos de precisión y las normas de utilización de los medios materiales.*

### **Enmienda 313** **Peter van Dalen**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 11**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 12 – apartado 7

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 16, relativos a:*

*suprimido*

*las especificaciones técnicas complementarias que garanticen la interoperabilidad completa a nivel de la Unión de los equipos a bordo de pesaje mencionados en el apartado 6, a fin de que las autoridades del Estado miembro puedan comunicarse de la misma manera con los vehículos y conjuntos de vehículos registrados en cualquier Estado miembro y, en su caso, intercambiar las informaciones recibidas con las autoridades de los otros Estados miembros,*

*los procedimientos de los controles de preselección mencionados en el apartado 2 del presente artículo, las especificaciones técnicas de los medios materiales utilizados para dichos controles, los requisitos de precisión y las normas de empleo de estos medios materiales. Estos procedimientos, especificaciones y normas de empleo tienen por objeto garantizar que los controles se realicen de la misma manera*

*en todos los Estados miembros, velando así por una igualdad de trato de todos los transportistas en el conjunto del territorio de la Unión.».*

Or. nl

**Enmienda 314**

**Patricia van der Kammen**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 11**

Directiva 96/53/CE

Artículo 12 – apartado 7

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 16, relativos a:*

*suprimido*

*las especificaciones técnicas complementarias que garanticen la interoperabilidad completa a nivel de la Unión de los equipos a bordo de pesaje mencionados en el apartado 6, a fin de que las autoridades del Estado miembro puedan comunicarse de la misma manera con los vehículos y conjuntos de vehículos registrados en cualquier Estado miembro y, en su caso, intercambiar las informaciones recibidas con las autoridades de los otros Estados miembros,*

*los procedimientos de los controles de preselección mencionados en el apartado 2 del presente artículo, las especificaciones técnicas de los medios materiales utilizados para dichos controles, los requisitos de precisión y las normas de empleo de estos medios materiales. Estos procedimientos, especificaciones y normas de empleo tienen por objeto garantizar que los controles se realicen de la misma manera en todos los Estados miembros, velando así por una igualdad de trato de todos los transportistas en el conjunto del territorio*

*de la Unión.».*

Or. nl

### **Enmienda 315**

**Corien Wortmann-Kool**

#### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 11**

Directiva 96/53/CE

Artículo 12 – apartado 7 – guión 1

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*las especificaciones técnicas complementarias que garanticen la interoperabilidad completa a nivel de la Unión de los equipos a bordo de pesaje mencionados en el apartado 6, a fin de que las autoridades del Estado miembro puedan comunicarse de la misma manera con los vehículos y conjuntos de vehículos registrados en cualquier Estado miembro y, en su caso, intercambiar las informaciones recibidas con las autoridades de los otros Estados miembros,*

*suprimido*

Or. en

### **Enmienda 316**

**Silvia-Adriana Țicău**

#### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 11**

Directiva 96/53/CE

Artículo 12 – apartado 7 – guión 2

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

los procedimientos de los controles de preselección mencionados en el apartado 2 del presente artículo, las especificaciones técnicas de los medios materiales utilizados para dichos controles, los requisitos de precisión y las normas de empleo de estos

los procedimientos de los controles de preselección mencionados en el apartado 2 del presente artículo, las especificaciones técnicas de los medios materiales utilizados para dichos controles, los requisitos de precisión y las normas de empleo **y**

medios materiales. Estos procedimientos, especificaciones y normas de empleo tienen por objeto garantizar que los controles se realicen de la misma manera en todos los Estados miembros, velando así por una igualdad de trato de todos los transportistas en el conjunto del territorio de la Unión.».

**homologación** de estos medios materiales. Estos procedimientos, especificaciones y normas de empleo tienen por objeto garantizar que los controles se realicen de la misma manera en todos los Estados miembros, velando así por una igualdad de trato de todos los transportistas en el conjunto del territorio de la Unión.».

Or. ro

**Enmienda 317**  
**Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 11**  
Directiva 96/53/CE  
Apartado 12 – apartado 7 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**7 bis. La regulación de estas cuestiones se llevará a cabo mediante actos de ejecución.**

Or. pl

*Justificación*

*El ámbito actual de los actos delegados propuestos en el artículo 12 es demasiado amplio. La Comisión Europea se reserva el derecho, entre otros, a determinar: las especificaciones técnicas complementarias, los procedimientos de los controles de preselección, las especificaciones técnicas de los medios materiales utilizados para dichos controles, los requisitos de precisión y las normas de empleo de estos medios materiales. Estas disposiciones pueden generar en el futuro cargas de naturaleza financiera para el presupuesto de los Estados miembros.*

**Enmienda 318**  
**Oldřich Vlasák**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 12**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**12) [...]**

**suprimido**



*Justificación*

*La clasificación de infracciones propuesta es demasiado detallada y afecta a la competencia de los Estados miembros a la hora de elegir la aplicación de sanciones efectivas.*

**Enmienda 319**  
**Jacqueline Foster**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 12**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**12) [...]**

**suprimido**

Or. en

*Justificación*

*Los Estados miembros deben tener la potestad de tomar decisiones relativas a sus regímenes de ejecución nacionales y las penalizaciones que deberán abonarse.*

**Enmienda 320**  
**Phil Bennion**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 12**  
 Directiva 96/53/CE  
 Artículo 13 – apartado 4

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

Un exceso de peso comprendido entre un 10 % y un **20** % del peso máximo autorizado en los puntos 2, 3, 4.1 y 4.3 del anexo I se considerará una infracción grave en el sentido de la presente Directiva. Dará lugar a una sanción financiera y a la inmovilización inmediata del vehículo para su descarga hasta alcanzar el peso máximo autorizado.

Un exceso de peso comprendido entre un 10 % y un **15** % del peso máximo autorizado en los puntos 2, 3, 4.1 y 4.3 del anexo I se considerará una infracción grave en el sentido de la presente Directiva. Dará lugar a una sanción financiera y a la inmovilización inmediata del vehículo para su descarga hasta alcanzar el peso máximo autorizado.

Or. en

**Enmienda 321**  
**Markus Ferber**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 12**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 13 – apartado 4

*Texto de la Comisión*

Un exceso de peso superior al 20 % del peso máximo autorizado en los puntos 2, 3, 4.1 y 4.3 del anexo I se considerará una infracción muy grave en el sentido de la presente Directiva, debido al aumento de los riesgos para los otros usuarios de la carretera. Dará lugar a una inmovilización inmediata del vehículo para su descarga hasta alcanzar el peso máximo autorizado y a una sanción financiera. ***El procedimiento de pérdida de honorabilidad de la empresa de transporte se llevará a cabo de conformidad con el artículo 6 del Reglamento (CE) n° 1071/2009<sup>14</sup>.***

---

<sup>14</sup> *DO L 300 de 14.11.09, p. 51.*

*Enmienda*

Un exceso de peso superior al 20 % del peso máximo autorizado en los puntos 2, 3, 4.1 y 4.3 del anexo I se considerará una infracción muy grave en el sentido de la presente Directiva, debido al aumento de los riesgos para los otros usuarios de la carretera. Dará lugar a una inmovilización inmediata del vehículo para su descarga hasta alcanzar el peso máximo autorizado y a una sanción.

Or. de

*Justificación*

*Dado que una sobrecarga de más del 5 % constituye una infracción administrativa y no un delito penal, [en la versión alemana] debe sustituirse la expresión «Geldstrafe» por «Sanktion». Por otro lado, la obligación de un procedimiento mercantil de pérdida de la honorabilidad ya se deduce directamente del Reglamento n° 1071/2009, por lo que resulta superfluo remitir a dicha obligación.*

**Enmienda 322**  
**Phil Bennion**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 12**

*Texto de la Comisión*

Un exceso de peso superior al **20** % del peso máximo autorizado en los puntos 2, 3, 4.1 y 4.3 del anexo I se considerará una infracción muy grave en el sentido de la presente Directiva, debido al aumento de los riesgos para los otros usuarios de la carretera. Dará lugar a una inmovilización inmediata del vehículo para su descarga hasta alcanzar el peso máximo autorizado y a una sanción financiera. El procedimiento de pérdida de honorabilidad de la empresa de transporte se llevará a cabo de conformidad con el artículo 6 del Reglamento (CE) nº 1071/2009<sup>14</sup>.

---

<sup>14</sup> DO L 300 de 14.11.2009, p. 51.

*Enmienda*

Un exceso de peso superior al **15** % del peso máximo autorizado en los puntos 2, 3, 4.1 y 4.3 del anexo I se considerará una infracción muy grave en el sentido de la presente Directiva, debido al aumento de los riesgos para los otros usuarios de la carretera. Dará lugar a una inmovilización inmediata del vehículo para su descarga hasta alcanzar el peso máximo autorizado y a una sanción financiera. El procedimiento de pérdida de honorabilidad de la empresa de transporte se llevará a cabo de conformidad con el artículo 6 del Reglamento (CE) nº 1071/2009<sup>14</sup>.

---

<sup>14</sup> DO L 300 de 14.11.2009, p. 51.

Or. en

**Enmienda 323**

**Antonio Cancian, Carlo Fidanza**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 12**

Directiva 96/53/CE

Artículo 13 – apartado 6

*Texto de la Comisión*

Un exceso de longitud o de anchura inferior al 2 % de las dimensiones máximas indicadas en el punto 1 del anexo I dará lugar a una advertencia escrita a la empresa de transporte, que podrá resultar en una sanción, en los casos en que dicha sanción esté prevista en la legislación nacional.

*Enmienda*

Un exceso de longitud, **de altura** o de anchura inferior al 2 % de las dimensiones máximas indicadas en el punto 1 del anexo I dará lugar a una advertencia escrita a la empresa de transporte, que podrá resultar en una sanción, en los casos en que dicha sanción esté prevista en la legislación nacional.

Or. it

## Enmienda 324

Franco Frigo, David-Maria Sassoli

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 12

Directiva 96/53/CE

Artículo 13 – apartado 6

#### *Texto de la Comisión*

Un exceso de longitud **o** de anchura inferior al 2 % de las dimensiones máximas indicadas en el punto 1 del anexo I dará lugar a una advertencia escrita a la empresa de transporte, que podrá resultar en una sanción, en los casos en que dicha sanción esté prevista en la legislación nacional.

#### *Enmienda*

Un exceso de longitud, de anchura **o de altura** inferior al 2 % de las dimensiones máximas indicadas en el punto 1 del anexo I dará lugar a una advertencia escrita a la empresa de transporte, que podrá resultar en una sanción, en los casos en que dicha sanción esté prevista en la legislación nacional.

Or. it

## Enmienda 325

Jörg Leichtfried

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 12

Directiva 96/53/CE

Artículo 13 – apartado 7

#### *Texto de la Comisión*

Un exceso de longitud o de anchura comprendido entre el 2 % y el 20 % de las dimensiones máximas indicadas en el punto 1 del anexo I, tanto en lo que respecta a la carga a bordo como al peso del propio vehículo, resultará en una sanción financiera. Las autoridades de control inmovilizarán el vehículo hasta la descarga si el exceso de longitud o de ancho procede de la carga, o hasta la obtención de un permiso especial expedido por la empresa de transporte, de conformidad con el artículo 4, apartado 3.

#### *Enmienda*

Un exceso de longitud o de anchura comprendido entre el 1 % y el 10 % de las dimensiones máximas indicadas en el punto 1 del anexo I, tanto en lo que respecta a la carga a bordo como al peso del propio vehículo, resultará en una sanción financiera **para la empresa de transporte**. Las autoridades de control inmovilizarán el vehículo hasta la descarga si el exceso de longitud o de ancho procede de la carga, o hasta la obtención de un permiso especial expedido por la empresa de transporte, de conformidad con el

*Justificación*

*Los mencionados excesos de longitud o de anchura constituyen generalmente características constructivas del vehículo. A diferencia de lo que sucede con el exceso de carga de un vehículo, el conductor no puede hacer nada al respecto. La enmienda aporta seguridad jurídica y, por tanto, deja claro que las autoridades no deben exigir responsabilidad al conductor, sino a la empresa de transporte o al titular del permiso de circulación.*

**Enmienda 326**  
**Jörg Leichtfried**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 12**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 18 – apartado 8

*Texto de la Comisión*

Un exceso de longitud o de anchura de la carga o del vehículo superior al **20** % de las dimensiones máximas indicadas en el punto 1 del anexo I, se considerará una infracción muy grave en el sentido de la presente Directiva, debido al aumento de los riesgos para los otros usuarios de la carretera. Esta infracción dará lugar a una sanción pecuniaria y a la inmovilización inmediata del vehículo por las autoridades de control, hasta la descarga del mismo o hasta que la empresa de transporte obtenga un permiso especial o de conformidad con el artículo 4, apartado 3, si el exceso de longitud o de anchura procede de la carga. El procedimiento conducente a la pérdida de honorabilidad de la empresa de transporte se llevará a cabo de conformidad con el artículo 6 del Reglamento (CE) n° 1071/2009.

*Enmienda*

Un exceso de longitud o de anchura de la carga o del vehículo superior al **10** % de las dimensiones máximas indicadas en el punto 1 del anexo I, se considerará una infracción muy grave en el sentido de la presente Directiva, debido al aumento de los riesgos para los otros usuarios de la carretera. Esta infracción dará lugar a una sanción pecuniaria **para la empresa de transporte** y a la inmovilización inmediata del vehículo por las autoridades de control, hasta la descarga del mismo o hasta que la empresa de transporte obtenga un permiso especial o de conformidad con el artículo 4, apartado 3, si el exceso de longitud o de anchura procede de la carga. El procedimiento conducente a la pérdida de honorabilidad de la empresa de transporte se llevará a cabo de conformidad con el artículo 6 del Reglamento (CE) n° 1071/2009.

### *Justificación*

*Los mencionados excesos de longitud o de anchura constituyen generalmente características constructivas del vehículo sobre las que el conductor no tiene influencia alguna. La enmienda aporta seguridad jurídica y, por tanto, deja claro que las autoridades no deben exigir responsabilidad al conductor, sino a la empresa de transporte o al titular del permiso de circulación.*

**Enmienda 327**  
**Oldřich Vlasák**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 12 bis (nuevo)**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 13

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**12 bis) El artículo 13 se sustituye por el texto siguiente:**

**Artículo 13**

***Los Estados miembros determinarán, de conformidad con las disposiciones constitucionales nacionales, el régimen de sanciones por vulneración de las disposiciones del presente Reglamento y adoptarán cuantas medidas sean necesarias para garantizar que dichas sanciones se apliquen. Dichas sanciones deberán ser eficaces, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias, y corresponder a las categorías de infracciones que se definen en la Directiva 2006/22/CE.***

Or. cs

### *Justificación*

*La clasificación de infracciones propuesta es demasiado detallada y afecta a la competencia de los Estados miembros a la hora de elegir la aplicación de sanciones efectivas.*

**Enmienda 328**  
**Anne E. Jensen**

PE524.694v01-00

198/219

AM1011752ES.doc

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 13**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 14

*Texto de la Comisión*

En lo que respecta al transporte de contenedores, el expedidor entregará al transportista por carretera al que haya confiado un contenedor una declaración en la que se indique el peso **del contenedor transportado**. Cuando *esta* información falte o sea inexacta, el expedidor será responsable en la misma medida que el transportista en caso de exceso de peso del vehículo.».

*Enmienda*

En lo que respecta al transporte de **cargas, incluidos los contenedores, cajas móviles o cualquier otro tipo de cargas**, el expedidor entregará al transportista por carretera al que haya confiado un contenedor, **antes de la operación de carga**, una declaración **escrita** en la que se indique el peso **bruto de la carga transportada**. **Dicha declaración podrá enviarse también por medios electrónicos. Con independencia de su forma, el documento en el que se declare el peso bruto de la carga será firmado por una persona provista de la debida autorización del expedidor.** Cuando **la** información **sobre el peso bruto de la carga** falte o sea inexacta, el expedidor será responsable en la misma medida que el transportista en caso de exceso de peso del vehículo. **En operaciones de transporte intermodal se facilitará a la siguiente parte que se responsabilice de la unidad de carga intermodal la información del peso bruto de una unidad de carga intermodal cargada, incluido el contenedor y/o caja móvil.**

Or. en

*Justificación*

*La responsabilidad solidaria del expedidor no debe verse limitada solo al transporte de contenedores sino que debe comprender el transporte de todo tipo de cargas.*

**Enmienda 329**  
**Markus Ferber**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 13**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 14

*Texto de la Comisión*

En lo que respecta al transporte de contenedores, el expedidor entregará al transportista por carretera al que haya confiado un contenedor una declaración en la que se indique el peso del contenedor transportado. Cuando esta información falte o sea inexacta, el expedidor será responsable en la misma medida que *el transportista* en caso de exceso de peso del vehículo.

*Enmienda*

En lo que respecta al transporte de contenedores, el expedidor entregará al transportista por carretera al que haya confiado un contenedor una declaración en la que se indique el peso del contenedor transportado. Cuando esta información falte o sea inexacta, el expedidor será responsable en la misma medida que *todos los participantes en el transporte* en caso de exceso de peso del vehículo.

Or. de

**Enmienda 330**  
**Gesine Meissner**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 13**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 14

*Texto de la Comisión*

En lo que respecta al transporte de contenedores, el expedidor entregará al transportista por carretera al que haya confiado un contenedor una declaración en la que se indique el peso del contenedor transportado. Cuando *esta* información falte o sea inexacta, el expedidor será responsable en la misma medida que el transportista en caso de exceso de peso del vehículo.».

*Enmienda*

En lo que respecta al transporte de *cargas, incluidos* contenedores, *cajas móviles o cualquier otro tipo de cargas*, el expedidor entregará al transportista por carretera al que haya confiado un contenedor una declaración *escrita* en la que se indique el peso *bruto* del contenedor transportado. *Dicha declaración podrá enviarse también por medios electrónicos. Con independencia de su forma, el documento en el que se declare el peso bruto de la carga será firmado por una persona provista de la debida autorización del expedidor.* Cuando *la* información *sobre el peso bruto de la carga* falte o sea inexacta, el expedidor será responsable en la misma



medida que el transportista en caso de exceso de peso del vehículo. **En operaciones de transporte intermodal se facilitará a la siguiente parte que se responsabilice de la unidad de carga intermodal la información del peso bruto de una unidad de carga intermodal cargada, incluido el contenedor y/o caja móvil.**

Or. en

#### *Justificación*

*La responsabilidad solidaria del expedidor no debe verse limitada solo al transporte de contenedores sino que debe comprender el transporte de todo tipo de cargas.*

#### **Enmienda 331**

**Patricia van der Kammen**

#### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 14**

Directiva 96/53/CE

Artículo 15

#### *Texto de la Comisión*

*Los Estados miembros deberán presentar en el primer trimestre del año civil y con periodicidad bianual un informe a la Comisión sobre los controles realizados durante los dos años civiles anteriores, sus resultados y las sanciones aplicadas a los infractores. La Comisión realizará un análisis de estos informes y lo transmitirá al Parlamento Europeo y al Consejo durante el segundo trimestre del año civil.».*

#### *Enmienda*

*suprimido*

Or. nl

#### **Enmienda 332**

**Jacqueline Foster**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 15**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 16 – apartado 2

*Texto de la Comisión*

Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 8, apartado 4, en el artículo 9, apartado 5, **y en el artículo 12, apartado 7**, se otorgarán a la Comisión por una duración **indeterminada** a partir del [fecha de entrada en vigor de la presente Directiva].

*Enmienda*

Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 8, apartado 4, y en el artículo 9, apartado 5, se otorgarán a la Comisión por una duración **máxima de 5 años** a partir del [fecha de entrada en vigor de la presente Directiva].

Or. en

*Justificación*

*La duración por la que la Comisión está facultada para adoptar actos delegados no debe ser indeterminada.*

**Enmienda 333**  
**Silvia-Adriana Țicău**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 15**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 16 – apartado 2

*Texto de la Comisión*

Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 8, apartado 4, en el artículo 9, apartado 5, y en el artículo 12, apartado 7, se otorgarán a la Comisión por **una duración indeterminada** a partir del [fecha de entrada en vigor de la presente Directiva].

*Enmienda*

Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 8, apartado 4, en el artículo 9, apartado 5, y en el artículo 12, apartado 7, se otorgarán a la Comisión por **un período de siete años** a partir del [fecha de entrada en vigor de la presente Directiva].

***La Comisión presentará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de siete años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se***

*oponen a dicha prórroga al menos tres meses antes del final de cada período.*

Or. ro

**Enmienda 334**  
**Jacqueline Foster**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 15**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 16 – apartado 3

*Texto de la Comisión*

La delegación de poderes a que se refieren el artículo 8, apartado 4, el artículo 9, apartado 5 *y el artículo 12, apartado 7*, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. Surtirá efecto el día siguiente al de la publicación de la decisión en el Diario Oficial de la Unión Europea o en una fecha posterior indicada en dicha decisión. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

*Enmienda*

La delegación de poderes a que se refieren el artículo 8, apartado 4, *y* el artículo 9, apartado 5, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. Surtirá efecto el día siguiente al de la publicación de la decisión en el Diario Oficial de la Unión Europea o en una fecha posterior indicada en dicha decisión. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

Or. en

**Enmienda 335**  
**Jacqueline Foster**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 15**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 16 – apartado 5

*Texto de la Comisión*

Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 8 apartado 4, el artículo 9, apartado 5, *y el artículo 12, apartado 7*,

*Enmienda*

Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 8 apartado 4 *y* el artículo 9, apartado 5, entrarán en vigor únicamente

entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulan objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto el uno como el otro informan a la Comisión de que no las formularán. Dicho plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulan objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto el uno como el otro informan a la Comisión de que no las formularán. Dicho plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Or. en

**Enmienda 336**  
**Jörg Leichtfried**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 15 bis (nuevo)**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 16 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**15 bis) Se inserta el artículo 16 bis siguiente:**

**Artículo 16 bis**

***En un plazo máximo de [cinco años a partir de la fecha de publicación de esta Directiva], la Comisión enviará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la aplicación y los efectos de esta Directiva, en concreto, sobre el impacto de esta Directiva en la transferencia modal.***

Or. en

**Enmienda 337**  
**Bogusław Liberadzki**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 15 bis (nuevo)**

Directiva 96/53/CE  
Artículo 16 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**15 bis) Se inserta el artículo 16 bis siguiente:**

**Artículo 16 bis**

***Antes del 1 de enero de 2016, la Comisión realizará una revisión de esta Directiva y, si corresponde, basándose en esta revisión y su evaluación de impacto, enviará una propuesta al Parlamento Europeo y el Consejo antes del 1 de enero de 2017 para establecer los requisitos de seguridad que se contemplan en el artículo 9, apartado 2 para todos los nuevos vehículos del tipo M2 y M3.***

Or. en

**Enmienda 338**  
**Bogusław Liberadzki**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 16 – letra a bis (nueva)**  
Directiva 96/53/CE  
Anexo I – punto 1.1 – guión 8 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***a bis) Se añade el punto siguiente:  
«vehículos para transporte cargados:  
20,75 m»***

Or. en

**Enmienda 339**  
**Jim Higgins, Phil Prendergast, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Alain Cadec, Petri Sarvamaa**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 16 – letra a bis (nueva)**

Directiva 96/53/CE  
Anexo I – punto 1.1 – guión 8 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***a bis) Se añade el punto siguiente:***

***«vehículos para transporte cargados:  
20,75 m»***

Or. en

*Justificación*

*Una longitud mínima armonizada de 20,75 m para vehículos especiales de transporte en estado cargado para toda la Unión Europea significa una diferencia de hasta 3 coches cargados en un solo vehículo de transporte (de 6 hasta 9) y esto da lugar a una mayor eficiencia en el consumo de combustible, la necesidad de menos camiones para el mismo volumen de carga, menos costes (externos) y menos emisiones de CO2 por coche nuevo transportado. Ya que este tipo de vehículos ya están autorizados en la mayoría de los territorios de la UE, no existe ningún riesgo adicional en cuanto a la seguridad de las carreteras o la capacidad de las infraestructuras.*

**Enmienda 340**  
**Peter van Dalen**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 16 – letra a bis (nueva)**  
Directiva 96/53/CE  
Anexo I – punto 1.1

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***a bis) el punto 1.1, 18,75 se sustituye por:  
«25,25»***

Or. nl

**Enmienda 341**  
**Jörg Leichtfried**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 16 – letra b**  
Directiva 96/53/CE  
Anexo I – punto 2.2.2

*Texto de la Comisión*

vehículo de motor con 3 ejes con semirremolque de 2 o 3 ejes que lleva, en transporte **intermodal**, una o varias unidades de transporte intermodal, por una longitud máxima total de 40 o 45 pies: 44 t

*Enmienda*

vehículo de motor con 3 ejes con semirremolque de 2 o 3 ejes que lleva, en transporte **combinado**, una o varias unidades de transporte intermodal, por una longitud máxima total de 40 o 45 pies: 44 t

Or. de

**Enmienda 342**

**Carlo Fidanza, Antonio Cancian**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 16 – letra b**

Directiva 96/53/CE

Anexo I – punto 2.2.2

*Texto de la Comisión*

vehículo de motor con 3 ejes con semirremolque de 2 o 3 ejes que lleva, en transporte intermodal, una o varias unidades de transporte intermodal, por una longitud máxima total de **40 o** 45 pies: 44 t

*Enmienda*

vehículo de motor con **2 o** 3 ejes con semirremolque de 2 o 3 ejes que lleva, en transporte intermodal, una o varias unidades de transporte intermodal, por una longitud máxima total de 45 pies: 44 t

Or. it

**Enmienda 343**

**Markus Ferber**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 16 – letra b**

Directiva 96/53/CE

Anexo I – punto 2.2.2

*Texto de la Comisión*

vehículo de motor con 3 ejes con semirremolque de 2 o 3 ejes que lleva, en transporte intermodal, una o varias unidades de transporte intermodal, **por una longitud máxima total de 40 o 45 pies**: 44 t

*Enmienda*

vehículo de motor con 3 ejes con semirremolque de 2 o 3 ejes que lleva, en transporte intermodal, una o varias unidades de transporte intermodal, **con arreglo al artículo 2 de la Directiva (por**

*ejemplo, cajas móviles o contenedores de hasta 45 pies): 44 t*

Or. de

### **Enmienda 344**

**Franco Frigo, David-Maria Sassoli**

#### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 16 – letra b**

Directiva 96/53/CE

Anexo I – punto 2.2.2

#### *Texto de la Comisión*

vehículo de motor con 3 ejes con semirremolque de 2 o 3 ejes que lleva, en transporte intermodal, una o varias unidades de transporte intermodal, por una longitud máxima total de **40 o** 45 pies: 44 t

#### *Enmienda*

vehículo de motor con **2 o** 3 ejes con semirremolque de 2 o 3 ejes que lleva, en transporte intermodal, una o varias unidades de transporte intermodal, por una longitud máxima total de 45 pies: 44 t

Or. it

#### *Justificación*

*Prever un eje adicional para el vehículo significaría un aumento del coste, mayor resistencia al rodamiento y mayor consumo, con el consiguiente aumento de las emisiones. La longitud máxima de 45 pies es suficiente.*

### **Enmienda 345**

**Silvia-Adriana Țicău**

#### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 16 – letra b**

Directiva 96/53/CE

Anexo I – punto 2.2.2

#### *Texto de la Comisión*

«vehículo de motor con 3 ejes con semirremolque de 2 o 3 ejes que lleva, en transporte intermodal, una o varias unidades de transporte intermodal, por una longitud máxima total de 40 **o** 45 pies: 44 toneladas

#### *Enmienda*

«vehículo de motor con 3 ejes con semirremolque de 2 o 3 ejes que lleva, en transporte intermodal, una o varias unidades de transporte intermodal, por una longitud máxima total de 40 pies: 44 toneladas.



**Enmienda 346**

**Jim Higgins, Phil Prendergast, Gesine Meissner**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 16 – letra b ter (nueva)**

Directiva 96/53/CE

Anexo I – punto 1.4

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***a ter) El punto 1.4 se sustituye por el texto siguiente:***

***1.4. Las superestructuras móviles y los artículos de transporte estandarizados, tales como contenedores, se incluyen en las dimensiones especificadas en los puntos 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8, y 4.4. Debido a la naturaleza indivisible de los vehículos acabados, tales como coches nuevos cargados en vehículos de transporte especiales, estos vehículos de transporte pueden superar las dimensiones del punto 1.1 en la medida que lo permitan tanto el reglamento nacional como las condiciones de las infraestructuras y siempre y cuando estos vehículos de transporte cumplan, en estado vacío, íntegramente con los puntos arriba mencionados.***

Or. en

*Justificación*

*La actual «zona gris» de la Directiva 96/53/CE en cuanto a la diferenciación entre la longitud en estado cargado y la longitud sin carga para vehículos podría corregirse aclarando que los vehículos de transporte están autorizados a cargar vehículos acabados hasta agotar su capacidad total – en la medida permitida por el reglamento nacional y las condiciones de las infraestructuras – siempre y cuando cumplan con el límite actual de 18,75 m cuando están vacíos. De acuerdo con la nueva Directiva, estos vehículos no pueden beneficiarse de cambios aerodinámicos.*

**Enmienda 347**

**Peter van Dalen**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 16 – letra b bis (nueva)**

Directiva 96/53/CE

Anexo I – punto 2.2 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***b bis) – b bis) se inserta el punto 2.2 bis  
«- Eco-combis (LHV) 60 t»***

Or. nl

**Enmienda 348**

**Philippe De Backer**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 16 – letra c**

Directiva 96/53/CE

Anexo I – punto 2.3.1 – guión 2

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***«Vehículos de motor de dos ejes, distintos de los autobuses, y de propulsión híbrida o eléctrica: 19 t»***

***suprimido***

Or. en

*Justificación*

*Se inserta el punto 2.5 para introducir un planteamiento más neutro desde el punto de vista tecnológico que incluya a todos los vehículos y autobuses.*

**Enmienda 349**

**Oldřich Vlasák**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 16 – letra c**

Directiva 96/53/CE

Anexo I – punto 2.3.1 – guión 2

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***Vehículos de motor de dos ejes, distintos de los autobuses, y de propulsión híbrida o***

***Vehículos de motor de dos ejes, distintos de los autobuses, y de propulsión híbrida o***

eléctrica: **19** toneladas.

eléctrica: **18** toneladas.

Or. cs

*Justificación*

*Habida cuenta de la futura e imprescindible sustitución de los combustibles fósiles por combustibles alternativos, no resulta adecuado introducir excepciones relativas al peso máximo autorizado. En consecuencia, las excepciones de vehículos que utilizan combustibles alternativos podrían provocar el incremento generalizado del peso de los vehículos con las consecuencias negativas que ello conllevaría para el estado de las infraestructuras de transporte.*

**Enmienda 350**  
**Hubert Pirker**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 16 – letra c**

Directiva 96/53/CE

Anexo I – punto 2.3.1 – guión 3

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

Autobuses de dos ejes: 19 t.

Autobuses de dos ejes: **19,5** t.

Or. de

*Justificación*

*Todo equipamiento adicional para incrementar la seguridad vial o para cumplir con las disposiciones destinadas a facilitar el acceso a personas con movilidad reducida y los dispositivos dirigidos a mejorar la protección del medio ambiente y el confort de la conducción requieren la correspondiente adaptación del peso máximo autorizado de los autobuses de dos ejes. Solo así se puede garantizar que el sector pueda seguir ofreciendo servicios de calidad a la vez que aprovecha plenamente la capacidad de los autobuses.*

**Enmienda 351**  
**Dieter-Lebrecht Koch**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 16 – letra c**

Directiva 96/53/CE

Anexo I – punto 2.3.1 – guión 3

*Texto de la Comisión*

Autobuses de dos ejes: **19** t.

*Enmienda*

Autobuses de dos ejes: **19,5** t.

Or. de

**Enmienda 352**

**Ismail Ertug**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 16 – letra c**

Directiva 96/53/CE

Anexo I – punto 2.3.1 – guión 3

*Texto de la Comisión*

Autobuses de dos ejes: **19** t.

*Enmienda*

Autobuses de dos ejes: **19,5** t.

Or. de

*Justificación*

*El incremento del peso máximo autorizado de los autobuses de dos ejes a 19,5 toneladas resulta necesario para tener en cuenta las exigencias que se imponen a los vehículos (en cuanto a seguridad, componentes de reducción del ruido y medidas de protección del medio ambiente) y el consiguiente aumento del peso en vacío.*

**Enmienda 353**

**Markus Ferber**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 16 – letra c**

Directiva 96/53/CE

Anexo I – punto 2.3.1 – guión 3

*Texto de la Comisión*

Autobuses de dos ejes: **19** t.

*Enmienda*

Autobuses de dos ejes: **19,5** t.

Or. de

### *Justificación*

*Con el constante aumento del peso en vacío de los autobuses a causa de las innovaciones tecnológicas, el peso máximo autorizado para los autobuses de dos ejes debe incrementarse hasta las 19,5 t, de manera que no se vean afectadas sus prestaciones o su capacidad de carga de pasajeros, pues ello iría en contra de los objetivos de eficacia y de protección del medio ambiente de la propuesta de Directiva.*

#### **Enmienda 354**

**Corien Wortmann-Kool, Petri Sarvamaa**

#### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 16 – letra c**

Directiva 96/53/CE

Anexo I – punto 2.3.1 – guión 3

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

Autobuses de dos ejes: **19 t**

Autobuses de dos ejes: **19,5 t**

Or. en

### *Justificación*

*La evaluación de impacto de la Comisión Europea estableció que tanto desde un punto de vista medioambiental como de la seguridad existe consenso con respecto a que el peso máximo autorizado de los autocares de turismo debe ser de 19,5 t en vez de 19 t.*

#### **Enmienda 355**

**Georges Bach**

#### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 16 – letra c**

Directiva 96/53/CE

Anexo I – punto 2.3.1 – guión 3

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

Autobuses de dos ejes: **19 t**

Autobuses de dos ejes: **20 t**

Or. en

### *Justificación*

*El peso máximo debe adaptarse a las últimas actualizaciones tecnológicas de los autobuses*

*relativas a la seguridad, las medidas medioambientales y el acceso para personas con movilidad reducida.*

**Enmienda 356**  
**Mathieu Grosch**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 16 – letra c**  
Directiva 96/53/CE  
Annex I – point 2.3.1 – indent 3

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

Autobuses de dos ejes: **19 t**

Autobuses de dos ejes: **19,5 t**

Or. en

*Justificación*

*Debe aumentarse el peso máximo para los autobuses de dos ejes a 19,5 t para tener en cuenta distintos factores, como por ejemplo, el aumento de peso de los pasajeros y el equipaje, mejoras técnicas (tecnologías más ecológicas, más seguras o para personas discapacitadas, etc.) que llevan al aumento del peso total del vehículo.*

**Enmienda 357**  
**Thomas Ulmer**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 16 – letra c**  
Directiva 96/53/CE  
Anexo I – punto 2.3.1 – guión 3

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

Autobuses de dos ejes: **19 t.**

Autobuses de dos ejes: **19,5 t.**

Or. de

*Justificación*

*Con la introducción de sistemas de regulación de gases de escape más eficaces se incrementa también el peso total del vehículo.*

**Enmienda 358**  
**Phil Bennion**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 16 – letra c bis (nueva)**

Directiva 96/53/CE

Anexo I – punto 2.3.4 (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*c bis) Se añade el punto siguiente:*

*2.3.4 Tecnologías de baja emisión de carbono: el peso máximo es el que se menciona en los puntos 2.3.1, 2.3.2 o 2.3.3, sumado al peso adicional requerido para la tecnología de baja emisión de carbono, siendo el máximo una tonelada. Ese peso adicional se certificará e indicará en la documentación de registro oficial del vehículo de motor expedida por el Estado miembro en el que esté registrado el vehículo. En los casos en que falte esa información, serán de aplicación los valores mencionados en los puntos 2.3.1, 2.3.2 o 2.3.3.»*

Or. en

**Enmienda 359**  
**Philippe De Backer**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 16 – letra c bis (nueva)**

Directiva 96/53/CE

Anexo I – punto 2.5 (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*c bis) Se añade el punto siguiente:*

*«2.5. Vehículos impulsados por combustibles alternativos: el peso máximo es el que se menciona en los puntos 2.3 y 2.4 del anexo I, sumado al peso adicional requerido para el modo de propulsión alternativo, siendo el máximo una*

*tonelada. Ese peso adicional se indicará en la documentación de registro oficial del vehículo de motor expedida por el Estado miembro en el que esté registrado el vehículo. En los casos en que falte esa información, serán de aplicación los valores mencionados en los puntos 2.3 y 2.4.»*

Or. en

### *Justificación*

*Esta enmienda introduce un planteamiento más neutro desde el punto de vista tecnológico. Se deben incluir todos los vehículos motorizados impulsados por combustibles alternativos, incluidos todos los autobuses. A todos se les debe permitir un aumento de peso de como máximo 1 t. Este permiso de una tonelada adicional no debe limitarse solo a los vehículos de dos ejes, ya que esto implicaría limitar la introducción de innovaciones para aumentar la eficiencia del combustible a entornos urbanos o suburbanos. La legislación no debe restringir la introducción de innovaciones a ciertos tipos de vehículos.*

### **Enmienda 360**

**Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch**

### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 16 – letra c bis (nueva)**

Directiva 96/53/CE

Anexo I – punto 2.3.4 (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*c bis) Se añade el punto siguiente:*

*2.3.4 Vehículos impulsados por combustibles alternativos: el peso máximo es el que se menciona en los puntos 2.3.1, 2.3.2 o 2.3.3, sumado al peso adicional requerido para el modo de propulsión alternativo, siendo el máximo 1,5 t. Ese peso adicional se indicará en la documentación de registro oficial del vehículo de motor expedida por el Estado miembro en el que esté registrado el vehículo. En los casos en que falte esa información, serán de aplicación los valores mencionados en los puntos 2.3.1, 2.3.2 o 2.3.3.*



*Justificación*

*La elección de una tecnología de motor alternativa para vehículos impulsados por combustibles alternativos debe ser neutra. Aumentar el peso máximo para estas tecnologías en 1,5 t permite respetar la posibilidad de elección.*

**Enmienda 361**  
**Markus Ferber**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 16 bis (nuevo)**  
Directiva 96/53/CE  
Anexo I – punto 1.1 – guión 3

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**16 bis. El punto 1.1, tercer guión**  
**«Vehículo articulado», queda como sigue:**  
**-Vehículo articulado: 17,85 m**

Or. de

**Enmienda 362**  
**Jim Higgins, Jacqueline Foster, Phil Prendergast**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 16 bis (nuevo)**  
Directiva 96/53/CE  
Anexo I – punto 1.3

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**16 bis) El punto 1.3 se sustituye por «La altura máxima de cualquier vehículo la tienen que decidir los Estados miembros bajo el principio de subsidiariedad. Los Estados miembros pueden participar en acuerdos bilaterales para permitir la circulación de vehículos de una altura acordada en sus respectivos territorios, siempre y cuando las infraestructuras lo permitan»**

*Justificación*

*La legislación Europea no debe evitar que los Estados miembros cuyas infraestructuras soporten vehículos de ciertas alturas participen en un comercio transfronterizo efectivo.*

**Enmienda 363**  
**Gesine Meissner**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 16 bis (nuevo)**  
Directiva 96/53/CE  
Anexo I – punto 1.1 – guión 3

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**16 bis) El tercer guión del punto 1.1 se sustituye por el texto siguiente:**

***Vehículo articulado: 17,85 m***

*Justificación*

*La ampliación de la longitud máxima de vehículos articulados en 1,35 m permitiría más combinaciones, lo que a su vez ayudaría a promover el transporte intermodal. De esta forma no solo podría cargar un contenedor de 45 pies, sino también uno de 48 pies o dos cajas móviles de la categoría C 745. Un vehículo articulado de 17,85 m de longitud seguiría siendo más corto que la longitud máxima autorizada para trenes de carretera, que es de 18,75 m.*

**Enmienda 364**  
**Markus Ferber**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 16 ter (nuevo)**  
Directiva 96/53/CE  
Anexo I – punto 1.6

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**16 ter. El punto 1.6 se sustituye por el texto siguiente:**

***-Distancia máxima entre el eje del pivote***

*de acoplamiento y la parte trasera del  
semirremolque: 13,35 m*

Or. de

**Enmienda 365**  
**Carlo Fidanza**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 2 – apartado 1 – párrafo 1 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*El artículo 1, apartado 7, no se aplicará  
antes del 1 de enero de 2025.*

Or. en