



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

Commissione per i trasporti e il turismo

2013/0105(COD)

10.12.2013

EMENDAMENTI 49 - 365

Progetto di relazione

Jörg Leichtfried

(PE521.689v01-00)

Dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità

Proposta di direttiva

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

AM_Com_LegReport

Emendamento 49
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Proposta di direttiva

—

Proposta di reiezione

Il Parlamento europeo respinge la proposta della Commissione.

Or. en

Emendamento 50
Patricia van der Kammen

Proposta di direttiva
Titolo 1

Testo della Commissione

Proposta di
DIRETTIVA DEL PARLAMENTO
EUROPEO E DEL CONSIGLIO
che modifica la direttiva **96/53/CE**, del **25 luglio 1996**, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale
(Testo rilevante ai fini del SEE)

Emendamento

Proposta di
DIRETTIVA DEL PARLAMENTO
EUROPEO E DEL CONSIGLIO
che modifica la direttiva **2002/7/CE**, del **18 febbraio 2002**, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale
(Testo rilevante ai fini del SEE)

Or. nl

Emendamento 51
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Proposta di direttiva
Considerando 1

Testo della Commissione

(1) Il Libro bianco "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" pubblicato nel 2011⁶, sottolinea la necessità di ridurre le emissioni di gas a effetto serra, in particolare quelle di biossido di carbonio (CO₂), del 60% rispetto ai livelli del 1990 entro il 2050.

⁶ COM (2011) 0144.

Emendamento

(1) Il Libro bianco "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" pubblicato nel 2011⁶, sottolinea la necessità di ridurre le emissioni di gas a effetto serra, in particolare quelle di biossido di carbonio (CO₂), del 60% rispetto ai livelli del 1990 entro il 2050 **e del 20% entro il 2020**.

⁶ COM (2011) 0144.

Or. en

Emendamento 52
Patricia van der Kammen

Proposta di direttiva
Considerando 1

Testo della Commissione

(1) Il Libro bianco "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" pubblicato nel 2011⁶, sottolinea la necessità di ridurre le emissioni di gas a effetto serra, in particolare quelle di biossido di carbonio (CO₂), del 60% rispetto ai livelli del 1990 entro il 2050.

⁶ COM(2011) 144.

Emendamento

soppresso

Emendamento 53
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Proposta di direttiva
Considerando 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(1 bis) Poiché attualmente non vi sono politiche atte ad affrontare le crescenti emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti, la Commissione deve valutare l'introduzione di norme sull'efficienza energetica per tali veicoli, estendendo ulteriormente il proprio approccio legislativo su autovetture e furgoni.

Or. en

Emendamento 54
Patricia van der Kammen

Proposta di direttiva
Considerando 2

Testo della Commissione

Emendamento

(2) In tale contesto, il Libro bianco prevede di adeguare la direttiva **96/53/CE** del Consiglio, del **25 luglio 1996**, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale, al fine di ridurre il consumo energetico e le emissioni di gas a effetto serra, al fine di adeguare la normativa all'evoluzione delle tecnologie e alle nuove esigenze del mercato e per facilitare il trasporto intermodale.

(2) In tale contesto, il Libro bianco prevede di adeguare la direttiva **2002/7/CE** del Consiglio, del **18 febbraio 2002**, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale, al fine di ridurre il consumo energetico e le emissioni di gas a effetto serra, al fine di adeguare la normativa all'evoluzione delle tecnologie e alle nuove esigenze del mercato e per facilitare il trasporto intermodale.

Emendamento 55
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Proposta di direttiva
Considerando 3

Testo della Commissione

(3) Gli sviluppi tecnologici offrono la possibilità di aggiungere dei dispositivi aerodinamici a scomparsa o pieghevoli all'estremità posteriore dei veicoli, principalmente rimorchi o semirimorchi, **ma che superano le lunghezze massime consentite ai sensi della direttiva 96/53/CE**. L'installazione di tali apparecchiature può essere effettuata immediatamente dopo l'entrata in vigore della presente direttiva, in quanto tali prodotti sono disponibili sul mercato e sono già utilizzati in altri continenti.

Emendamento

(3) Gli sviluppi tecnologici offrono la possibilità di aggiungere dei dispositivi aerodinamici a scomparsa o pieghevoli all'estremità posteriore dei veicoli, principalmente rimorchi o semirimorchi. L'installazione di tali apparecchiature può essere effettuata immediatamente dopo l'entrata in vigore della presente direttiva, in quanto tali prodotti sono disponibili sul mercato e sono già utilizzati in altri continenti.

Or. en

Emendamento 56
Corien Wortmann-Kool

Proposta di direttiva
Considerando 3

Testo della Commissione

(3) Gli sviluppi tecnologici offrono la possibilità di aggiungere dei dispositivi aerodinamici a scomparsa o pieghevoli all'estremità posteriore dei veicoli, principalmente rimorchi o semirimorchi, ma che superano le lunghezze massime ammesse a norma della direttiva 96/53/CE. L'installazione di tali apparecchiature può essere effettuata immediatamente dopo l'entrata in vigore della presente direttiva,

Emendamento

(3) Gli sviluppi tecnologici offrono la possibilità di aggiungere dei dispositivi aerodinamici a scomparsa o pieghevoli all'estremità posteriore dei veicoli, principalmente rimorchi o semirimorchi, ma che superano le lunghezze massime ammesse a norma della direttiva 96/53/CE. L'installazione di tali apparecchiature può essere effettuata immediatamente dopo l'entrata in vigore della presente direttiva,

in quanto tali prodotti sono disponibili sul mercato e sono già utilizzati in altri continenti.

in quanto tali prodotti sono disponibili sul mercato e sono già utilizzati in altri continenti. ***La presente direttiva è altresì volta a favorire e facilitare l'innovazione nella progettazione dei veicoli e delle unità di trasporto.***

Or. en

Emendamento 57
Phil Bennion

Proposta di direttiva
Considerando 3

Testo della Commissione

(3) Gli sviluppi tecnologici offrono la possibilità di aggiungere dei dispositivi aerodinamici a scomparsa o pieghevoli all'estremità posteriore dei veicoli, principalmente rimorchi o semirimorchi, ma che superano le lunghezze massime ammesse a norma della direttiva 96/53/CE. L'installazione di tali apparecchiature può essere effettuata immediatamente dopo ***l'entrata in vigore della presente direttiva***, in quanto tali prodotti sono disponibili sul mercato e sono già utilizzati in altri continenti.

Emendamento

(3) Gli sviluppi tecnologici offrono la possibilità di aggiungere dei dispositivi aerodinamici a scomparsa o pieghevoli all'estremità posteriore dei veicoli, principalmente rimorchi o semirimorchi, ma che superano le lunghezze massime ammesse a norma della direttiva 96/53/CE. L'installazione di tali apparecchiature può essere effettuata immediatamente dopo ***la definizione di requisiti appropriati a livello europeo***, in quanto tali prodotti sono disponibili sul mercato e sono già utilizzati in altri continenti.

Or. en

Emendamento 58
Dieter-Lebrecht Koch

Proposta di direttiva
Considerando 3

Testo della Commissione

(3) Gli sviluppi tecnologici offrono la possibilità di aggiungere dei dispositivi aerodinamici a scomparsa o pieghevoli

Emendamento

(3) Gli sviluppi tecnologici offrono la possibilità di aggiungere dei dispositivi aerodinamici a scomparsa o pieghevoli

all'estremità posteriore dei veicoli, principalmente rimorchi o semirimorchi, ma che superano le lunghezze massime ammesse a norma della direttiva 96/53/CE. L'installazione di tali apparecchiature può essere effettuata immediatamente dopo l'entrata in vigore della presente direttiva, in quanto tali prodotti sono disponibili sul mercato e sono già utilizzati in altri continenti.

all'estremità posteriore dei veicoli, principalmente rimorchi o semirimorchi, ma che superano le lunghezze massime ammesse a norma della direttiva 96/53/CE. L'installazione di tali apparecchiature può essere effettuata immediatamente dopo l'entrata in vigore della presente direttiva, in quanto tali prodotti sono disponibili sul mercato e sono già utilizzati in altri continenti. ***Lo stesso vale per i dispositivi aerodinamici e di protezione antincastro ad assorbimento di energia, installati lateralmente all'altezza delle ruote e posteriormente sotto i semirimorchi, altri rimorchi e veicoli. Tali dispositivi consentono non soltanto di migliorare l'efficienza energetica del veicolo, ma anche di ridurre il pericolo di lesioni a danno degli altri utenti della strada.***

Or. de

Emendamento 59
Patricia van der Kammen

Proposta di direttiva
Considerando 3

Testo della Commissione

(3) Gli sviluppi tecnologici offrono la possibilità di aggiungere dei dispositivi aerodinamici a scomparsa o pieghevoli all'estremità posteriore dei veicoli, principalmente rimorchi o semirimorchi, ma che superano le lunghezze massime ammesse a norma della direttiva **96/53/CE**. L'installazione di tali apparecchiature può essere effettuata immediatamente dopo l'entrata in vigore della presente direttiva, in quanto tali prodotti sono disponibili sul mercato e sono già utilizzati in altri continenti.

Emendamento

(3) Gli sviluppi tecnologici offrono la possibilità di aggiungere dei dispositivi aerodinamici a scomparsa o pieghevoli all'estremità posteriore dei veicoli, principalmente rimorchi o semirimorchi, ma che superano le lunghezze massime ammesse a norma della direttiva **2002/7/CE**. L'installazione di tali apparecchiature può essere effettuata immediatamente dopo l'entrata in vigore della presente direttiva, in quanto tali prodotti sono disponibili sul mercato e sono già utilizzati in altri continenti.

Or. nl

Emendamento 60
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Proposta di direttiva
Considerando 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(3 bis) La Commissione deve sviluppare un approccio per ridurre i percorsi a vuoto nel trasporto merci su strada nel quadro delle misure su "pesi e dimensioni" oltre a norme minime di armonizzazione per il cabotaggio stradale al fine di evitare pratiche di dumping. Inoltre la revisione della direttiva "eurobollo" deve altresì essere usata per riflettere i progressi nella stima dei costi esterni e per imporre l'internalizzazione di tali costi per i veicoli pesanti. La Commissione deve definire una proposta per modificare la direttiva 2011/76/UE entro il 1° gennaio 2015.

Or. en

Emendamento 61
Phil Bennion

Proposta di direttiva
Considerando 4

Testo della Commissione

Emendamento

(4) Il miglioramento dell'aerodinamica della cabina dei veicoli a motore consentirebbe *inoltre* di ottenere notevoli vantaggi sulle prestazioni energetiche dei veicoli, in aggiunta ai dispositivi di cui al considerando 3 supra. Tuttavia tale miglioramento è impossibile nell'ambito degli attuali limiti di lunghezza stabiliti dalla direttiva 96/53/CE, senza ridurre la capacità di carico dei veicoli, il che

(4) I veicoli pesanti provocano circa il 26% delle emissioni di CO₂ nel trasporto stradale in Europa e negli ultimi vent'anni la loro efficienza energetica è migliorata in modo impercettibile. Il miglioramento dell'aerodinamica della cabina dei veicoli a motore consentirebbe di ottenere notevoli vantaggi sulle prestazioni energetiche dei veicoli, in aggiunta ai dispositivi di cui al

metterebbe in pericolo l'equilibrio economico del settore. È pertanto opportuno prevedere una deroga su tale lunghezza massima.

considerando 3 supra ***ed è urgentemente necessaria affinché si produca una riduzione sensibile delle emissioni dei veicoli nel settore del trasporto merci su strada.*** Tuttavia tale miglioramento è impossibile nell'ambito degli attuali limiti di lunghezza stabiliti dalla direttiva 96/53/CE, senza ridurre la capacità di carico dei veicoli, il che metterebbe in pericolo l'equilibrio economico del settore. È pertanto opportuno prevedere una deroga su tale lunghezza massima. ***Eventuali deroghe non devono essere usate per aumentare il carico utile del veicolo.***

Or. en

Emendamento 62 Dieter-Lebrecht Koch

Proposta di direttiva Considerando 4

Testo della Commissione

(4) Il miglioramento dell'aerodinamica della cabina dei veicoli a motore consentirebbe inoltre di ottenere notevoli vantaggi sulle prestazioni energetiche dei veicoli, in aggiunta ai dispositivi di cui al considerando 3 supra. Tuttavia tale miglioramento ***è impossibile*** nell'ambito degli attuali limiti di lunghezza stabiliti dalla direttiva 96/53/CE, senza ridurre la capacità di carico dei veicoli, il che metterebbe in pericolo l'equilibrio economico del settore. È pertanto opportuno prevedere una deroga su tale lunghezza massima.

Emendamento

(4) Il miglioramento dell'aerodinamica della cabina ***di guida*** dei veicoli a motore ***con materiale ad assorbimento di energia*** consentirebbe inoltre di ottenere notevoli vantaggi sulle prestazioni energetiche dei veicoli, in aggiunta ai dispositivi di cui al considerando 3 supra. Tuttavia tale miglioramento ***e quello della sicurezza stradale sono impossibili*** nell'ambito degli attuali limiti di lunghezza stabiliti dalla direttiva 96/53/CE, senza ridurre la capacità di carico dei veicoli, il che metterebbe in pericolo l'equilibrio economico del settore. È pertanto opportuno prevedere una deroga su tale lunghezza massima.

Or. de

Emendamento 63
Dieter-Lebrecht Koch

Proposta di direttiva
Considerando 4

Testo della Commissione

(4) Il miglioramento dell'aerodinamica della cabina dei veicoli a motore consentirebbe inoltre di ottenere notevoli vantaggi sulle prestazioni energetiche dei veicoli, in aggiunta ai dispositivi di cui al considerando 3 supra. Tuttavia tale miglioramento è impossibile nell'ambito degli attuali limiti di lunghezza stabiliti dalla direttiva 96/53/CE, senza ridurre la capacità di carico dei veicoli, il che metterebbe in pericolo l'equilibrio economico del settore. È pertanto opportuno prevedere una deroga su tale lunghezza massima.

Emendamento

(4) Il miglioramento dell'aerodinamica della cabina **di guida** dei veicoli a motore consentirebbe inoltre di ottenere notevoli vantaggi sulle prestazioni energetiche dei veicoli, in aggiunta ai dispositivi di cui al considerando 3 supra. Tuttavia tale miglioramento è impossibile nell'ambito degli attuali limiti di lunghezza stabiliti dalla direttiva 96/53/CE, senza ridurre la capacità di carico dei veicoli, il che metterebbe in pericolo l'equilibrio economico del settore. È pertanto opportuno prevedere una deroga su tale lunghezza massima.

(La modifica si applica all'intero testo.)

Or. de

Emendamento 64
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Proposta di direttiva
Considerando 4

Testo della Commissione

(4) Il miglioramento dell'aerodinamica della cabina dei veicoli a motore consentirebbe inoltre di ottenere notevoli vantaggi sulle prestazioni energetiche dei veicoli, **in aggiunta ai dispositivi di cui al considerando 3 supra. Tuttavia** tale miglioramento è **impossibile** nell'ambito degli attuali limiti di lunghezza stabiliti dalla direttiva 96/53/CE, senza ridurre la

Emendamento

(4) Il miglioramento dell'aerodinamica della cabina dei veicoli a motore consentirebbe inoltre di ottenere notevoli vantaggi sulle prestazioni energetiche dei veicoli. **Come dimostrato dal settore**, tale miglioramento è **possibile** nell'ambito degli attuali limiti di lunghezza stabiliti dalla direttiva 96/53/CE, senza ridurre la capacità di carico dei veicoli, il che

capacità di carico dei veicoli, il che metterebbe in pericolo l'equilibrio economico del settore. ***È pertanto opportuno prevedere una deroga su tale lunghezza massima.***

metterebbe in pericolo l'equilibrio economico del settore.

Or. en

Emendamento 65
Patricia van der Kammen

Proposta di direttiva
Considerando 4

Testo della Commissione

(4) Il miglioramento dell'aerodinamica della cabina dei veicoli a motore consentirebbe inoltre di ottenere notevoli vantaggi sulle prestazioni energetiche dei veicoli, in aggiunta ai dispositivi di cui al considerando 3 supra. Tuttavia tale miglioramento è impossibile nell'ambito degli attuali limiti di lunghezza stabiliti dalla direttiva **96/53/CE**, senza ridurre la capacità di carico dei veicoli, il che metterebbe in pericolo l'equilibrio economico del settore. È pertanto opportuno prevedere una deroga su tale lunghezza massima.

Emendamento

(4) Il miglioramento dell'aerodinamica della cabina dei veicoli a motore consentirebbe inoltre di ottenere notevoli vantaggi sulle prestazioni energetiche dei veicoli, in aggiunta ai dispositivi di cui al considerando 3 supra. Tuttavia tale miglioramento è impossibile nell'ambito degli attuali limiti di lunghezza stabiliti dalla direttiva **2002/7/CE**, senza ridurre la capacità di carico dei veicoli, il che metterebbe in pericolo l'equilibrio economico del settore. È pertanto opportuno prevedere una deroga su tale lunghezza massima.

Or. nl

Emendamento 66
Phil Bennion

Proposta di direttiva
Considerando 5

Testo della Commissione

(5) La Commissione, nei suoi "Orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale"⁷ prevede azioni volte a rendere i

Emendamento

(5) La Commissione, nei suoi "Orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale"⁷ prevede azioni volte a rendere i

veicoli più sicuri e a migliorare la protezione degli utenti vulnerabili. L'importanza del raggio di visibilità dei conducenti di veicoli è stata anche sottolineata dalla relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'attuazione della direttiva 2007/38/CE concernente l'installazione a posteriori di specchi sui veicoli commerciali pesanti immatricolati nella Comunità⁸. Una nuova profilatura delle cabine contribuirà inoltre a migliorare la sicurezza stradale riducendo l'angolo morto di visibilità per i conducenti, in particolare sotto il parabrezza, consentendo così di salvare molte vite di utenti vulnerabili, come i pedoni o i ciclisti. Tale nuova profilatura **permetterà** anche **di** prevedere delle strutture di assorbimento di energia in caso di collisione. Il guadagno potenziale di volume della cabina permetterà inoltre di migliorare il comfort e la sicurezza del conducente.

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

veicoli più sicuri e a migliorare la protezione degli utenti vulnerabili. L'importanza del raggio di visibilità dei conducenti di veicoli è stata anche sottolineata dalla relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'attuazione della direttiva 2007/38/CE concernente l'installazione a posteriori di specchi sui veicoli commerciali pesanti immatricolati nella Comunità⁸. Una nuova profilatura delle cabine contribuirà inoltre a migliorare la sicurezza stradale riducendo l'angolo morto di visibilità per i conducenti, in particolare sotto il parabrezza **e sul lato del veicolo**, consentendo così di salvare molte vite di utenti vulnerabili, come i pedoni o i ciclisti. Tale nuova profilatura **dovrebbe** anche prevedere delle strutture di assorbimento di energia in caso di collisione. Il guadagno potenziale di volume della cabina permetterà inoltre di migliorare il comfort e la sicurezza del conducente.

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

Or. en

Emendamento 67 **Jörg Leichtfried**

Proposta di direttiva **Considerando 5**

Testo della Commissione

(5) La Commissione, nei suoi "Orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale"⁷ prevede azioni volte a rendere i veicoli più sicuri e a migliorare la protezione degli utenti vulnerabili. L'importanza del raggio di visibilità dei conducenti di veicoli è stata anche

Emendamento

(5) La Commissione, nei suoi "Orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale"⁷ prevede azioni volte a rendere i veicoli più sicuri e a migliorare la protezione degli utenti vulnerabili. L'importanza del raggio di visibilità dei conducenti di veicoli è stata anche

sottolineata dalla relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'attuazione della direttiva 2007/38/CE concernente l'installazione a posteriori di specchi sui veicoli commerciali pesanti immatricolati nella Comunità⁸. Una nuova profilatura delle cabine contribuirà inoltre a migliorare la sicurezza stradale riducendo l'angolo morto di visibilità per i conducenti, in particolare sotto il parabrezza, consentendo così di salvare molte vite di utenti vulnerabili, come i pedoni o i ciclisti. Tale nuova profilatura *permetterà* anche *di* prevedere delle strutture di assorbimento di energia in caso di collisione. Il guadagno potenziale di volume della cabina permetterà inoltre di migliorare il comfort e la sicurezza del conducente.

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

sottolineata dalla relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'attuazione della direttiva 2007/38/CE concernente l'installazione a posteriori di specchi sui veicoli commerciali pesanti immatricolati nella Comunità⁸. Una nuova profilatura delle cabine contribuirà inoltre a migliorare la sicurezza stradale riducendo l'angolo morto di visibilità per i conducenti, in particolare sotto il parabrezza, consentendo così di salvare molte vite di utenti vulnerabili, come i pedoni o i ciclisti. ***La nuova profilatura delle cabine dovrebbe pertanto diventare obbligatoria dopo un adeguato periodo transitorio.*** Tale nuova profilatura *dovrebbe* anche prevedere delle strutture di assorbimento di energia in caso di collisione. Il guadagno potenziale di volume della cabina permetterà inoltre di migliorare il comfort e la sicurezza del conducente.

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

Or. de

Motivazione

Correzione del relativo emendamento del progetto di relazione, in modo da assicurare la coerenza di contenuti con l'emendamento all'articolo 1, punto 7.

Emendamento 68

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Proposta di direttiva

Considerando 5

Testo della Commissione

(5) La Commissione, nei suoi "Orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale"⁷ prevede azioni volte a rendere i veicoli più sicuri e a migliorare la

Emendamento

(5) La Commissione, nei suoi "Orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale"⁷ prevede azioni volte a rendere i veicoli più sicuri e a migliorare la

protezione degli utenti vulnerabili. L'importanza del raggio di visibilità dei conducenti di veicoli è stata anche sottolineata dalla relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'attuazione della direttiva 2007/38/CE concernente l'installazione a posteriori di specchi sui veicoli commerciali pesanti immatricolati nella Comunità⁸. Una nuova profilatura delle cabine contribuirà inoltre a migliorare la sicurezza stradale riducendo l'angolo morto di visibilità per i conducenti, in particolare sotto il parabrezza, consentendo così di salvare molte vite di utenti vulnerabili, come i pedoni o i ciclisti. Tale nuova profilatura *permetterà* anche *di* prevedere delle strutture di assorbimento di energia in caso di collisione. Il guadagno potenziale di volume della cabina permetterà inoltre di migliorare il comfort e la sicurezza del conducente.

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

protezione degli utenti vulnerabili. L'importanza del raggio di visibilità dei conducenti di veicoli è stata anche sottolineata dalla relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'attuazione della direttiva 2007/38/CE concernente l'installazione a posteriori di specchi sui veicoli commerciali pesanti immatricolati nella Comunità⁸. Una nuova profilatura delle cabine contribuirà inoltre a migliorare la sicurezza stradale riducendo l'angolo morto di visibilità per i conducenti, in particolare sotto il parabrezza *e sul lato del veicolo*, consentendo così di salvare molte vite di utenti vulnerabili, come i pedoni o i ciclisti. Tale nuova profilatura *dovrebbe* anche prevedere delle strutture di assorbimento di energia in caso di collisione *e potrebbe essere razionalizzata per far deviare altri utenti della strada in caso di collisione, evitando l'urto. Pur rimanendo entro le dimensioni previste dalla direttiva 96/53/CE, i nuovi progetti sulle cabine devono ottemperare i requisiti rafforzati sulla visione diretta, i criteri di assorbimento di energia e gli obblighi sulla protezione dei pedoni*. Il guadagno potenziale di volume della cabina permetterà inoltre di migliorare il comfort e la sicurezza del conducente.

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

Or. en

Emendamento 69
Brian Simpson, Saïd El Khadraoui

Proposta di direttiva
Considerando 5

Testo della Commissione

(5) La Commissione, nei suoi "Orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale"⁷ prevede azioni volte a rendere i veicoli più sicuri e a migliorare la protezione degli utenti vulnerabili. L'importanza del raggio di visibilità dei conducenti di veicoli è stata anche sottolineata dalla relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'attuazione della direttiva 2007/38/CE concernente l'installazione a posteriori di specchi sui veicoli commerciali pesanti immatricolati nella Comunità⁸. Una nuova profilatura delle cabine contribuirà inoltre a migliorare la sicurezza stradale riducendo l'angolo morto di visibilità per i conducenti, in particolare sotto il parabrezza, consentendo così di salvare molte vite di utenti vulnerabili, come i pedoni o i ciclisti. Tale nuova profilatura **permetterà** anche **di** prevedere delle strutture di assorbimento di energia in caso di collisione. Il guadagno potenziale di volume della cabina **permetterà** inoltre di migliorare il comfort e la sicurezza del conducente.

Emendamento

(5) La Commissione, nei suoi "Orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale"⁷ prevede azioni volte a rendere i veicoli più sicuri e a migliorare la protezione degli utenti vulnerabili. L'importanza del raggio di visibilità dei conducenti di veicoli è stata anche sottolineata dalla relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'attuazione della direttiva 2007/38/CE concernente l'installazione a posteriori di specchi sui veicoli commerciali pesanti immatricolati nella Comunità⁸. Una nuova profilatura delle cabine contribuirà inoltre a migliorare la sicurezza stradale riducendo l'angolo morto di visibilità per i conducenti, in particolare sotto il parabrezza **e sul lato del veicolo**, consentendo così di salvare molte vite di utenti vulnerabili, come i pedoni o i ciclisti. **La nuova profilatura delle cabine dovrebbe pertanto diventare obbligatoria dopo un adeguato periodo transitorio.** Tale nuova profilatura **dovrebbe** anche prevedere delle strutture di assorbimento di energia in caso di collisione **e potrebbe essere razionalizzata per far deviare altri utenti della strada in caso di collisione, evitando l'urto. È essenziale che i nuovi progetti delle cabine che sfruttano i superamenti della lunghezza ottemperino i requisiti sulla visione diretta, i criteri sull'assorbimento di energia e gli obblighi di protezione dei pedoni.** Il guadagno potenziale di volume della cabina **permetterebbe** inoltre di migliorare il comfort e la sicurezza del conducente, **che a loro volta contribuirebbero a incrementare la sicurezza della guida, soprattutto nei veicoli pesanti. Al fine di migliorare l'idoneità dei conducenti per una guida più sicura, innalzando quindi la sicurezza stradale, è essenziale che i nuovi progetti delle cabine migliorino le dimensioni, la sicurezza e il comfort della**

cabina del conducente.

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

Or. en

Motivazione

È essenziale essere chiari sulle modalità atte a migliorare la sicurezza della cabina nell'interesse degli utenti della strada vulnerabili, come ciclisti e pedoni, oltre che per gli stessi conducenti. Con il miglioramento della progettazione della cabina per i conducenti, aumenta inoltre la sicurezza della guida. È altresì essenziale che i miglioramenti alla sicurezza siano resi obbligatori in modo che questi cambiamenti producano un impatto reale sul numero di decessi evitabili e inutili sulle strade.

Emendamento 70
Dieter-Lebrecht Koch

Proposta di direttiva
Considerando 5

Testo della Commissione

(5) La Commissione, nei suoi "Orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale"⁷ prevede azioni volte a rendere i veicoli più sicuri e a migliorare la protezione degli utenti vulnerabili. L'importanza del raggio di visibilità dei conducenti di veicoli è stata anche sottolineata dalla relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'attuazione della direttiva 2007/38/CE concernente l'installazione a posteriori di specchi sui veicoli commerciali pesanti immatricolati nella Comunità⁸. Una nuova profilatura delle cabine contribuirà inoltre a migliorare la sicurezza stradale riducendo l'angolo morto di visibilità per i conducenti, in particolare sotto il parabrezza, consentendo così di salvare molte vite di utenti vulnerabili, come i pedoni o i ciclisti. Tale nuova profilatura **permetterà** anche **di** prevedere

Emendamento

(5) La Commissione, nei suoi "Orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale"⁷ prevede azioni volte a rendere i veicoli più sicuri e a migliorare la protezione degli utenti vulnerabili. L'importanza del raggio di visibilità dei conducenti di veicoli è stata anche sottolineata dalla relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'attuazione della direttiva 2007/38/CE concernente l'installazione a posteriori di specchi sui veicoli commerciali pesanti immatricolati nella Comunità⁸. Una nuova profilatura delle cabine **di guida** contribuirà inoltre a migliorare la sicurezza stradale riducendo l'angolo morto di visibilità per i conducenti, in particolare sotto il parabrezza, consentendo così di salvare molte vite di utenti vulnerabili, come i pedoni o i ciclisti. **Con** tale nuova

delle strutture di assorbimento di energia in caso di collisione. Il guadagno potenziale di volume della cabina permetterà inoltre di migliorare il comfort e la sicurezza del conducente.

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

profilatura *occorre* anche prevedere delle strutture di assorbimento di energia in caso di collisione *ai sensi della direttiva 2003/102/CE efficacemente applicata*. Il guadagno potenziale di volume della cabina *di guida* permetterà inoltre di migliorare il comfort, *grazie al miglioramento della qualità sul luogo di lavoro*, e la sicurezza del conducente.

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

Or. de

Emendamento 71 **Anna Ibrisagic**

Proposta di direttiva **Considerando 5**

Testo della Commissione

(5) La Commissione, nei suoi "Orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale"⁷ prevede azioni volte a rendere i veicoli più sicuri e a migliorare la protezione degli utenti vulnerabili. L'importanza del raggio di visibilità dei conducenti di veicoli è stata anche sottolineata dalla relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'attuazione della direttiva 2007/38/CE concernente l'installazione a posteriori di specchi sui veicoli commerciali pesanti immatricolati nella Comunità⁸. ***Una nuova profilatura delle cabine contribuirà inoltre a migliorare la sicurezza stradale riducendo*** l'angolo morto di visibilità per i conducenti, in particolare sotto il parabrezza, ***consentendo così*** di salvare molte vite di utenti vulnerabili, come i pedoni o i ciclisti. Tale nuova profilatura permetterà anche di

Emendamento

(5) La Commissione, nei suoi "Orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale"⁷ prevede azioni volte a rendere i veicoli più sicuri e a migliorare la protezione degli utenti vulnerabili. L'importanza del raggio di visibilità dei conducenti di veicoli è stata anche sottolineata dalla relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'attuazione della direttiva 2007/38/CE concernente l'installazione a posteriori di specchi sui veicoli commerciali pesanti immatricolati nella Comunità⁸. ***Tuttavia, i miglioramenti alla sicurezza non si producono automaticamente a seguito della riprogettazione e dell'ampliamento della cabina. La sicurezza deve essere affrontata nel regolamento sulla sicurezza generale (regolamento (CE) n. 661/2009) e nell'ambito della corrispondente***

prevedere delle strutture di assorbimento di energia in caso di collisione. Il guadagno potenziale di volume della cabina permetterà inoltre di migliorare il comfort e la sicurezza del conducente.

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

normativa UNECE. In queste normative possono essere introdotte ulteriori misure di sicurezza per ridurre l'angolo morto di visibilità per i conducenti, in particolare sotto il parabrezza e per evitare potenziali collisioni al fine di salvare molte vite di utenti vulnerabili, come i pedoni o i ciclisti. Tale nuova profilatura permetterà anche di prevedere delle strutture di assorbimento di energia in caso di collisione. Il guadagno potenziale di volume della cabina permetterà inoltre di migliorare il comfort e la sicurezza del conducente.

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

Or. en

Emendamento 72 Phil Bennion

Proposta di direttiva Considerando 6

Testo della Commissione

(6) I dispositivi aerodinamici e la loro installazione sui veicoli devono essere collaudati prima di essere immessi in commercio. A questo fine, gli Stati membri rilasceranno dei certificati che saranno riconosciuti dagli altri Stati membri.

Emendamento

(6) I dispositivi aerodinamici e la loro installazione sui veicoli devono essere collaudati ***ai sensi delle procedure di collaudo sulla misurazione delle prestazioni aerodinamiche che la Commissione sta sviluppando*** prima di essere immessi in commercio. A questo fine, gli Stati membri rilasceranno dei certificati che saranno riconosciuti dagli altri Stati membri. ***La Commissione deve definire orientamenti tecnici dettagliati sulle modalità di richiesta e i requisiti sui certificati.***

Or. en

Motivazione

La Commissione europea sta sviluppando una procedura di collaudo - VECTO - che assicura coerenza tra le misurazioni delle prestazioni aerodinamiche in tutta Europa.

Emendamento 73

Patricia van der Kammen

Proposta di direttiva

Considerando 6

Testo della Commissione

(6) I dispositivi aerodinamici e la loro installazione sui veicoli devono essere collaudati prima di essere immessi in commercio. A questo fine, gli Stati membri ***rilasceranno*** dei certificati ***che saranno riconosciuti dagli altri Stati membri.***

Emendamento

(6) I dispositivi aerodinamici e la loro installazione sui veicoli devono essere collaudati prima di essere immessi in commercio. A questo fine gli Stati membri ***possono, a loro discrezione, rilasciare*** dei certificati.

Or. nl

Emendamento 74

Juozas Imbrasas

Proposta di direttiva

Considerando 6 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(6 bis) Gli Stati membri che stipulano accordi atti a consentire l'uso di veicoli più lunghi e più pesanti per il trasporto transfrontaliero devono provvedere affinché gli obiettivi del 30 e del 50%^{8 bis} rispettivamente non pesino eccessivamente sull'economia e riconoscono che il trasporto merci stradale sulle lunghe distanze è positivo sul piano economico. Dovrebbe essere provato e documentato che il ruolo presente e futuro dei veicoli più lunghi e più pesanti è complementare, anziché antagonista, rispetto al trasporto

ferroviario e su vie navigabili ed è opportuno presentare a tale scopo una relazione alla Commissione per approvazione.

^{8 bis} *GU C 168 E del 14.6.2013, pag. 72.*

Or. en

Emendamento 75
Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch

Proposta di direttiva
Considerando 6 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(6 bis) Per realizzare gli obiettivi del Libro bianco sui trasporti pubblicato nel 2011, la revisione della direttiva 96/53/CE rappresenta un'opportunità per migliorare la sicurezza e il comfort dei conducenti, tenendo conto degli obblighi previsti dalla direttiva 89/391/CEE concernente l'attuazione di misure volte a promuovere il miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori durante il lavoro.

Or. en

Emendamento 76
Hubert Pirker

Proposta di direttiva
Considerando 7

Testo della Commissione

Emendamento

*(7) I veicoli **più lunghi possono essere utilizzati per il trasporto transfrontaliero se i due Stati membri interessati già lo permettono e se le condizioni di deroga ai***

*(7) I veicoli **che non soddisfano le norme comuni stabilite dalla presente direttiva possono unicamente essere utilizzati per il trasporto nazionale di uno Stato membro.***

sensi dell'articolo 4, paragrafi 3, 4 o 5 della direttiva sono soddisfatte. La Commissione europea ha già fornito orientamenti relativi all'applicazione dell'articolo 4 della direttiva. Le operazioni di trasporto di cui all'articolo 4, paragrafo 4, non pregiudicano in modo significativo la concorrenza internazionale se l'utilizzo transfrontaliero resta limitato a due Stati membri e se le infrastrutture esistenti e i requisiti di sicurezza stradale lo permettono. In questo modo si raggiunge un equilibrio tra, da un lato, il diritto degli Stati membri, in virtù del principio di sussidiarietà, di decidere su soluzioni di trasporto appropriate alle loro circostanze specifiche e, dall'altro, la necessità che tali politiche non falsino il mercato interno. Le disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 4, sono chiarite in questo senso.

In questo modo si raggiunge un equilibrio tra, da un lato, il diritto degli Stati membri, in virtù del principio di sussidiarietà, di decidere su soluzioni di trasporto appropriate alle loro circostanze specifiche e, dall'altro, la necessità che tali politiche non falsino il mercato interno. Le disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 4, sono chiarite in questo senso.

Or. de

Motivazione

Il chiarimento è necessario per spiegare ulteriormente la finalità della presente direttiva: le dimensioni e il peso dei veicoli commerciali sono stabiliti a livello europeo per garantire il funzionamento del mercato interno. La trasgressione distorce la concorrenza e danneggia quindi il mercato interno.

Emendamento 77 **Peter van Dalen**

Proposta di direttiva **Considerando 7**

Testo della Commissione

(7) I veicoli più lunghi possono essere utilizzati per il trasporto transfrontaliero se **i due** Stati membri interessati già lo permettono e se le condizioni di deroga ai sensi dell'articolo 4, paragrafi 3, 4 o 5 della direttiva sono soddisfatte. La Commissione europea ha già fornito orientamenti relativi

Emendamento

(7) I veicoli più lunghi possono essere utilizzati per il trasporto transfrontaliero se **gli** Stati membri interessati già lo permettono e se le condizioni di deroga ai sensi dell'articolo 4, paragrafi 3, 4 o 5 della direttiva sono soddisfatte. La Commissione europea ha già fornito orientamenti relativi

all'applicazione dell'articolo 4 della direttiva. Le operazioni di trasporto di cui all'articolo 4, paragrafo 4, non pregiudicano in modo significativo la concorrenza internazionale se l'utilizzo transfrontaliero resta limitato **a due** Stati membri **e** se le infrastrutture esistenti e i requisiti di sicurezza stradale lo permettono. In questo modo si raggiunge un equilibrio tra, da un lato, il diritto degli Stati membri, in virtù del principio di sussidiarietà, di decidere su soluzioni di trasporto appropriate alle loro circostanze specifiche e, dall'altro, la necessità che tali politiche non falsino il mercato interno. Le disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 4, sono chiarite in questo senso.

all'applicazione dell'articolo 4 della direttiva. Le operazioni di trasporto di cui all'articolo 4, paragrafo 4, non pregiudicano in modo significativo la concorrenza internazionale se l'utilizzo transfrontaliero resta limitato **agli** Stati membri se le infrastrutture esistenti e i requisiti di sicurezza stradale lo permettono. In questo modo si raggiunge un equilibrio tra, da un lato, il diritto degli Stati membri, in virtù del principio di sussidiarietà, di decidere su soluzioni di trasporto appropriate alle loro circostanze specifiche e, dall'altro, la necessità che tali politiche non falsino il mercato interno. Le disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 4, sono chiarite in questo senso.

Or. nl

Emendamento 78
Ismail Ertug

Proposta di direttiva
Considerando 7

Testo della Commissione

(7) I veicoli più lunghi possono essere utilizzati per il trasporto transfrontaliero se i due Stati membri interessati già lo permettono e se le condizioni di deroga ai sensi dell'articolo 4, paragrafi 3, 4 o 5 della direttiva sono soddisfatte. La Commissione europea ha già fornito orientamenti relativi all'applicazione dell'articolo 4 della direttiva. Le operazioni di trasporto di cui all'articolo 4, paragrafo 4, non pregiudicano in modo significativo la concorrenza internazionale se l'utilizzo transfrontaliero resta limitato a due Stati membri e se le infrastrutture esistenti e i requisiti di sicurezza stradale lo permettono. In questo modo si raggiunge un equilibrio tra, da un lato, il diritto

Emendamento

(7) Nell'Unione europea sono vietate le operazioni di trasporto internazionale eseguite da veicoli o veicoli combinati con dimensioni e peso che superano i valori massimi stabiliti dall'allegato I.

degli Stati membri, in virtù del principio di sussidiarietà, di decidere su soluzioni di trasporto appropriate alle loro circostanze specifiche e, dall'altro, la necessità che tali politiche non falsino il mercato interno. Le disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 4, sono chiarite in questo senso.

Or. de

Emendamento 79
Jim Higgins, Jacqueline Foster, Phil Prendergast

Proposta di direttiva
Considerando 7

Testo della Commissione

(7) I veicoli più lunghi possono essere utilizzati per il trasporto transfrontaliero se i **due** Stati membri interessati già lo permettono e se le condizioni di deroga ai sensi dell'articolo 4, paragrafi 3, 4 o 5 della direttiva sono soddisfatte. La Commissione europea ha già fornito orientamenti relativi all'applicazione dell'articolo 4 della direttiva. **Le operazioni di trasporto di cui all'articolo 4, paragrafo 4, non pregiudicano in modo significativo la concorrenza internazionale se l'utilizzo transfrontaliero resta limitato a due Stati membri e se le infrastrutture esistenti e i requisiti di sicurezza stradale lo permettono.** In questo modo si raggiunge un equilibrio tra, da un lato, il diritto degli Stati membri, in virtù del principio di sussidiarietà, di decidere su soluzioni di trasporto appropriate alle loro circostanze specifiche e, dall'altro, la necessità che tali politiche non falsino il mercato interno. Le disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 4, sono chiarite in questo senso.

Emendamento

(7) I veicoli più lunghi **e più pesanti** possono essere utilizzati per il trasporto transfrontaliero se **gli** Stati membri interessati già lo permettono e se le condizioni di deroga ai sensi dell'articolo 4, paragrafi 3, 4 o 5 della direttiva sono soddisfatte. La Commissione europea ha già fornito orientamenti relativi all'applicazione dell'articolo 4 della direttiva. **Questa disposizione non dovrebbe falsare il mercato interno.** In questo modo si raggiunge un equilibrio tra, da un lato, il diritto degli Stati membri, in virtù del principio di sussidiarietà, di decidere su soluzioni di trasporto appropriate alle loro circostanze specifiche e, dall'altro, la necessità che tali politiche non falsino il mercato interno. Le disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 4, sono chiarite in questo senso.

Or. en

Motivazione

Gli Stati membri dovrebbero avere la possibilità di svolgere attività di scambio transfrontaliero, se lo ritengono opportuno. L'Unione europea non deve imporre restrizioni arbitrarie sulle dimensioni dei veicoli in zone dell'UE in cui le infrastrutture sono state costruite secondo standard elevati in linea con metodi di trasporto più efficienti.

Emendamento 80

Michel Dantin, Dominique Riquet

Proposta di direttiva

Considerando 7

Testo della Commissione

(7) I veicoli più lunghi possono essere utilizzati per il trasporto transfrontaliero se i due Stati membri interessati già lo permettono e se le condizioni di deroga ai sensi dell'articolo 4, paragrafi 3, 4 o 5 della direttiva sono soddisfatte. La Commissione europea ha già fornito orientamenti relativi all'applicazione dell'articolo 4 della direttiva. Le operazioni di trasporto di cui all'articolo 4, paragrafo 4, non pregiudicano in modo significativo la concorrenza internazionale se l'utilizzo transfrontaliero resta limitato a due Stati membri e se le infrastrutture esistenti e i requisiti di sicurezza stradale lo permettono. In questo modo si raggiunge un equilibrio tra, da un lato, il diritto degli Stati membri, in virtù del principio di sussidiarietà, di decidere su soluzioni di trasporto appropriate alle loro circostanze specifiche e, dall'altro, la necessità che tali politiche non falsino il mercato interno. Le disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 4, sono chiarite in questo senso.

Emendamento

*(7) I veicoli più lunghi **non** possono essere utilizzati per il trasporto transfrontaliero, **in quanto a rischio di falsare** la concorrenza internazionale, **danneggiare talune** infrastrutture **stradali e compromettere la** sicurezza stradale **e lo sviluppo sostenibile dei trasporti in Europa.***

Or. fr

Emendamento 81

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

Proposta di direttiva Considerando 7

Testo della Commissione

(7) I veicoli **più lunghi** possono essere utilizzati per il trasporto transfrontaliero se i due Stati membri interessati già lo permettono **e se le condizioni di deroga ai sensi dell'articolo 4, paragrafi 3, 4 o 5 della direttiva sono soddisfatte. La Commissione europea ha già fornito orientamenti relativi all'applicazione dell'articolo 4 della direttiva. Le operazioni di trasporto di cui all'articolo 4, paragrafo 4, non pregiudicano in modo significativo la concorrenza internazionale se l'utilizzo transfrontaliero resta limitato a due Stati membri e se le infrastrutture esistenti e i requisiti di sicurezza stradale lo permettono.** In questo modo si raggiunge un equilibrio tra, da un lato, il diritto degli Stati membri, in virtù del principio di sussidiarietà, di decidere su soluzioni di trasporto appropriate alle loro circostanze specifiche e, dall'altro, la necessità che tali politiche non falsino il mercato interno. **Le disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 4, sono chiarite in questo senso.**

Emendamento

(7) I veicoli **di peso massimo pari a 44 tonnellate** possono essere utilizzati per il trasporto transfrontaliero se i due Stati membri interessati già lo permettono. In questo modo si raggiunge un equilibrio tra, da un lato, il diritto degli Stati membri, in virtù del principio di sussidiarietà, di decidere su soluzioni di trasporto appropriate alle loro circostanze specifiche e, dall'altro, la necessità che tali politiche non falsino il mercato interno.

Or. fr

Motivazione

Appare indispensabile che la normativa europea tenga conto dei cambiamenti nel settore dei trasporti all'interno dell'Unione, consentendo la circolazione transfrontaliera dei veicoli o dei veicoli combinati con un peso massimo autorizzato di 44 tonnellate senza pregiudicare i requisiti in materia di sicurezza stradale.

Emendamento 82

Petri Sarvamaa, Hannu Takkula, Eija-Riitta Korhola, Anneli Jäätteenmäki, Nils

Proposta di direttiva
Considerando 7

Testo della Commissione

(7) I veicoli più lunghi possono essere utilizzati per il trasporto transfrontaliero se ***i due*** Stati membri interessati già lo permettono e se le condizioni di deroga ai sensi dell'articolo 4, ***paragrafi 3, 4 o 5*** della direttiva sono soddisfatte. ***La Commissione europea ha già fornito orientamenti relativi all'applicazione dell'articolo 4 della direttiva. Le operazioni di trasporto di cui all'articolo 4, paragrafo 4, non pregiudicano in modo significativo la concorrenza internazionale se l'utilizzo transfrontaliero resta limitato a due Stati membri e se le infrastrutture esistenti e i requisiti di sicurezza stradale lo permettono.*** In questo modo si raggiunge un equilibrio tra, da un lato, il diritto degli Stati membri, in virtù del principio di sussidiarietà, di decidere su soluzioni di trasporto appropriate alle loro circostanze specifiche e, dall'altro, la necessità che tali politiche non falsino il mercato interno. ***Le disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 4, sono chiarite in questo senso.***

Emendamento

(7) I veicoli più lunghi ***e/o più pesanti*** possono essere utilizzati per il trasporto transfrontaliero se ***gli*** Stati membri interessati già lo permettono ***o intendono permettere tali veicoli su base permanente dall'entrata in vigore della direttiva 96/53/CE*** e se le condizioni di deroga ai sensi dell'articolo 4, ***paragrafo 4***, della direttiva sono soddisfatte. ***Tali veicoli possono essere usati anche nel trasporto transfrontaliero tra Stati membri e Stati membri limitrofi se sono già consentiti su base provvisoria.*** Le ***disposizioni pertinenti sono contenute nel nuovo articolo 4, paragrafo 7.*** In questo modo si raggiunge un equilibrio tra, da un lato, il diritto degli Stati membri, in virtù del principio di sussidiarietà, di decidere su soluzioni di trasporto appropriate alle loro circostanze specifiche e, dall'altro, la necessità che tali politiche non falsino il mercato interno.

Or. en

Motivazione

In linea con il principio di sussidiarietà gli Stati membri devono avere il diritto di decidere in merito alle soluzioni di trasporto che meglio si adattano alla propria situazione specifica, purché tali soluzioni non provochino discriminazioni tra veicoli nazionali e altri veicoli. La direttiva 96/53/CE concede già un ampio margine di discrezionalità agli Stati membri in questo ambito.

Emendamento 83
Phil Bennion

Proposta di direttiva
Considerando 7

Testo della Commissione

(7) I veicoli più lunghi possono essere **utilizzati** per il trasporto transfrontaliero se i due Stati membri interessati già lo permettono e se le condizioni di deroga ai sensi dell'articolo 4, paragrafi 3, 4 o 5 della direttiva sono soddisfatte. La Commissione europea **ha già fornito orientamenti relativi all'applicazione dell'articolo 4 della direttiva. Le operazioni di trasporto di cui all'articolo 4, paragrafo 4, non pregiudicano in modo significativo** la concorrenza internazionale **se l'utilizzo transfrontaliero resta limitato a due Stati membri e se le infrastrutture esistenti e i requisiti di sicurezza stradale lo permettono. In questo modo si raggiunge un equilibrio tra, da un lato, il diritto degli Stati membri, in virtù del principio di sussidiarietà, di decidere su soluzioni di trasporto appropriate alle loro circostanze specifiche e, dall'altro, la necessità che tali politiche non falsino il mercato interno. Le disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 4, sono chiarite in questo senso.**

Emendamento

(7) I veicoli più lunghi **rimangono un'eccezione alle norme comuni previste ai sensi della presente direttiva e** possono essere **autorizzati** per il trasporto transfrontaliero **in circostanze specifiche** se i due Stati membri interessati già lo permettono e se le condizioni di deroga ai sensi dell'articolo 4, paragrafi 3, 4, **4 bis nuovo** o 5 della direttiva sono soddisfatte. La Commissione europea **dovrebbe assicurare che eventuali deroghe alle norme della presente direttiva non pregiudichino** la concorrenza internazionale **e gli obiettivi ambientali e di sicurezza dell'Unione europea.** Il diritto degli Stati membri, in virtù del principio di sussidiarietà, di decidere su soluzioni di trasporto appropriate alle loro circostanze specifiche **deve essere garantito, benché sia altresì necessario impedire** che tali politiche falsino il mercato interno **e compromettano gli obiettivi ambientali e di sicurezza dell'Unione europea. Pertanto è opportuno prevedere obblighi minimi sul funzionamento di tali veicoli.**

Or. en

Emendamento 84
Marita Ulvskog, Ole Christensen, Liisa Jaakonsaari

Proposta di direttiva
Considerando 7

Testo della Commissione

(7) I veicoli più lunghi possono essere utilizzati per il trasporto transfrontaliero se i due Stati membri interessati già lo permettono e se le condizioni di deroga ai

Emendamento

(7) I veicoli più lunghi **e/o più alti** possono essere utilizzati per il trasporto transfrontaliero se i due Stati membri interessati già lo permettono e se le

sensi dell'articolo 4, paragrafi 3, 4 o 5 della direttiva sono soddisfatte. La Commissione europea ha già fornito orientamenti relativi all'applicazione dell'articolo 4 della direttiva. Le operazioni di trasporto di cui all'articolo 4, paragrafo 4, non pregiudicano in modo significativo la concorrenza internazionale se l'utilizzo transfrontaliero resta limitato a due Stati membri e se le infrastrutture esistenti e i requisiti di sicurezza stradale lo permettono. In questo modo si raggiunge un equilibrio tra, da un lato, il diritto degli Stati membri, in virtù del principio di sussidiarietà, di decidere su soluzioni di trasporto appropriate alle loro circostanze specifiche e, dall'altro, la necessità che tali politiche non falsino il mercato interno. Le disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 4, sono chiarite in questo senso.

condizioni di deroga ai sensi dell'articolo 4, paragrafi 2, 3, 4 o 5 della direttiva sono soddisfatte. La Commissione europea ha già fornito orientamenti relativi all'applicazione dell'articolo 4 della direttiva. Le operazioni di trasporto di cui all'articolo 4, paragrafo 4, non pregiudicano in modo significativo la concorrenza internazionale se l'utilizzo transfrontaliero resta limitato a due Stati membri e se le infrastrutture esistenti e i requisiti di sicurezza stradale lo permettono. In questo modo si raggiunge un equilibrio tra, da un lato, il diritto degli Stati membri, in virtù del principio di sussidiarietà, di decidere su soluzioni di trasporto appropriate alle loro circostanze specifiche e, dall'altro, la necessità che tali politiche non falsino il mercato interno. Le disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 4, sono chiarite in questo senso.

Or. sv

Emendamento 85

Franco Frigo

Proposta di direttiva

Considerando 7

Testo della Commissione

(7) I veicoli più lunghi possono essere utilizzati per il trasporto transfrontaliero se i due Stati membri interessati già lo permettono e se le condizioni di deroga ai sensi dell'articolo 4, paragrafi 3, 4 o 5 della direttiva sono soddisfatte. La Commissione europea ha già fornito orientamenti relativi all'applicazione dell'articolo 4 della direttiva. Le operazioni di trasporto di cui all'articolo 4, paragrafo 4, non pregiudicano in modo significativo la concorrenza internazionale se l'utilizzo transfrontaliero resta limitato a due Stati

Emendamento

*(7) I veicoli più lunghi e/o pesanti non possono essere utilizzati per il trasporto transfrontaliero. **Qualsiasi proposta legislativa intesa ad autorizzare l'uso transfrontaliero di questi veicoli dovrebbe essere accompagnata da una valutazione d'impatto che tenga conto degli effetti sul trasferimento modale, la sicurezza, le condizioni sociali e occupazionali, le PMI, la logistica, l'inquinamento e la rumorosità, al fine di valutare l'eventuale compatibilità della proposta legislativa con i principali obiettivi politici dell'Unione quali elencati nel Libro***

membri e se le infrastrutture esistenti e i requisiti di sicurezza stradale lo permettono. In questo modo si raggiunge un equilibrio tra, da un lato, il diritto degli Stati membri, in virtù del principio di sussidiarietà, di decidere su soluzioni di trasporto appropriate alle loro circostanze specifiche e, dall'altro, la necessità che tali politiche non falsino il mercato interno. Le disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 4, sono chiarite in questo senso.

bianco.

Or. it

Emendamento 86
Sabine Wils

Proposta di direttiva
Considerando 7

Testo della Commissione

(7) I veicoli più lunghi possono essere utilizzati per il trasporto transfrontaliero se i due Stati membri interessati già lo permettono e se le condizioni di deroga ai sensi dell'articolo 4, paragrafi 3, 4 o 5 della direttiva sono soddisfatte. La Commissione europea ha già fornito orientamenti relativi all'applicazione dell'articolo 4 della direttiva. Le operazioni di trasporto di cui all'articolo 4, paragrafo 4, non pregiudicano in modo significativo la concorrenza internazionale se l'utilizzo transfrontaliero resta limitato a due Stati membri e se le infrastrutture esistenti e i requisiti di sicurezza stradale lo permettono. In questo modo si raggiunge un equilibrio tra, da un lato, il diritto degli Stati membri, in virtù del principio di sussidiarietà, di decidere su soluzioni di trasporto appropriate alle loro circostanze specifiche e, dall'altro, la necessità che tali politiche non falsino il mercato interno. Le disposizioni

Emendamento

(7) I veicoli più lunghi e/o più pesanti non dovrebbero essere utilizzati per il trasporto transfrontaliero. Le operazioni transfrontaliere pregiudicherebbero la concorrenza internazionale e contraddirebbero il principio di standardizzazione dei pesi e delle dimensioni nel trasporto internazionale nell'UE.

dell'articolo 4, paragrafo 4, sono chiarite in questo senso.

Or. en

Motivazione

L'uso dei veicoli più lunghi e più pesanti può essere autorizzato o meno. Non sussiste alcun presupposto per affermare che limitarlo a due Stati membri non pregiudicherebbe in maniera significativa la concorrenza internazionale. Il principio di sussidiarietà deve riguardare solamente l'attività interna allo Stato membro e non può essere esteso mediante accordi internazionali.

Emendamento 87

Nathalie Griesbeck, Robert Rochefort

Proposta di direttiva

Considerando 7

Testo della Commissione

(7) I veicoli più lunghi possono essere utilizzati per il trasporto transfrontaliero se i due Stati membri interessati già lo permettono e se le condizioni di deroga ai sensi dell'articolo 4, paragrafi 3, 4 o 5 della direttiva sono soddisfatte. La Commissione europea ha già fornito orientamenti relativi all'applicazione dell'articolo 4 della direttiva. Le operazioni di trasporto di cui all'articolo 4, paragrafo 4, non pregiudicano in modo significativo la concorrenza internazionale se l'utilizzo transfrontaliero resta limitato a due Stati membri e se le infrastrutture esistenti e i requisiti di sicurezza stradale lo permettono. In questo modo si raggiunge un equilibrio tra, da un lato, il diritto degli Stati membri, in virtù del principio di sussidiarietà, di decidere su soluzioni di trasporto appropriate alle loro circostanze specifiche e, dall'altro, la necessità che tali politiche non falsino il mercato interno. Le disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 4, sono chiarite in questo senso.

Emendamento

(7) Per garantire che non vi siano distorsioni della concorrenza fra gli autotrasportatori dei diversi Stati membri, è essenziale che le dimensioni dei veicoli utilizzati per le operazioni di trasporto internazionale siano comuni. Le eventuali deroghe a tali norme comuni sono limitate esclusivamente alle operazioni di trasporto nazionale. In questo modo si raggiunge un equilibrio tra, da un lato, il diritto degli Stati membri, in virtù del principio di sussidiarietà, di decidere su soluzioni di trasporto appropriate alle loro circostanze specifiche e, dall'altro, gli obiettivi perseguiti nel Libro bianco.

Emendamento 88

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

Proposta di direttiva**Considerando 7***Testo della Commissione*

(7) I veicoli più lunghi possono essere utilizzati per il trasporto transfrontaliero se *i* due Stati membri interessati già lo permettono e se le condizioni di deroga ai sensi dell'articolo 4, paragrafi 3, 4 o 5 della direttiva sono soddisfatte. La Commissione europea ha già fornito orientamenti relativi all'applicazione dell'articolo 4 della direttiva. ***Le operazioni di trasporto di cui all'articolo 4, paragrafo 4, non pregiudicano in modo significativo la concorrenza internazionale se l'utilizzo transfrontaliero resta limitato a due Stati membri e se le infrastrutture esistenti e i requisiti di sicurezza stradale lo permettono.*** In questo modo si raggiunge un equilibrio tra, da un lato, il diritto degli Stati membri, in virtù del principio di sussidiarietà, di decidere su soluzioni di trasporto appropriate alle loro circostanze specifiche e, dall'altro, la necessità che tali politiche non falsino il mercato interno. Le disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 4, sono chiarite in questo senso.

Emendamento

(7) I veicoli più lunghi possono essere utilizzati per il trasporto transfrontaliero se due ***o più*** Stati membri interessati già lo permettono e se le condizioni di deroga ai sensi dell'articolo 4, paragrafi 3, 4 o 5 della direttiva sono soddisfatte. ***Le autorità competenti degli Stati membri dovrebbero definire requisiti specifici su veicoli, infrastruttura e conducenti in modo da garantire un livello adeguato di sicurezza. L'uso transfrontaliero di tali veicoli dovrebbe essere sostenuto da accordi bilaterali o multilaterali tra le autorità competenti degli Stati membri interessati, in cui devono essere indicati i percorsi e altre condizioni da ottemperare.*** La Commissione europea ha già fornito orientamenti relativi all'applicazione dell'articolo 4 della direttiva. In questo modo si raggiunge un equilibrio tra, da un lato, il diritto degli Stati membri, in virtù del principio di sussidiarietà, di decidere su soluzioni di trasporto appropriate alle loro circostanze specifiche e, dall'altro, la necessità che tali politiche non falsino il mercato interno. Le disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 4, sono chiarite in questo senso.

Emendamento 89
Patricia van der Kammen

Proposta di direttiva
Considerando 7

Testo della Commissione

(7) I veicoli più lunghi possono essere utilizzati per il trasporto transfrontaliero se i due Stati membri interessati **già** lo permettono **e se le condizioni di deroga ai sensi dell'articolo 4, paragrafi 3, 4 o 5 della direttiva sono soddisfatte. La Commissione europea ha già fornito orientamenti relativi all'applicazione dell'articolo 4 della direttiva. Le operazioni di trasporto di cui all'articolo 4, paragrafo 4, non pregiudicano in modo significativo la concorrenza internazionale se l'utilizzo transfrontaliero resta limitato a due Stati membri e se le infrastrutture esistenti e i requisiti di sicurezza stradale lo permettono. In questo modo si raggiunge un equilibrio tra, da un lato, il diritto degli Stati membri, in virtù del principio di sussidiarietà, di decidere su soluzioni di trasporto appropriate alle loro circostanze specifiche e, dall'altro, la necessità che tali politiche non falsino il mercato interno. Le disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 4, sono chiarite in questo senso.**

Emendamento

(7) I veicoli più lunghi **e/o più pesanti** possono essere utilizzati per il trasporto transfrontaliero se i due Stati membri interessati lo permettono.

Or. nl

Emendamento 90
Phil Bennion

Proposta di direttiva
Considerando 7 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(7 bis) Per veicoli più lunghi e più pesanti probabilmente si rendono necessari investimenti volti ad adattare e a mantenere l'infrastruttura stradale oltre al fatto che dovrebbero essere rafforzate le misure per ridurre il rumore, l'inquinamento atmosferico, gli incidenti e la congestione. Di conseguenza, gli Stati membri possono, ad ogni modo, vietare l'uso di questi veicoli nel proprio territorio.

Or. en

Emendamento 91
Georges Bach

Proposta di direttiva
Considerando 7 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(7 bis) L'uso di veicoli più lunghi nelle operazioni di trasporto internazionale è destinato a influire sulla sicurezza stradale, sull'ambiente e sull'infrastruttura stradale. Prima di abolire il divieto esistente sui veicoli più lunghi e più pesanti nelle operazioni di trasporto internazionale, la Commissione dovrebbe valutare il potenziale impatto di siffatto cambiamento delle norme.

Or. en

Emendamento 92
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Proposta di direttiva
Considerando 7 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(7 bis) Eventuali cambiamenti alle dimensioni dei veicoli pesanti, per quanto concerne la lunghezza, l'altezza, l'ampiezza o il peso, sono destinati a produrre un forte impatto finanziario sugli Stati membri che dovranno adattare le infrastrutture, ossia uscite autostradali, ponti, gallerie, rotatorie o le pendenze sulle strade in salita.

Or. en

Emendamento 93
Gesine Meissner

Proposta di direttiva
Considerando 7 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(7 bis) La Commissione dovrebbe operare mediante un approccio armonizzato in relazione alle procedure di approvazione sulle autorizzazioni speciali per veicoli e veicoli combinati che superano le dimensioni massime ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 3. Le procedure delle autorità competenti nei diversi Stati membri e/o regioni che consentono la circolazione di carichi indivisibili devono essere allineate.

Or. en

Motivazione

In pratica, le procedure del tutto divergenti negli Stati membri diventano problematiche se serve un'autorizzazione speciale per il trasporto transfrontaliero, ad esempio, per parti di

turbine eoliche.

Emendamento 94

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

Proposta di direttiva

Considerando 7 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(7 bis) Per valutare l'impatto dei veicoli che superano le dimensioni fissate dalla presente direttiva in materia di sicurezza stradale, è opportuno che gli Stati membri raccolgano dati sugli incidenti che coinvolgono veicoli pesanti oltre i 18,75 metri. La Commissione deve considerare di proporre l'inclusione di tali dati negli obblighi di segnalazione a carico degli Stati membri nel quadro della decisione n. 93/704/CE del Consiglio relativa alla creazione di una banca di dati comunitaria sugli incidenti stradali.

Or. en

Motivazione

La lunghezza di 18,75 metri è il limite massimo consentito dalla direttiva 96/53/CE per i veicoli pesanti. Tenendo conto delle possibilità di permettere dimensioni superiori fino a 2 metri per i veicoli ai sensi delle nuove disposizioni sui miglioramenti aerodinamici, ma anche in virtù delle deroghe nel trasporto nazionale e transfrontaliero mediante veicoli ancora più lunghi, è opportuno valutare l'impatto dei veicoli che superano i 18,75 metri sulla sicurezza stradale. La raccolta di tali dati statistici da parte degli Stati membri deve avvenire nel quadro della decisione n. 93/704/CE del Consiglio, che già prevede l'obbligo di riportare gli incidenti stradali su base annua ai sensi di un emendamento presentato dalla Commissione.

Emendamento 95
Hubert Pirker

Proposta di direttiva
Considerando 8

Testo della Commissione

(8) L'impiego di motorizzazioni alternative che non utilizzano più solo l'energia fossile, e che sono quindi non inquinanti o meno inquinanti, come le motorizzazioni elettrica o ibrida per i veicoli pesanti o per gli autobus (principalmente in ambiente urbano o in periferia), comporta un sovrappeso che non deve essere contabilizzato a scapito del carico utile del veicolo, per non penalizzare dal punto di vista economico il settore del trasporto stradale.

Emendamento

(8) L'impiego di motorizzazioni alternative che non utilizzano più solo l'energia fossile, e che sono quindi non inquinanti o meno inquinanti, come le motorizzazioni elettrica o ibrida per i veicoli pesanti o per gli autobus (principalmente in ambiente urbano o in periferia), comporta un sovrappeso che non deve essere contabilizzato a scapito del carico utile del veicolo, per non penalizzare dal punto di vista economico il settore del trasporto stradale. ***Per non limitare la ricerca e lo sviluppo in tale ambito, la presente direttiva segue il principio della neutralità tecnologica.***

Or. de

Motivazione

Non ha senso vincolarsi a due sole motorizzazioni. Ciò frenerebbe le potenziali innovazioni in questo ambito. La presente direttiva non dovrebbe ostacolare gli sviluppi tecnologici, ma essere tecnologicamente neutrale.

Emendamento 96
Phil Bennion

Proposta di direttiva
Considerando 8

Testo della Commissione

(8) L'impiego di **motorizzazioni** alternative che non utilizzano più solo l'energia fossile, e che sono quindi non inquinanti o meno inquinanti, come le motorizzazioni

Emendamento

(8) L'impiego di **tecnologie a bassa produzione di carbonio, come le** motorizzazioni alternative che non utilizzano più solo l'energia fossile, e che

elettrica o ibrida per i veicoli pesanti o per gli autobus (principalmente in ambiente urbano o in periferia), comporta un sovrappeso che non deve essere contabilizzato a scapito del carico utile del veicolo, per non penalizzare dal punto di vista economico il settore del trasporto stradale.

sono quindi non inquinanti o meno inquinanti, come le motorizzazioni elettrica o ibrida per i veicoli pesanti o per gli autobus (principalmente in ambiente urbano o in periferia), comporta un sovrappeso che non deve essere contabilizzato a scapito del carico utile del veicolo, per non penalizzare dal punto di vista economico il settore del trasporto stradale.

Or. en

Emendamento 97 **Jörg Leichtfried**

Proposta di direttiva **Considerando 8**

Testo della Commissione

(8) L'impiego di motorizzazioni alternative che non utilizzano più solo l'energia fossile, e che sono quindi non inquinanti o meno inquinanti, come le motorizzazioni elettrica o ibrida per i veicoli pesanti o per gli autobus (principalmente in ambiente urbano o in periferia), comporta un sovrappeso che non deve essere contabilizzato a scapito del carico utile del veicolo, per non penalizzare dal punto di vista economico il settore del trasporto stradale.

Emendamento

(8) L'impiego di motorizzazioni alternative che non utilizzano più solo l'energia fossile, e che sono quindi non inquinanti o meno inquinanti, come le motorizzazioni elettrica o ibrida per i veicoli pesanti o per gli autobus (principalmente in ambiente urbano o in periferia), comporta un sovrappeso che non deve essere contabilizzato a scapito del carico utile del veicolo, per non penalizzare dal punto di vista economico il settore del trasporto stradale. ***I veicoli con motorizzazioni alternative possono superare il peso massimo consentito di una tonnellata. Il sovrappeso non comporta tuttavia un aumento del volume di carico del veicolo. Il principio di neutralità tecnologica va mantenuto.***

Or. de

Motivazione

Integrazione al relativo emendamento nel progetto di relazione che chiarisce che è ammesso unicamente un aumento di peso nella misura effettivamente necessaria per il motore

alternativo. Non è ammesso un aumento del volume di carico.

Emendamento 98
Oldřich Vlasák

Proposta di direttiva
Considerando 8

Testo della Commissione

(8) L'impiego di motorizzazioni alternative che non utilizzano più solo l'energia fossile, e che sono quindi non inquinanti o meno inquinanti, come le motorizzazioni elettrica o ibrida per i veicoli pesanti o per gli autobus (principalmente in ambiente urbano o in periferia), **comporta un sovrappeso che non deve essere contabilizzato a scapito del carico utile del veicolo, per non penalizzare dal punto di vista economico il settore del trasporto stradale.**

Emendamento

(8) L'impiego di motorizzazioni alternative che non utilizzano più solo l'energia fossile, e che sono quindi non inquinanti o meno inquinanti, come le motorizzazioni elettrica o ibrida per i veicoli pesanti o per gli autobus (principalmente in ambiente urbano o in periferia), **contribuisce al raggiungimento dell'indipendenza energetica dell'Unione europea e degli obiettivi del Libro bianco "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile".**

Or. cs

Emendamento 99
Christine De Veyrac, Dominique Vlasto

Proposta di direttiva
Considerando 8

Testo della Commissione

(8) L'impiego di motorizzazioni alternative che non utilizzano più solo l'energia fossile, e che sono quindi non inquinanti o meno inquinanti, **come le motorizzazioni elettrica o ibrida per i veicoli pesanti o per gli autobus (principalmente in ambiente urbano o in periferia), comporta un sovrappeso che non deve essere contabilizzato a scapito del carico utile del veicolo, per non penalizzare dal punto di**

Emendamento

(8) **Nel rispetto del principio della neutralità tecnologica e allo scopo di incoraggiare gli autotrasportatori a privilegiare** l'impiego di motorizzazioni alternative che non utilizzano più solo l'energia fossile, e che sono quindi non inquinanti o meno inquinanti, **appare fondamentale che il sovrappeso dovuto a dette motorizzazioni alternative non sia contabilizzato a scapito del carico utile del**

vista economico il settore del trasporto stradale.

veicolo, per non penalizzare dal punto di vista economico il settore del trasporto stradale.

Or. fr

Emendamento 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

Proposta di direttiva Considerando 8

Testo della Commissione

(8) L'impiego di motorizzazioni alternative che non utilizzano più solo l'energia fossile, e che sono quindi non inquinanti o meno inquinanti, come le motorizzazioni elettrica o ibrida per i veicoli pesanti o per gli autobus (principalmente in ambiente urbano o in periferia), comporta un sovrappeso che non deve essere contabilizzato a scapito del carico utile del veicolo, per non penalizzare dal punto di vista economico il settore del trasporto stradale.

Emendamento

(8) L'impiego di motorizzazioni alternative che non utilizzano più solo l'energia fossile, e che sono quindi non inquinanti o meno inquinanti, come le motorizzazioni elettrica o ibrida per i veicoli pesanti o per gli autobus (principalmente in ambiente urbano o in periferia), comporta un sovrappeso che non deve essere contabilizzato a scapito del carico utile del veicolo, per non penalizzare dal punto di vista economico il settore del trasporto stradale. ***Le soluzioni devono altresì essere conformi al principio della neutralità tecnologica.***

Or. en

Emendamento 101 Hubert Pirker

Proposta di direttiva Considerando 9

Testo della Commissione

(9) Il Libro bianco sui trasporti insiste inoltre sulla necessità di monitorare gli sviluppi del trasporto intermodale, in

Emendamento

(9) Il Libro bianco sui trasporti insiste inoltre sulla necessità di monitorare gli sviluppi del trasporto intermodale, in

particolare per quanto concerne la containerizzazione, nella quale sono sempre più utilizzati i container da 45 piedi che vengono trasportati per ferrovia o per via navigabile. Tuttavia attualmente le componenti stradali dei tragitti intermodali possono essere effettuate solo previa procedure amministrative vincolanti sia per gli Stati membri che per i vettori o se tali container sono dotati di angoli smussati brevettati il cui costo è proibitivo. Un allungamento di 15 cm dei veicoli che li trasportano può esentare i vettori dall'espletamento di procedure amministrative, facilitando il trasporto intermodale, senza rischi né pregiudizio per gli altri utenti della strada o per l'infrastruttura. La modesta aggiunta rappresentata da questi 15 cm rispetto alla lunghezza dei veicoli pesanti articolati (16,50 m) non costituisce in effetti un rischio supplementare per la sicurezza stradale. Nella linea politica del Libro bianco sui trasporti, tale aumento tuttavia è autorizzato solo per il trasporto intermodale, nel quale la componente stradale **non supera 300 km** per le operazioni che comportano una componente ferroviaria, fluviale o marittima. **Tale distanza appare sufficiente** per collegare un sito industriale o commerciale ad uno scalo ferroviario di merci o ad un porto fluviale. Al fine di collegare un porto marittimo e sostenere lo sviluppo delle autostrade del mare, è possibile prevedere una distanza più lunga per un'operazione di trasporto marittimo a corto raggio all'interno dell'UE.

particolare per quanto concerne la containerizzazione, nella quale sono sempre più utilizzati i container da 45 piedi che vengono trasportati per ferrovia o per via navigabile. Tuttavia attualmente le componenti stradali dei tragitti intermodali possono essere effettuate solo previa procedure amministrative vincolanti sia per gli Stati membri che per i vettori o se tali container sono dotati di angoli smussati brevettati il cui costo è proibitivo. Un allungamento di 15 cm dei veicoli che li trasportano può esentare i vettori dall'espletamento di procedure amministrative, facilitando il trasporto intermodale, senza rischi né pregiudizio per gli altri utenti della strada o per l'infrastruttura. La modesta aggiunta rappresentata da questi 15 cm rispetto alla lunghezza dei veicoli pesanti articolati (16,50 m) non costituisce in effetti un rischio supplementare per la sicurezza stradale. Nella linea politica del Libro bianco sui trasporti, tale aumento tuttavia è autorizzato solo per il trasporto intermodale, nel quale la componente stradale per le operazioni che comportano una componente ferroviaria, fluviale o marittima **è valutata diversamente a livello regionale ed è stabilita dai singoli Stati membri** per collegare un sito industriale o commerciale ad uno scalo ferroviario di merci o ad un porto fluviale. Al fine di collegare un porto marittimo e sostenere lo sviluppo delle autostrade del mare, è possibile prevedere una distanza più lunga per un'operazione di trasporto marittimo a corto raggio all'interno dell'UE.

Or. de

Motivazione

Una definizione fissa, basata sulla distanza chilometrica, della componente stradale nel quadro del trasporto intermodale non appare sensata a livello pratico e non tiene alcun conto dell'efficienza, dell'economicità, dell'ambiente e delle condizioni infrastrutturali e geografiche dei singoli Stati membri.

Emendamento 102

Jörg Leichtfried

Proposta di direttiva

Considerando 9

Testo della Commissione

(9) Il Libro bianco sui trasporti insiste inoltre sulla necessità di monitorare gli sviluppi del trasporto intermodale, in particolare per quanto concerne la containerizzazione, nella quale sono sempre più utilizzati i container da 45 piedi che vengono trasportati per ferrovia o per via navigabile. Tuttavia attualmente le componenti stradali dei tragitti intermodali possono essere effettuate solo previa procedure amministrative vincolanti sia per gli Stati membri che per i vettori o se tali container sono dotati di angoli smussati brevettati il cui costo è proibitivo. Un allungamento di 15 cm dei veicoli che li trasportano può esentare i vettori dall'espletamento di procedure amministrative, facilitando il trasporto **intermodale**, senza rischi né pregiudizio per gli altri utenti della strada o per l'infrastruttura. La modesta aggiunta rappresentata da questi 15 cm rispetto alla lunghezza dei veicoli pesanti articolati (16,50 m) non costituisce in effetti un rischio supplementare per la sicurezza stradale. ***Nella linea politica del Libro bianco sui trasporti***, tale aumento tuttavia è autorizzato solo per il trasporto **intermodale**, nel quale la componente stradale ***non supera 300 km*** per le operazioni che comportano una componente ferroviaria, fluviale o marittima. ***Tale distanza appare sufficiente per collegare un sito industriale o commerciale ad uno scalo ferroviario di merci o ad un porto fluviale. Al fine di collegare un porto marittimo e sostenere lo sviluppo delle autostrade del***

Emendamento

(9) Il Libro bianco sui trasporti insiste inoltre sulla necessità di monitorare gli sviluppi del trasporto intermodale, in particolare per quanto concerne la containerizzazione, nella quale sono sempre più utilizzati i container da 45 piedi che vengono trasportati per ferrovia o per via navigabile. Tuttavia attualmente le componenti stradali dei tragitti intermodali possono essere effettuate solo previa procedure amministrative vincolanti sia per gli Stati membri che per i vettori o se tali container sono dotati di angoli smussati brevettati il cui costo è proibitivo. Un allungamento di 15 cm dei veicoli che li trasportano può esentare i vettori dall'espletamento di procedure amministrative, facilitando il trasporto **combinato**, senza rischi né pregiudizio per gli altri utenti della strada o per l'infrastruttura. La modesta aggiunta rappresentata da questi 15 cm rispetto alla lunghezza dei veicoli pesanti articolati (16,50 m) non costituisce in effetti un rischio supplementare per la sicurezza stradale. Tale aumento ***dovrebbe*** tuttavia ***essere*** autorizzato solo per il trasporto **combinato**, nel quale la componente stradale ***prevede al massimo la distanza per o dalla stazione di trasbordo più vicina (per i trasporti combinati su rotaia) o un raggio massimo di 150 chilometri dal porto interno o marittimo in cui avviene il trasbordo*** per le operazioni che comportano una componente ferroviaria, fluviale o marittima.

mare, è possibile prevedere una distanza più lunga per un'operazione di trasporto marittimo a corto raggio all'interno dell'UE.

Or. de

Motivazione

Correzione del relativo emendamento del progetto di relazione.

Emendamento 103
Corien Wortmann-Kool

Proposta di direttiva
Considerando 9

Testo della Commissione

(9) Il Libro bianco sui trasporti insiste inoltre sulla necessità di monitorare gli sviluppi del trasporto intermodale, in particolare per quanto concerne la containerizzazione, nella quale sono sempre più utilizzati i container di 45 piedi che vengono trasportati per ferrovia o per via navigabile. Tuttavia attualmente le componenti stradali dei tragitti intermodali possono essere effettuate solo previa procedure amministrative vincolanti sia per gli Stati membri che per i vettori o se tali container sono dotati di angoli smussati brevettati il cui costo è proibitivo. Un allungamento di **15 cm** dei veicoli che li trasportano può esentare i vettori dall'espletamento di procedure amministrative, facilitando il trasporto intermodale, senza rischi né pregiudizio per gli altri utenti della strada o per l'infrastruttura. La modesta aggiunta rappresentata da questi **15 cm** rispetto alla lunghezza dei veicoli pesanti articolati (16,50 m) non costituisce in effetti un rischio supplementare per la sicurezza stradale. Nella linea politica del Libro bianco sui trasporti, tale aumento tuttavia è

Emendamento

(9) Il Libro bianco sui trasporti insiste inoltre sulla necessità di monitorare gli sviluppi del trasporto intermodale, in particolare per quanto concerne la containerizzazione, nella quale sono sempre più utilizzati i container di 45 piedi che vengono trasportati per ferrovia o per via navigabile. Tuttavia attualmente le componenti stradali dei tragitti intermodali possono essere effettuate solo previa procedure amministrative vincolanti sia per gli Stati membri che per i vettori o se tali container sono dotati di angoli smussati brevettati il cui costo è proibitivo. Un allungamento di **80 cm** dei veicoli che li trasportano può esentare i vettori dall'espletamento di procedure amministrative, facilitando il trasporto intermodale, senza rischi né pregiudizio per gli altri utenti della strada o per l'infrastruttura. La modesta aggiunta rappresentata da questi **80 cm** rispetto alla lunghezza dei veicoli pesanti articolati (16,50 m) non costituisce in effetti un rischio supplementare per la sicurezza stradale. Nella linea politica del Libro bianco sui trasporti, tale aumento tuttavia è

autorizzato solo per il trasporto intermodale, nel quale la componente stradale non supera 300 km per le operazioni che comportano una componente ferroviaria, fluviale o marittima. Tale distanza appare sufficiente per collegare un sito industriale o commerciale ad uno scalo ferroviario di merci o ad un porto fluviale. Al fine di collegare un porto marittimo e sostenere lo sviluppo delle autostrade del mare, è possibile prevedere una distanza più lunga per un'operazione di trasporto marittimo a corto raggio all'interno dell'UE.

autorizzato solo per il trasporto intermodale, nel quale la componente stradale non supera 300 km per le operazioni che comportano una componente ferroviaria, fluviale o marittima. Tale distanza appare sufficiente per collegare un sito industriale o commerciale ad uno scalo ferroviario di merci o ad un porto fluviale. Al fine di collegare un porto marittimo e sostenere lo sviluppo delle autostrade del mare, è possibile prevedere una distanza più lunga per un'operazione di trasporto marittimo a corto raggio all'interno dell'UE.

Or. en

Motivazione

Non ha senso consentire 15 cm di lunghezza supplementare per favorire il trasporto su strada di container da 45 piedi. La misura può essere efficace solo se si sviluppa un telaio completamente nuovo per il trasporto dei container da 45 piedi. Diversi anni fa la Commissione consentiva agli Stati membri di fissare condizioni speciali per il trasporto dei container da 45 piedi. I Paesi Bassi e il Belgio avevano quindi previsto una lunghezza supplementare di 80 cm. Tale lunghezza addizionale consentiva il trasporto di container da 45 piedi su un telaio standard per container.

Emendamento 104 Dieter-Lebrecht Koch

Proposta di direttiva Considerando 9

Testo della Commissione

(9) Il Libro bianco sui trasporti insiste inoltre sulla necessità di monitorare gli sviluppi del trasporto intermodale, in particolare per quanto concerne la containerizzazione, nella quale sono sempre più utilizzati i container da 45 piedi che vengono trasportati per ferrovia o per via navigabile. Tuttavia attualmente le componenti stradali dei tragitti intermodali possono essere effettuate solo previa procedure amministrative vincolanti sia per

Emendamento

(9) Il Libro bianco sui trasporti insiste inoltre sulla necessità di monitorare gli sviluppi del trasporto intermodale, in particolare per quanto concerne la containerizzazione, nella quale sono sempre più utilizzati i container da 45 piedi che vengono trasportati per ferrovia o per via navigabile. Tuttavia attualmente le componenti stradali dei tragitti intermodali possono essere effettuate solo previa procedure amministrative vincolanti sia per

gli Stati membri che per i vettori o se tali container sono dotati di angoli smussati brevettati il cui costo è proibitivo. Un allungamento di 15 cm dei veicoli che li trasportano può esentare i vettori dall'espletamento di procedure amministrative, facilitando il trasporto intermodale, senza rischi né pregiudizio per gli altri utenti della strada o per l'infrastruttura. La modesta aggiunta rappresentata da questi 15 cm rispetto alla lunghezza dei veicoli pesanti articolati (16,50 m) non costituisce in effetti un rischio supplementare per la sicurezza stradale. Nella linea politica del Libro bianco sui trasporti, tale aumento tuttavia è autorizzato solo per il trasporto intermodale, nel quale la componente stradale non supera **300** km per le operazioni che comportano una componente ferroviaria, fluviale o marittima. Tale distanza appare sufficiente per collegare un sito industriale o commerciale ad uno scalo ferroviario di merci o ad un porto fluviale. Al fine di collegare un porto marittimo e sostenere lo sviluppo delle autostrade del mare, è possibile prevedere una distanza più lunga per un'operazione di trasporto marittimo a corto raggio all'interno dell'UE.

gli Stati membri che per i vettori o se tali container sono dotati di angoli smussati brevettati il cui costo è proibitivo. Un allungamento di 15 cm dei veicoli che li trasportano può esentare i vettori dall'espletamento di procedure amministrative, facilitando il trasporto intermodale, senza rischi né pregiudizio per gli altri utenti della strada o per l'infrastruttura. La modesta aggiunta rappresentata da questi 15 cm rispetto alla lunghezza dei veicoli pesanti articolati (16,50 m) non costituisce in effetti un rischio supplementare per la sicurezza stradale. Nella linea politica del Libro bianco sui trasporti, tale aumento tuttavia è autorizzato solo per il trasporto intermodale, nel quale la componente stradale non supera **500** km per le operazioni che comportano una componente ferroviaria, fluviale o marittima. Tale distanza appare sufficiente per collegare un sito industriale o commerciale ad uno scalo ferroviario di merci o ad un porto fluviale. Al fine di collegare un porto marittimo e sostenere lo sviluppo delle autostrade del mare, è possibile prevedere una distanza più lunga per un'operazione di trasporto marittimo a corto raggio all'interno dell'UE.

Or. de

Emendamento 105
Petri Sarvamaa

Proposta di direttiva
Considerando 9

Testo della Commissione

(9) Il Libro bianco sui trasporti insiste inoltre sulla necessità di monitorare gli sviluppi del trasporto intermodale, in particolare per quanto concerne la containerizzazione, nella quale sono

Emendamento

(9) Il Libro bianco sui trasporti insiste inoltre sulla necessità di monitorare gli sviluppi del trasporto intermodale, in particolare per quanto concerne la containerizzazione, nella quale sono

sempre più utilizzati i container di 45 piedi che vengono trasportati per ferrovia o per via navigabile. Tuttavia attualmente le componenti stradali dei tragitti intermodali possono essere effettuate solo previa procedure amministrative vincolanti sia per gli Stati membri che per i vettori o se tali container sono dotati di angoli smussati brevettati il cui costo è proibitivo. Un allungamento di 15 cm dei veicoli che li trasportano può esentare i vettori dall'espletamento di procedure amministrative, facilitando il trasporto intermodale, senza rischi né pregiudizio per gli altri utenti della strada o per l'infrastruttura. La modesta aggiunta rappresentata da questi 15 cm rispetto alla lunghezza dei veicoli pesanti articolati (16,50 m) non costituisce in effetti un rischio supplementare per la sicurezza stradale. Nella linea politica del Libro bianco sui trasporti, tale aumento tuttavia è autorizzato solo per il trasporto intermodale, nel quale la componente stradale non supera 300 km per le operazioni che comportano una componente ferroviaria, fluviale o marittima. Tale distanza appare sufficiente per collegare un sito industriale o commerciale ad uno scalo ferroviario di merci o ad un porto fluviale. Al fine di collegare un porto marittimo e sostenere lo sviluppo delle autostrade del mare, è possibile prevedere una distanza più lunga per un'operazione di trasporto marittimo a corto raggio all'interno dell'UE.

sempre più utilizzati i container di 45 piedi che vengono trasportati per ferrovia o per via navigabile. Tuttavia attualmente le componenti stradali dei tragitti intermodali possono essere effettuate solo previa procedure amministrative vincolanti sia per gli Stati membri che per i vettori o se tali container sono dotati di angoli smussati brevettati il cui costo è proibitivo. Un allungamento di 15 cm dei veicoli che li trasportano può esentare i vettori dall'espletamento di procedure amministrative, facilitando il trasporto intermodale, senza rischi né pregiudizio per gli altri utenti della strada o per l'infrastruttura. La modesta aggiunta rappresentata da questi 15 cm rispetto alla lunghezza dei veicoli pesanti articolati (16,50 m) non costituisce in effetti un rischio supplementare per la sicurezza stradale. Nella linea politica del Libro bianco sui trasporti, tale aumento tuttavia è autorizzato solo per il trasporto intermodale, nel quale la componente stradale non supera 300 km *o il 50%* per le operazioni che comportano una componente ferroviaria, fluviale o marittima. Tale distanza appare sufficiente per collegare un sito industriale o commerciale ad uno scalo ferroviario di merci o ad un porto fluviale. Al fine di collegare un porto marittimo e sostenere lo sviluppo delle autostrade del mare, è possibile prevedere una distanza più lunga per un'operazione di trasporto marittimo a corto raggio all'interno dell'UE.

Or. en

Emendamento 106
Phil Bennion

Proposta di direttiva
Considerando 9

Testo della Commissione

(9) Il Libro bianco sui trasporti insiste inoltre sulla necessità di monitorare gli sviluppi del trasporto intermodale, in particolare per quanto concerne la containerizzazione, nella quale sono sempre più utilizzati i container di 45 piedi che vengono trasportati per ferrovia o per via navigabile. Tuttavia attualmente le componenti stradali dei tragitti intermodali possono essere effettuate solo previa procedure amministrative vincolanti sia per gli Stati membri che per i vettori o se tali container sono dotati di angoli smussati brevettati il cui costo è proibitivo. Un allungamento di 15 cm dei veicoli che li trasportano può esentare i vettori dall'espletamento di procedure amministrative, facilitando il trasporto intermodale, senza rischi né pregiudizio per gli altri utenti della strada o per l'infrastruttura. La modesta aggiunta rappresentata da questi 15 cm rispetto alla lunghezza dei veicoli pesanti articolati (16,50 m) non costituisce in effetti un rischio supplementare per la sicurezza stradale. Nella linea politica del Libro bianco sui trasporti, tale aumento tuttavia è autorizzato solo per il trasporto intermodale, nel quale la componente stradale non supera 300 km per le operazioni che comportano una componente ferroviaria, fluviale o marittima. Tale distanza appare sufficiente per collegare un sito industriale o commerciale ad uno scalo ferroviario di merci o ad un porto fluviale. Al fine di collegare un porto marittimo e sostenere lo sviluppo delle autostrade del mare, è possibile prevedere una distanza più lunga per un'operazione di trasporto marittimo a corto raggio all'interno dell'UE.

Emendamento

(9) Il Libro bianco sui trasporti insiste inoltre sulla necessità di monitorare gli sviluppi del trasporto intermodale, in particolare per quanto concerne la containerizzazione, nella quale sono sempre più utilizzati i container di 45 piedi che vengono trasportati per ferrovia o per via navigabile. Tuttavia attualmente le componenti stradali dei tragitti intermodali possono essere effettuate solo previa procedure amministrative vincolanti sia per gli Stati membri che per i vettori o se tali container sono dotati di angoli smussati brevettati il cui costo è proibitivo. Un allungamento di 15 cm dei veicoli che li trasportano può esentare i vettori dall'espletamento di procedure amministrative, facilitando il trasporto intermodale, senza rischi né pregiudizio per gli altri utenti della strada o per l'infrastruttura. La modesta aggiunta rappresentata da questi 15 cm rispetto alla lunghezza dei veicoli pesanti articolati (16,50 m) non costituisce in effetti un rischio supplementare per la sicurezza stradale. Nella linea politica del Libro bianco sui trasporti, tale aumento tuttavia è autorizzato solo per il trasporto intermodale, nel quale la componente stradale non supera 300 km per le operazioni che comportano una componente ferroviaria, fluviale o marittima. Tale distanza appare sufficiente per collegare un sito industriale o commerciale ad uno scalo ferroviario di merci o ad un porto fluviale. ***Tenendo conto delle circostanze specifiche degli Stati membri insulari***, al fine di collegare un porto marittimo e sostenere lo sviluppo delle autostrade del mare, è possibile prevedere una distanza più lunga per un'operazione di trasporto marittimo a corto raggio all'interno dell'UE.

Or. en

Emendamento 107
Philippe De Backer

Proposta di direttiva
Considerando 9

Testo della Commissione

(9) Il Libro bianco sui trasporti insiste inoltre sulla necessità di monitorare gli sviluppi del trasporto intermodale, in particolare per quanto concerne la containerizzazione, nella quale sono sempre più utilizzati i container di 45 piedi che vengono trasportati per ferrovia o per via navigabile. Tuttavia attualmente le componenti stradali dei tragitti intermodali possono essere effettuate solo previa procedure amministrative vincolanti sia per gli Stati membri che per i vettori o se tali container sono dotati di angoli smussati brevettati il cui costo è proibitivo. Un allungamento di **15 cm** dei veicoli che li trasportano può esentare i vettori dall'espletamento di procedure amministrative, facilitando il trasporto intermodale, senza rischi né pregiudizio per gli altri utenti della strada o per l'infrastruttura. La modesta aggiunta rappresentata da questi **15 cm** rispetto alla lunghezza dei veicoli pesanti articolati (16,50 m) non costituisce in effetti un rischio supplementare per la sicurezza stradale. Nella linea politica del Libro bianco sui trasporti, tale aumento tuttavia è autorizzato solo per il trasporto intermodale, ***nel quale la componente stradale non supera 300 km per le operazioni che comportano una componente ferroviaria, fluviale o marittima. Tale distanza appare sufficiente per collegare un sito industriale o commerciale ad uno scalo ferroviario di merci o ad un porto fluviale. Al fine di collegare un porto marittimo e sostenere lo sviluppo delle autostrade del***

Emendamento

(9) Il Libro bianco sui trasporti insiste inoltre sulla necessità di monitorare gli sviluppi del trasporto intermodale, in particolare per quanto concerne la containerizzazione, nella quale sono sempre più utilizzati i container di 45 piedi che vengono trasportati per ferrovia o per via navigabile. Tuttavia attualmente le componenti stradali dei tragitti intermodali possono essere effettuate solo previa procedure amministrative vincolanti sia per gli Stati membri che per i vettori o se tali container sono dotati di angoli smussati brevettati il cui costo è proibitivo. Un allungamento di **80 cm** dei veicoli che li trasportano può esentare i vettori dall'espletamento di procedure amministrative, facilitando il trasporto intermodale, senza rischi né pregiudizio per gli altri utenti della strada o per l'infrastruttura. La modesta aggiunta rappresentata da questi **80 cm** rispetto alla lunghezza dei veicoli pesanti articolati (16,50 m) non costituisce in effetti un rischio supplementare per la sicurezza stradale. Nella linea politica del Libro bianco sui trasporti, tale aumento tuttavia è autorizzato solo per il trasporto intermodale.

mare, è possibile prevedere una distanza più lunga per un'operazione di trasporto marittimo a corto raggio all'interno dell'UE.

Or. en

Motivazione

Una lunghezza supplementare di 15 cm potrebbe non essere sempre sufficiente per i veicoli che trasportano container da 45 piedi. Il Belgio, ad esempio, prevede un'estensione di 77 cm per il trasporto di container da 45 piedi da e verso i terminali intermodali all'interno del territorio nazionale. Si rende quindi necessario un emendamento che preveda dimensioni superiori.

Emendamento 108 **Markus Ferber**

Proposta di direttiva **Considerando 10**

Testo della Commissione

(10) Per continuare a promuovere il trasporto intermodale *e* al fine di tener conto del peso a vuoto **dei container di 45 piedi**, appare necessario estendere la disposizione che autorizza la circolazione **a 44 tonnellate** dei veicoli combinati a 5 o 6 assi **che trasportano, nel** trasporto intermodale, container **di 40 piedi, anche a quelli che trasportano container di 45 piedi.**

Emendamento

(10) Per continuare a promuovere il trasporto intermodale **è opportuno tenere conto di tutte le unità di carico intermodali circolanti.** Al fine di tenere conto del **rispettivo** peso a vuoto, appare necessario estendere la disposizione che autorizza la circolazione dei veicoli combinati a 5 o 6 assi **con un peso complessivo di 44 tonnellate, alle unità di trasporto intermodale ai sensi dell'articolo 2 della direttiva (ad es., casse mobili, container fino a 45 piedi di lunghezza).**

Or. de

Emendamento 109
Patricia van der Kammen

Proposta di direttiva
Considerando 11

Testo della Commissione

(11) Dall'adozione della direttiva **96/53/CE**, il peso medio dei passeggeri di autobus e del loro bagaglio, ha subito un notevole aumento, il che ha portato ad una graduale riduzione del numero di passeggeri trasportati, tenuto conto dei limiti di peso imposti dalla direttiva. La necessità di privilegiare il trasporto collettivo rispetto al trasporto individuale ai fini di una maggiore efficienza energetica, impone di ripristinare il numero precedente di passeggeri per autobus tenendo conto dell'aumento del loro peso e di quello del loro bagaglio. Questo risultato può essere ottenuto con un aumento del peso ammissibile di autobus a due assi, entro limiti che consentano tuttavia di evitare danni alle infrastrutture provocati da un'usura più rapida.

Emendamento

(11) Dall'adozione della direttiva **2002/7/CE**, il peso medio dei passeggeri di autobus e del loro bagaglio ha subito un notevole aumento, il che ha portato ad una graduale riduzione del numero di passeggeri trasportati, tenuto conto dei limiti di peso imposti dalla direttiva. La necessità di privilegiare il trasporto collettivo rispetto al trasporto individuale ai fini di una maggiore efficienza energetica, impone di ripristinare il numero precedente di passeggeri per autobus tenendo conto dell'aumento del loro peso e di quello del loro bagaglio. Questo risultato può essere ottenuto con un aumento del peso ammissibile di autobus a due assi, entro limiti che consentano tuttavia di evitare danni alle infrastrutture provocati da un'usura più rapida.

Or. nl

Emendamento 110
Phil Bennion

Proposta di direttiva
Considerando 12

Testo della Commissione

(12) Le autorità incaricate di far osservare le disposizioni relative al trasporto stradale constatano un numero elevato di infrazioni, talvolta gravi, in particolare relative al peso dei veicoli di trasporto. Questa situazione deriva dal numero insufficiente di controlli

Emendamento

(12) Le autorità incaricate di far osservare le disposizioni relative al trasporto stradale constatano un numero elevato di infrazioni, talvolta gravi, in particolare relative al peso dei veicoli di trasporto. Questa situazione deriva dal numero insufficiente di controlli

effettuati ai sensi della direttiva 96/53/CE, o della loro scarsa efficacia. Inoltre, le procedure e norme di controllo sono diverse tra Stati membri, creando situazioni di incertezza del diritto per i conducenti dei veicoli che circolano in diversi Stati membri dell'Unione. Inoltre i vettori che non rispettano le norme relative godono di un vantaggio competitivo significativo rispetto ai loro concorrenti che ottemperano alla normativa, ma anche rispetto agli altri modi di trasporto. Tale situazione costituisce un ostacolo al corretto funzionamento del mercato interno. È quindi necessario che gli Stati membri intensifichino il ritmo dei controlli effettuati, sia per quanto riguarda i controlli manuali che le preselezioni in vista di tali controlli.

effettuati ai sensi della direttiva 96/53/CE, o della loro scarsa efficacia. Inoltre, le procedure e norme di controllo sono diverse tra Stati membri, creando situazioni di incertezza del diritto per i conducenti dei veicoli che circolano in diversi Stati membri dell'Unione. Inoltre i vettori che non rispettano le norme relative godono di un vantaggio competitivo significativo rispetto ai loro concorrenti che ottemperano alla normativa, ma anche rispetto agli altri modi di trasporto. Tale situazione costituisce un ostacolo al corretto funzionamento del mercato interno **e un rischio per la sicurezza stradale**. È quindi necessario che gli Stati membri intensifichino il ritmo **e l'efficienza** dei controlli effettuati, sia per quanto riguarda i controlli manuali che le preselezioni in vista di tali controlli **in base a un sistema per la valutazione dei rischi**.

Or. en

Motivazione

Deve essere attribuito un profilo di rischio a tutte le imprese identificate nel sistema per la valutazione dei rischi delle ispezioni stradali allo scopo di garantire che i controlli sui veicoli siano efficaci.

Emendamento 111 **Patricia van der Kammen**

Proposta di direttiva **Considerando 12**

Testo della Commissione

(12) Le autorità incaricate di far osservare le disposizioni relative al trasporto stradale constatano un numero elevato di infrazioni, talvolta gravi, in particolare relative al peso dei veicoli di trasporto. **Questa situazione deriva dal numero insufficiente di** controlli effettuati ai sensi della direttiva 96/53/CE, o **della** loro scarsa efficacia.

Emendamento

(12) Le autorità incaricate di far osservare le disposizioni relative al trasporto stradale constatano un numero elevato di infrazioni, talvolta gravi, in particolare relative al peso dei veicoli di trasporto. **Tra i fattori che rivestono un ruolo a tal proposito figurano ad esempio i** controlli effettuati ai sensi della direttiva 96/53/CE, o **la** loro

Inoltre, le procedure e norme di controllo sono diverse tra Stati membri, **creando situazioni di incertezza del diritto per i conducenti dei veicoli che circolano in diversi Stati membri dell'Unione. Inoltre** i vettori che non rispettano le norme relative godono di un vantaggio competitivo significativo rispetto ai loro concorrenti che ottemperano alla normativa, ma anche rispetto agli altri modi di trasporto. Tale situazione costituisce un ostacolo al corretto funzionamento del mercato interno. **È** quindi **necessario che gli** Stati membri **intensifichino** il ritmo dei controlli effettuati, sia per quanto riguarda i controlli manuali che le preselezioni in vista di tali controlli.

scarsa efficacia. Inoltre, le procedure e norme di controllo sono diverse tra Stati membri **e** i vettori che non rispettano le norme relative godono di un vantaggio competitivo significativo rispetto ai loro concorrenti che ottemperano alla normativa, ma anche rispetto agli altri modi di trasporto. Tale situazione costituisce un ostacolo al corretto funzionamento del mercato interno. **Spetta** quindi **agli** Stati membri **intensificare a loro discrezione** il ritmo dei controlli effettuati, sia per quanto riguarda i controlli manuali che le preselezioni in vista di tali controlli.

Or. nl

Emendamento 112

Anne E. Jensen

Proposta di direttiva **Considerando 13**

Testo della Commissione

(13) In effetti sono ormai disponibili soluzioni tecnologiche semplici, fisse o mobili, che permettono di preselezionare, senza fermarli, i veicoli che potrebbero essere in infrazione; queste soluzioni incidono meno sulla fluidità del traffico, sono meno onerose e garantiscono condizioni di sicurezza ottimali. Alcuni dispositivi possono essere installati a bordo dei veicoli pesanti e fornire al conducente un mezzo di autocontrollo che gli consente di rendersi conto se rispetta la normativa. Tali dispositivi di bordo possono anche comunicare i dati senza che sia necessario fermare il veicolo, ad agenti o a sistemi automatici di controllo collocati a bordo della strada, utilizzando un'interfaccia di comunicazione a microonde. In **fase di**

Emendamento

(13) In effetti sono ormai disponibili soluzioni tecnologiche semplici, fisse o mobili, che permettono di preselezionare, senza fermarli, i veicoli che potrebbero essere in infrazione; queste soluzioni incidono meno sulla fluidità del traffico, sono meno onerose e garantiscono condizioni di sicurezza ottimali. Alcuni dispositivi possono essere installati a bordo dei veicoli pesanti e fornire al conducente un mezzo di autocontrollo che gli consente di rendersi conto se rispetta la normativa. Tali dispositivi di bordo possono anche comunicare i dati senza che sia necessario fermare il veicolo, ad agenti o a sistemi automatici di controllo collocati a bordo della strada, utilizzando un'interfaccia di comunicazione a microonde. **La**

preselezione, una soglia minima di pesatura per 2 000 veicoli/kilometro risulta adeguata per garantire l'efficacia del controllo su strada sul territorio dell'Unione, in quanto permette di monitorare ogni veicolo in media statistica ogni tre giorni.

preselezione deve essere proporzionata al numero complessivo di questi veicoli registrati e/o in uso nel territorio per garantire l'efficacia del controllo su strada sul territorio dell'Unione. Le soluzioni tecnologiche dovrebbero essere usate dagli Stati membri solo se hanno dimostrato precisione e affidabilità tecnologica e se vengono applicate in linea generale in tutti gli Stati membri.

Or. en

Motivazione

Gli Stati membri devono usare solo soluzioni "comprovate", mentre le procedure di attuazione devono essere armonizzate tra gli Stati membri dell'UE. Deve essere lasciata agli Stati membri la facoltà di determinare il numero dei veicoli da sottoporre ai controlli, tenendo conto del numero di tali veicoli registrati e/o in uso nel territorio.

Emendamento 113 **Markus Ferber**

Proposta di direttiva **Considerando 13**

Testo della Commissione

(13) In effetti sono ormai disponibili soluzioni tecnologiche semplici, fisse o mobili, che permettono di preselezionare, senza fermarli, i veicoli che potrebbero essere in infrazione; queste soluzioni incidono meno sulla fluidità del traffico, sono meno onerose e garantiscono condizioni di sicurezza ottimali. Alcuni dispositivi possono essere installati a bordo dei veicoli pesanti e fornire al conducente un mezzo di autocontrollo che gli consente di rendersi conto se rispetta la normativa. Tali dispositivi di bordo possono anche comunicare i dati senza che sia necessario fermare il veicolo, ad agenti o a sistemi automatici di controllo collocati a bordo della strada, utilizzando un'interfaccia di comunicazione a microonde. In fase di

Emendamento

(13) In effetti sono ormai disponibili soluzioni tecnologiche semplici, fisse o mobili, che permettono di preselezionare, senza fermarli, i veicoli che potrebbero essere in infrazione; queste soluzioni incidono meno sulla fluidità del traffico, sono meno onerose e garantiscono condizioni di sicurezza ottimali. Alcuni dispositivi possono essere installati a bordo dei veicoli pesanti e fornire al conducente un mezzo di autocontrollo che gli consente di rendersi conto se rispetta la normativa. Tali dispositivi di bordo possono anche comunicare i dati senza che sia necessario fermare il veicolo, ad agenti o a sistemi automatici di controllo collocati a bordo della strada, utilizzando un'interfaccia di comunicazione a microonde. **Tutti i sistemi**

preselezione, **una soglia minima di pesatura per 2 000 veicoli/kilometro** risulta adeguata per garantire l'efficacia del controllo su strada sul territorio dell'Unione, **in quanto permette di monitorare ogni veicolo in media statistica ogni tre giorni.**

di controllo e tutti i requisiti tecnici sono armonizzati a livello europeo. Per i sistemi installati sui veicoli commerciali, occorre obbligatoriamente adottare le relative norme nelle procedure di omologazione per questi ultimi. In fase di preselezione, **l'estensione dell'ambito di applicazione ad almeno il []% dei veicoli sul territorio nazionale** risulta adeguata per garantire l'efficacia del controllo su strada sul territorio dell'Unione. **I veicoli di altri Stati membri vanno contemplati adeguatamente nella quota di controllo in funzione della rispettiva percentuale sui trasporti complessivi.**

Or. de

Motivazione

Negli Stati membri esistono diverse norme tecniche per i sistemi di controllo. Per avere valori confrontabili in tutta l'Unione, devono essere applicati i relativi requisiti. La preselezione delle misurazioni deve essere adeguata alla proposta di modifica sulla frequenza dei controlli per quanto concerne i controlli tecnici su strada.

Emendamento 114 **Silvia-Adriana Țicău**

Proposta di direttiva **Considerando 13**

Testo della Commissione

(13) In effetti sono ormai disponibili soluzioni tecnologiche semplici, fisse o mobili, che permettono di preselezionare, senza fermarli, i veicoli che potrebbero essere in infrazione; queste soluzioni incidono meno sulla fluidità del traffico, sono meno onerose e garantiscono condizioni di sicurezza ottimali. Alcuni dispositivi possono essere installati a bordo dei veicoli pesanti e fornire al conducente un mezzo di autocontrollo che gli consente di rendersi conto se rispetta la normativa. Tali dispositivi di bordo **possono** anche

Emendamento

(13) In effetti sono ormai disponibili soluzioni tecnologiche semplici, fisse o mobili, che permettono di preselezionare, senza fermarli, i veicoli che potrebbero essere in infrazione; queste soluzioni incidono meno sulla fluidità del traffico, sono meno onerose e garantiscono condizioni di sicurezza ottimali. Alcuni dispositivi possono essere installati a bordo dei veicoli pesanti e fornire al conducente un mezzo di autocontrollo che gli consente di rendersi conto se rispetta la normativa. Tali dispositivi di bordo **sono** anche **in**

comunicare i dati senza che sia necessario fermare il veicolo, ad agenti o a sistemi automatici di controllo collocati a bordo della strada, utilizzando un'interfaccia di comunicazione a microonde. In fase di preselezione, una soglia minima di pesatura per 2°000 veicoli/kilometro risulta adeguata per garantire l'efficacia del controllo su strada sul territorio dell'Unione, in quanto permette di monitorare ogni veicolo in media statistica ogni tre giorni.

grado di comunicare i dati senza che sia necessario fermare il veicolo, ad agenti o a sistemi automatici di controllo collocati a bordo della strada, utilizzando un'interfaccia di comunicazione a microonde. In fase di preselezione, una soglia minima di pesatura per 2°000 veicoli/kilometro risulta adeguata per garantire l'efficacia del controllo su strada sul territorio dell'Unione, in quanto permette di monitorare ogni veicolo in media statistica ogni tre giorni.

Or. ro

Emendamento 115 **Phil Bennion**

Proposta di direttiva **Considerando 13**

Testo della Commissione

(13) In effetti sono ormai disponibili soluzioni tecnologiche semplici, fisse o mobili, che permettono di preselezionare, senza fermarli, i veicoli che potrebbero essere in infrazione; queste soluzioni incidono meno sulla fluidità del traffico, sono meno onerose e garantiscono condizioni di sicurezza ottimali. **Alcuni** dispositivi **possono** essere installati a bordo dei veicoli pesanti e fornire al conducente un mezzo di autocontrollo che gli consente di rendersi conto se rispetta la normativa. Tali dispositivi di bordo possono anche comunicare i dati senza che sia necessario fermare il veicolo, ad agenti o a sistemi automatici di controllo collocati a bordo della strada, utilizzando un'interfaccia di comunicazione a microonde. **In fase di preselezione**, una soglia minima di pesatura per 2 000 veicoli/kilometro risulta adeguata per garantire l'efficacia del controllo su strada sul territorio dell'Unione, in quanto permette di

Emendamento

(13) In effetti sono ormai disponibili soluzioni tecnologiche semplici, fisse o mobili, che permettono di preselezionare, senza fermarli, i veicoli che potrebbero essere in infrazione; queste soluzioni incidono meno sulla fluidità del traffico, sono meno onerose e garantiscono condizioni di sicurezza ottimali. **Inoltre, se appropriato, dei** dispositivi **dovrebbero** essere installati a bordo dei veicoli pesanti **per** fornire al conducente un mezzo di autocontrollo che gli consente di rendersi conto se rispetta la normativa. Tali dispositivi di bordo possono anche comunicare i dati senza che sia necessario fermare il veicolo, ad agenti o a sistemi automatici di controllo collocati a bordo della strada, utilizzando un'interfaccia di comunicazione a microonde. **La preselezione deve basarsi su un sistema di valutazione dei rischi per garantire l'efficienza dei controlli e avere** una soglia minima di pesatura per 2 000

monitorare ogni veicolo in media statistica ogni tre giorni.

veicoli/kilometro risulta adeguata per garantire l'efficacia del controllo su strada sul territorio dell'Unione, in quanto permette di monitorare ogni veicolo in media statistica ogni tre giorni.

Or. en

Motivazione

Gli operatori di veicoli commerciali devono installare nei veicoli registrati dei dispositivi di bordo per la pesatura affinché il conducente possa controllare se il veicolo ottempera alla normativa.

Emendamento 116 Phil Bennion

Proposta di direttiva Considerando 14

Testo della Commissione

(14) Il numero elevato di infrazioni rilevate alle disposizioni della direttiva 96/53/CE è ampiamente riconducibile al livello non sufficientemente dissuasivo delle sanzioni previste dalla legislazione degli Stati membri per la violazione di tali norme, o all'assenza di sanzioni. Tale carenza è ulteriormente aggravata dalla notevole diversità di livelli di sanzioni amministrative vigenti nei vari Stati membri. Per ovviare a queste carenze è necessario procedere ad un ravvicinamento a livello dell'Unione, dei livelli e delle categorie di sanzioni amministrative per le violazioni della direttiva 96/53/CE. Tali sanzioni amministrative devono essere effettive, proporzionate e dissuasive.

Emendamento

(14) Il numero elevato di infrazioni rilevate alle disposizioni della direttiva 96/53/CE è ampiamente riconducibile al livello non sufficientemente dissuasivo delle sanzioni previste dalla legislazione degli Stati membri per la violazione di tali norme, o all'assenza di sanzioni. Tale carenza è ulteriormente aggravata dalla notevole diversità di livelli di sanzioni amministrative vigenti nei vari Stati membri. Per ovviare a queste carenze è necessario procedere ad un ravvicinamento a livello dell'Unione, dei livelli e delle categorie di sanzioni amministrative per le violazioni della direttiva 96/53/CE. Tali sanzioni amministrative devono essere effettive, proporzionate, dissuasive **e non discriminatorie**.

Or. en

Emendamento 117
Patricia van der Kammen

Proposta di direttiva
Considerando 14

Testo della Commissione

(14) Il numero elevato di infrazioni rilevate alle disposizioni della direttiva **96/53/CE** è ampiamente riconducibile al livello non sufficientemente dissuasivo delle sanzioni previste dalla legislazione degli Stati membri per la violazione di tali norme, o all'assenza di sanzioni. Tale carenza è ulteriormente aggravata dalla notevole diversità di livelli di sanzioni amministrative vigenti nei vari Stati membri. Per ovviare a queste carenze è necessario procedere ad un ravvicinamento a livello dell'Unione, dei livelli e delle categorie di sanzioni amministrative per le violazioni della direttiva **96/53/CE**.

Emendamento

(14) Il numero elevato di infrazioni rilevate alle disposizioni della direttiva **2002/7/CE** è ampiamente riconducibile al livello non sufficientemente dissuasivo delle sanzioni previste dalla legislazione degli Stati membri per la violazione di tali norme, o all'assenza di sanzioni. Tale carenza è ulteriormente aggravata dalla notevole diversità di livelli di sanzioni amministrative vigenti nei vari Stati membri. Per ovviare a queste carenze è necessario procedere ad un ravvicinamento a livello dell'Unione, dei livelli e delle categorie di sanzioni amministrative per le violazioni della direttiva **2002/7/CE**.

Or. nl

Emendamento 118
Patricia van der Kammen

Proposta di direttiva
Considerando 15

Testo della Commissione

(15) Le autorità di controllo degli Stati membri devono poter scambiare informazioni per rendere più efficaci i controlli sul peso dei veicoli o degli autotreni a livello internazionale, nonché per facilitare il buon svolgimento di tali controlli, in particolare l'identificazione dei contravventori, la descrizione delle infrazioni e delle sanzioni applicate, e lo stato di onorabilità dell'impresa interessata.

Emendamento

(15) Le autorità di controllo degli Stati membri devono poter scambiare informazioni per rendere più efficaci i controlli sul peso dei veicoli o degli autotreni a livello internazionale, nonché per facilitare il buon svolgimento di tali controlli, in particolare l'identificazione dei contravventori, la descrizione delle infrazioni e delle sanzioni applicate, e lo

Il punto di contatto designato a norma dell'articolo 18, paragrafo 1, del regolamento n. 1071/2009/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada e abroga la direttiva 96/26/CE del Consiglio⁹, potrebbe fungere da intermediario per lo scambio di tali informazioni.

stato di onorabilità dell'impresa interessata.

⁹ *GU L 300 del 14.11.2009, pag. 51.*

Or. nl

Emendamento 119
Patricia van der Kammen

Proposta di direttiva
Considerando 16

Testo della Commissione

Emendamento

(16) È importante che il Parlamento europeo e il Consiglio siano regolarmente informati circa i controlli effettuati dagli Stati membri sul traffico stradale. Queste informazioni, fornite dagli Stati membri, consentiranno alla Commissione di verificare il rispetto della presente direttiva da parte dei vettori, e stabilire se devono eventualmente essere adottate misure coercitive supplementari.

soppresso

Or. nl

Emendamento 120
Phil Bennion

Proposta di direttiva
Considerando 16

Testo della Commissione

(16) È importante che il Parlamento europeo e il Consiglio siano regolarmente informati circa i controlli effettuati dagli Stati membri sul traffico stradale. Queste informazioni, fornite dagli Stati membri, consentiranno alla Commissione di verificare il rispetto della presente direttiva da parte dei vettori, e stabilire se devono eventualmente essere adottate misure coercitive supplementari.

Emendamento

(16) È importante che il Parlamento europeo e il Consiglio siano regolarmente informati circa i controlli effettuati dagli Stati membri sul traffico stradale. Queste informazioni, fornite dagli Stati membri **attraverso il proprio punto di contatto**, consentiranno alla Commissione di verificare il rispetto della presente direttiva da parte dei vettori, e stabilire se devono eventualmente essere adottate misure coercitive supplementari.

Or. en

Emendamento 121
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Proposta di direttiva
Considerando 16

Testo della Commissione

(16) È importante che il Parlamento europeo e il Consiglio siano **regolarmente** informati circa i controlli effettuati dagli Stati membri sul traffico stradale. Queste informazioni, fornite dagli Stati membri, consentiranno alla Commissione di verificare il rispetto della presente direttiva da parte dei vettori, e stabilire se devono eventualmente essere adottate misure coercitive supplementari.

Emendamento

(16) È importante che il Parlamento europeo e il Consiglio siano informati circa i controlli effettuati **periodicamente** dagli Stati membri sul traffico stradale. Queste informazioni, fornite dagli Stati membri, consentiranno alla Commissione di verificare il rispetto della presente direttiva da parte dei vettori, e stabilire se devono eventualmente essere adottate misure coercitive supplementari.

Or. en

Emendamento 122
Patricia van der Kammen

Proposta di direttiva
Considerando 17

Testo della Commissione

(17) La Commissione deve essere autorizzata ad adottare atti delegati, a norma dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, per definire i requisiti imposti a nuovi dispositivi aerodinamici posti all'estremità posteriore dei veicoli o alla progettazione di nuovi veicoli a motore, nonché le specifiche tecniche che permettano di assicurare la completa interoperabilità dei dispositivi di pesatura di bordo, e gli orientamenti sulle procedure di controllo del peso dei veicoli in circolazione. È particolarmente importante che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. Nel contesto della preparazione e della stesura degli atti delegati, occorre che la Commissione garantisca contemporaneamente una trasmissione corretta e tempestiva dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.

Emendamento

soppresso

Or. nl

Emendamento 123
Dieter-Lebrecht Koch

Proposta di direttiva
Considerando 17

Testo della Commissione

(17) La Commissione deve essere autorizzata ad adottare atti delegati, a norma dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, per

Emendamento

(17) La Commissione deve essere autorizzata ad adottare atti delegati, a norma dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, per

definire i requisiti imposti a nuovi dispositivi aerodinamici posti all'estremità posteriore dei veicoli o alla progettazione di nuovi veicoli a motore, nonché le specifiche tecniche che permettano di assicurare la completa interoperabilità dei dispositivi di pesatura di bordo, e gli orientamenti sulle procedure di controllo del peso dei veicoli in circolazione. È particolarmente importante che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. Nel contesto della preparazione e della stesura degli atti delegati, la Commissione deve anche garantire la corretta e tempestiva trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.

definire i requisiti imposti a nuovi dispositivi aerodinamici **e di protezione antincastro** posti **lateralmente e** all'estremità posteriore dei veicoli o alla progettazione di nuovi veicoli a motore, nonché le specifiche tecniche che permettano di assicurare la completa interoperabilità dei dispositivi di pesatura di bordo, e gli orientamenti sulle procedure di controllo del peso dei veicoli in circolazione. È particolarmente importante che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. Nel contesto della preparazione e della stesura degli atti delegati, la Commissione deve anche garantire la corretta e tempestiva trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.

Or. de

Emendamento 124
Phil Bennion

Proposta di direttiva
Considerando 17

Testo della Commissione

(17) La Commissione deve essere autorizzata ad adottare atti delegati, a norma dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, per definire i requisiti imposti a nuovi dispositivi aerodinamici posti all'estremità posteriore dei veicoli o alla progettazione di nuovi veicoli a motore, nonché le specifiche tecniche che permettano di assicurare la completa interoperabilità dei dispositivi di pesatura di bordo, e gli orientamenti sulle procedure di controllo del peso dei veicoli in circolazione. È particolarmente importante che la Commissione, nei lavori preparatori,

Emendamento

(17) La Commissione deve essere autorizzata ad adottare atti delegati, a norma dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, per definire i requisiti imposti a nuovi dispositivi aerodinamici posti all'estremità posteriore dei veicoli o alla progettazione di nuovi veicoli a motore, **per rivedere le procedure di omologazione europee previste ai sensi della direttiva 2007/46/CE nel quadro delle normative UNECE**, nonché le specifiche tecniche che permettano di assicurare la completa interoperabilità dei dispositivi di pesatura di bordo, e gli orientamenti sulle procedure

svolga le opportune consultazioni, anche sentendo il parere degli esperti. Nel contesto della preparazione e della stesura degli atti delegati, la Commissione deve anche garantire la corretta e tempestiva trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.

di controllo del peso dei veicoli in circolazione. È particolarmente importante che la Commissione, nei lavori preparatori, svolga le opportune consultazioni, anche sentendo il parere degli esperti. Nel contesto della preparazione e della stesura degli atti delegati, la Commissione deve anche garantire la corretta e tempestiva trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.

Or. en

Emendamento 125 **Philippe De Backer**

Proposta di direttiva **Considerando 17**

Testo della Commissione

(17) La Commissione deve essere autorizzata ad adottare atti delegati, a norma dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, per definire i requisiti imposti a nuovi dispositivi aerodinamici posti all'estremità posteriore dei veicoli o alla progettazione di nuovi veicoli a motore, nonché le specifiche tecniche che permettano di assicurare la completa interoperabilità dei dispositivi di pesatura di bordo, e gli orientamenti sulle procedure di controllo del peso dei veicoli in circolazione. È particolarmente importante che la Commissione, nei lavori preparatori, svolga le opportune consultazioni, anche sentendo il parere degli esperti. ***Nel contesto della preparazione e della stesura degli atti delegati,*** la Commissione deve anche garantire la corretta e tempestiva trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.

Emendamento

(17) La Commissione deve essere autorizzata ad adottare atti delegati, a norma dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, per definire i requisiti imposti a nuovi dispositivi aerodinamici posti all'estremità posteriore dei veicoli o alla progettazione di nuovi veicoli a motore, nonché le specifiche tecniche che permettano di assicurare la completa interoperabilità dei dispositivi di pesatura di bordo, e gli orientamenti sulle procedure di controllo del peso dei veicoli in circolazione. È particolarmente importante che la Commissione, nei lavori preparatori, svolga le opportune consultazioni, anche sentendo il parere degli esperti. ***Le consultazioni dovrebbero includere i principali interlocutori, come i produttori di veicoli pesanti e i costruttori di casse mobili e rimorchi.*** La Commissione deve anche garantire la corretta e tempestiva trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio. ***Agli interlocutori dovrebbe essere lasciato un***

tempo sufficiente per ottemperare a tali obblighi.

Or. en

Emendamento 126
Patricia van der Kammen

Proposta di direttiva
Considerando 18

Testo della Commissione

(18) Poiché gli obiettivi della presente direttiva non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque, a motivo delle dimensioni e degli effetti dell'azione, essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. In conformità al principio di proporzionalità sancito dallo stesso articolo, la presente direttiva si limita a quanto necessario per il conseguimento di quell'obiettivo.

Emendamento

soppresso

Or. nl

Emendamento 127
Inés Ayala Sender

Proposta di direttiva
Considerando 18 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(18 bis) Qualora fossero apportate delle modifiche ai pesi e alle dimensioni contemplate nel presente regolamento, tali modifiche dovrebbero essere armonizzate e, in qualsiasi caso, si dovrebbe determinare un quadro di riferimento

temporaneo per l'entrata in vigore, che consenta alle imprese di rinnovare il parco auto senza per questo generare distorsioni della concorrenza sul proprio mercato.

Or. es

Emendamento 128
Patricia van der Kammen

Proposta di direttiva
Considerando 19

Testo della Commissione

(19) La direttiva **96/53/CE** deve essere pertanto modificata in conseguenza,

Emendamento

(19) La direttiva **2002/7/CE** deve essere pertanto modificata in conseguenza,

Or. nl

Emendamento 129
Patricia van der Kammen

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – parte introduttiva

Testo della Commissione

La direttiva **96/53/CE** è così modificata:

Emendamento

La direttiva **2002/7/CE** è così modificata:

Or. nl

Emendamento 130
Corien Wortmann-Kool

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 1 – trattino 1
Direttiva 96/53/CE
Articolo 2 – comma 1

Testo della Commissione

- «veicolo a propulsione ibrida»: un veicolo ai sensi della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli¹⁰, munito di uno o più motori di trazione funzionanti a energia elettrica e non collegati in modo permanente alla rete e uno o più motori di trazione a combustione interna;

Emendamento

- «combustibili alternativi»: combustibili che sostituiscono le fonti di petrolio fossile nella fornitura di energia per il trasporto e che possono contribuire alla decarbonizzazione dei trasporti. Essi comprendono:

- elettricità,*
- idrogeno,*
- biocarburanti, quali definiti nella direttiva 2009/28/CE del Parlamento europeo e del Consiglio,*
- combustibili sintetici,*
- gas naturale, compreso il biometano, in forma gassosa (gas naturale compresso - GNC) e liquefatta (gas naturale liquefatto - GNL),*
- gas di petrolio liquefatto (GPL) e calore di scarto.*

¹⁰ *GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1.*

Or. en

Emendamento 131

Phil Bennion

Proposta di direttiva

Articolo 1 – comma 1 – punto 1 – trattino 2 bis (nuovo)

Direttiva 96/53/CE

Articolo 2 – paragrafo 1 – comma 1

Testo della Commissione

Emendamento

- «tecnologia a bassa produzione di carbonio»: tecnologia in cui è dimostrabile il risparmio di CO₂;

Or. en

Motivazione

La lunghezza supplementare consentita nel quadro della presente direttiva deve essere usata per stimolare lo sviluppo di tecnologie innovative, atte a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti.

Emendamento 132

Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Proposta di direttiva

Articolo 1 – comma 1 – punto 1 – trattino 3

Direttiva 96/53/CE

Articolo 2 – paragrafo 1 – comma 1

Testo della Commissione

Emendamento

- «unità di trasporto intermodale»: unità che può rientrare in una delle seguenti categorie: container, cassa mobile, semirimorchio;

- «unità di trasporto intermodale»: unità che può rientrare in una delle seguenti categorie: container, cassa mobile, semirimorchio, **veicolo commerciale pesante**;

Or. pl

Motivazione

La definizione proposta limita l'ambito di applicazione a container, casse mobili e semirimorchi, escludendo per esempio i veicoli commerciali pesanti trasportati su

piattaforme ferroviarie. C'è il rischio che tale definizione possa essere mutuata in futuro da altri settori rendendo impossibile considerare come trasporto intermodale il trasporto di autocarri su treni nel caso in cui siano privi di cassa mobile o semirimorchio.

Emendamento 133
Corien Wortmann-Kool

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – lettera 1 – trattino 3
Direttiva 96/53/CE
Articolo 2 – paragrafo 1 – comma 1

Testo della Commissione

- «unità di **trasporto** intermodale»: unità che può rientrare in una delle seguenti categorie: container, cassa mobile, semirimorchio;

Emendamento

- «unità di **carico** intermodale»: unità che può rientrare in una delle seguenti categorie: container, cassa mobile, semirimorchio;

Or. en

Motivazione

Il concetto di "unità di carico intermodale" è più comunemente usato nel settore.

Emendamento 134
Jörg Leichtfried

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 1 – trattino 3 bis (nuovo)
Direttiva 96/53/CE
Articolo 2 – paragrafo 1 – comma 1 – trattino 12 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

- «**combustibili alternativi**»: **combustibili che forniscono un sostituto per le fonti di petrolio fossile nella fornitura di energia per il trasporto e che possono contribuire alla decarbonizzazione dei trasporti.**
Essi comprendono:
- **elettricità,**
- **idrogeno,**

- *combustibili sintetici,*
- *gas naturale, compreso il biometano, in forma gassosa (gas naturale compresso - GNC) e liquefatta (gas naturale liquefatto - GNL),*
- *gas di petrolio liquefatto (GPL) e*
- *calore di scarto;*

Or. de

Motivazione

Per fornire una definizione di "veicolo a motore alternativo" neutra sul piano tecnologico, è opportuno definire prima i "combustibili alternativi".

Emendamento 135
Jörg Leichtfried

Proposta di direttiva

Articolo 1 – comma 1 – punto 1 – trattino 3 ter (nuovo)

Direttiva 96/53/CE

Articolo 2 – paragrafo 2 – comma 1 – trattino 12 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

- *«trasporto combinato»: trasporto di merci tra Stati membri nel quale l'autocarro, il rimorchio, il semirimorchio con o senza veicolo trattore, la cassa mobile o il container da 20 piedi o più effettuano la parte iniziale o terminale del viaggio su strada e l'altra parte per ferrovia, per via navigabile o per mare, allorché questa parte del viaggio supera i 100 km ed effettuano il tratto iniziale o finale del viaggio di trasporto su strada:*
- *fra il punto di carico della merce e l'appropriata stazione ferroviaria di carico più vicina per il tragitto iniziale e fra il punto di scarico della merce e l'appropriata stazione ferroviaria di scarico più vicina per il tragitto terminale, oppure*

- in un raggio non superiore a 150 km dal porto fluviale o marittimo di imbarco o di sbarco;

Or. en

Motivazione

Si tratta di una correzione dell'emendamento presentato nella proposta di relazione (mancavano dei termini nella definizione). Appare infatti opportuno utilizzare in tutto il testo la definizione esistente di "trasporto combinato" ai sensi della direttiva 92/106/CEE, invece di introdurre il nuovo concetto di "trasporto intermodale".

**Emendamento 136
Corien Wortmann-Kool**

Proposta di direttiva

Articolo 1 – comma 1 – punto 1 – trattino 3 ter (nuovo)

Direttiva 96/53/CE

Articolo 2 – paragrafo 2 – comma 1 – trattino 12 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

- «trasporto combinato»: trasporto di merci nel quale l'autocarro, il rimorchio, il semirimorchio con o senza veicolo trattore, la cassa mobile o il container effettuano la parte iniziale o terminale del viaggio su strada e l'altra parte per ferrovia, per via navigabile o per mare, allorché questa parte del viaggio supera i 100 km ed effettuano il tratto iniziale o finale del viaggio di trasporto su strada:

- fra il punto di carico della merce e l'appropriata stazione ferroviaria di carico più vicina per il tragitto iniziale e fra il punto di scarico della merce e l'appropriata stazione ferroviaria di scarico più vicina per il tragitto terminale, oppure

- in un raggio non superiore a 150 km dal porto fluviale o marittimo di imbarco o di sbarco;

Or. en

Motivazione

Il trasporto combinato è sempre un'operazione che implica due percorsi: il trasporto stradale sul tragitto iniziale (dal luogo di carico fino al terminale) e il trasporto stradale sul tragitto finale (dal terminale al luogo di destinazione). Limitando il trasporto stradale a un'operazione a un tragitto, imprenditori e spedizionieri si troverebbero costretti a rinunciare alla connessione diretta porto/ferrovia per poter usufruire della direttiva sul trasporto combinato, caso molto raro nell'UE.

Emendamento 137

Michel Dantin, Dominique Riquet

Proposta di direttiva

Articolo 1 – comma 1 – punto 2

Testo della Commissione

Emendamento

2) L'articolo 4 è così modificato:

soppresso

(a) Il termine "nazionale" è soppresso alle lettere a) e b) del paragrafo 1.

(b) La prima frase del secondo comma dell'articolo 4, paragrafo 4, è sostituita dalla seguente:

"Le attività di trasporto sono considerate come non pregiudicanti in modo significativo la concorrenza internazionale nel settore dei trasporti, se esse si svolgono sul territorio di uno Stato membro o, nel caso di un'operazione transfrontaliera, se si svolgono solo tra due Stati membri limitrofi ognuno dei quali ha adottato misure in applicazione del presente paragrafo, e in presenza di una o l'altra delle condizioni previste alle lettere a) e b):"

Or. fr

Emendamento 138
Ismail Ertug

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 2 – parte introduttiva
Direttiva 96/53/CE
Articolo 4 – paragrafo 4 – comma 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

2) *L'articolo 4 è così modificato:*

Emendamento

2) *All'articolo 4, paragrafo 4, dopo il secondo comma si aggiunge il seguente:*

"Fatti salvi i diritti degli Stati membri stabiliti negli atti di adesione all'Unione, sono vietate le operazioni di trasporto internazionale eseguite da veicoli o veicoli combinati con dimensioni che differiscono da quelle di cui all'allegato I. Gli Stati membri ove siano già state autorizzate altezze diverse per i veicoli possono continuare ad utilizzarli per le operazioni di trasporto nazionali."

Or. de

Motivazione

Viene precisato che le disposizioni vigenti vietano le operazioni di trasporto internazionale eseguite da veicoli con dimensioni differenti, in termini di peso e lunghezza. Il loro impiego potrebbe compromettere gli obiettivi concordati nel Libro bianco. È pertanto necessario eseguire prima una valutazione di impatto esaustiva, incluso l'impatto in termini di trasferimento modale, sicurezza, infrastrutture, condizioni sociali e occupazionali, PMI, logistica, inquinamento, rumorosità ecc.

Emendamento 139
Hubert Pirker

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 2 – parte introduttiva
Direttiva 96/53/CE
Articolo 4 – paragrafo 4 – comma 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

2) *L'articolo 4 è così modificato:*

Emendamento

2) *All'articolo 4, paragrafo 4, dopo il secondo comma si aggiunge il seguente:*

"Fatti salvi i diritti degli Stati membri stabiliti negli atti di adesione all'Unione, a tutela del mercato interno europeo, i veicoli le cui dimensioni o peso eccedono i limiti massimi stabiliti dalla presente direttiva, possono circolare unicamente su determinate strade e su richiesta nel territorio di uno Stato membro. Nel valutare tali richieste, gli Stati membri considerano diversi fattori, quali le infrastrutture esistenti e i requisiti di sicurezza stradale."

Or. de

Motivazione

Il chiarimento è necessario per spiegare ulteriormente la finalità della presente direttiva: le dimensioni massime e il peso dei veicoli sono stabiliti a livello europeo per garantire il funzionamento del mercato interno. La trasgressione distorce la concorrenza e danneggia quindi il mercato interno.

Emendamento 140
Artur Zasada

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 2 – parte introduttiva
Direttiva 96/53/CE
Articolo 4 – paragrafo 4 – comma 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

2) *L'articolo 4 è così modificato:*

Emendamento

2) *All'articolo 4, paragrafo 4, dopo il secondo comma si aggiunge il seguente:*

"È vietato l'uso transfrontaliero di veicoli combinati con dimensioni che differiscono da quelle stabilite all'allegato I, punti 1.1, da 1.2 a 1.8, 4.2 e 4.4. La Commissione europea è invitata a intraprendere uno studio esaustivo sul potenziale impatto della circolazione transfrontaliera di veicoli più lunghi e più pesanti nel sistema di trasporto europeo, in particolare sulla concorrenza internazionale."

Or. en

Emendamento 141
Franco Frigo, David-Maria Sassoli

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 2 – parte introduttiva
Direttiva 96/53/CE
Articolo 4 – paragrafo 4 – comma 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

2) *L'articolo 4 è così modificato:*

Emendamento

2) *All'articolo 4, paragrafo 4, dopo il secondo comma si aggiunge il seguente:*

"È vietato l'uso transfrontaliero di veicoli con dimensioni che differiscono da quelle di cui all'allegato I, punti 1.1, 1.2, da 1.4 a 1.8, 4.2 e 4.4, in linea con l'obiettivo del paragrafo 1."

Motivazione

Lo scopo dell'emendamento è di chiarire che la direttiva 96/53/CE non è mai stata intesa ad autorizzare l'uso transfrontaliero dei cosiddetti veicoli di concetto modulare. L'uso transfrontaliero dei suddetti veicoli è infatti contrario ai principali obiettivi politici dell'Unione, tra i quali quelli elencati nel Libro bianco in termini di trasferimento modale, sicurezza, PMI, inquinamento ecc.

Emendamento 142

Markus Ferber

Proposta di direttiva

Articolo 1 – comma 1 – punto 2 – parte introduttiva

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4

Testo della Commissione

2) L'articolo 4 è così modificato:

Emendamento

2) L'articolo 4 è così modificato:

"Tuttavia, gli Stati membri possono autorizzare nel loro territorio la circolazione di veicoli o di veicoli combinati per il trasporto nazionale di merci non conformi alle caratteristiche di cui all'allegato I, punti 1.3, 2, 3 e 4.3, nel rispetto di condizioni e meccanismi di controllo severi. Gli Stati membri che non autorizzano nel loro territorio la circolazione di veicoli o di veicoli combinati non conformi alle caratteristiche di cui all'allegato I, punti 1.3, 2, 3 e 4.3, possono vietare anche la circolazione di veicoli commerciali di altri Stati membri."

Or. de

Emendamento 143
Nathalie Griesbeck, Robert Rochefort

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 2 – parte introduttiva
Direttiva 96/53/CE
Articolo 4 – paragrafo 4 – comma 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

2) *L'articolo 4 è così modificato:*

Emendamento

2) *All'articolo 4, paragrafo 4, dopo il secondo comma è inserito il comma seguente:*

"Fatti salvi i diritti degli Stati membri stabiliti negli atti di adesione all'Unione, sono vietate le operazioni di trasporto internazionale eseguite da veicoli o veicoli combinati con dimensioni che differiscono da quelle di cui all'allegato I."

Or. fr

Emendamento 144
Ismail Ertug

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 2 – lettera a

Testo della Commissione

(a) Il termine "nazionale" è soppresso alle lettere a) e b) del paragrafo 1.

Emendamento

soppresso

Or. de

Emendamento 145
Michel Dantin, Dominique Riquet

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 2 – lettera a

Testo della Commissione

Emendamento

(a) Il termine "nazionale" è soppresso alle lettere a) e b) del paragrafo 1.

soppresso

Or. fr

Emendamento 146
Brian Simpson

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 2 – lettera a

Testo della Commissione

Emendamento

(a) Il termine "nazionale" è soppresso alle lettere a) e b) del paragrafo 1.

soppresso

Or. en

Emendamento 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

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 2 – lettera a
Direttiva 96/53/CE
Articolo 4 – paragrafo 2

Testo della Commissione

Emendamento

(a) Il termine "nazionale" è soppresso alle lettere a) e b) del paragrafo 1.

(a) Il termine "nazionale" è soppresso alle lettere a) e b) del paragrafo 2.

Motivazione

È eccessivamente restrittivo consentire espressamente il trasporto transfrontaliero di merci con veicoli più lunghi, mantenendo al contempo il divieto sul trasporto transfrontaliero con veicoli più pesanti e/o più alti. Sarebbe incoerente limitare le operazioni con veicoli più pesanti o più alti da entrambe le parti della frontiera, consentendo però il trasporto transfrontaliero con veicoli più lunghi.

Emendamento 148
Silvia-Adriana Țicău

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 2 – lettera a
Direttiva 96/53/CE
Articolo 4 – paragrafo 1

Testo della Commissione

(a) Il termine "nazionale" è soppresso alla lettera a) del paragrafo 1.

Emendamento

(Non concerne la versione italiana)

Or. ro

Emendamento 149
Peter van Dalen

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 2 – lettera a bis (nuova)
Direttiva 96/53/CE
Articolo 4 – paragrafo 2 – lettera a bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

(a bis) È inserito il seguente paragrafo 2 bis:

(a bis) "Gli Stati membri autorizzano che i veicoli (combinati) per il trasporto stradale che non soddisfano i requisiti stabiliti all'allegato I, punti 1.3, 2, 3, 4.1 e/o 4.3, vengano impiegati per il trasporto transfrontaliero tra Stati membri limitrofi che hanno adottato misure in

applicazione del presente paragrafo."

Or. nl

Emendamento 150

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

Proposta di direttiva

Articolo 1 – comma 1 – punto 2 – lettera a bis (nuova)

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 4 – comma 1

Testo della Commissione

Emendamento

(a bis) La prima frase dell'articolo 4, paragrafo 4, è sostituita dalla seguente frase:

"Gli Stati membri possono consentire a veicoli o veicoli combinati usati per il trasporto merci che svolgono talune operazioni di trasporto e che non pregiudicano in maniera significativa la concorrenza internazionale nel settore del trasporto di circolare nel proprio territorio con pesi e dimensioni che differiscono da quelli previsti all'allegato I, punti 1, 2 e 4."

Or. en

Emendamento 151

Herbert Dorfmann, Richard Seeber

Proposta di direttiva

Articolo 1 – comma 1 – punto 2 – lettera b

Testo della Commissione

Emendamento

(b) La prima frase del secondo comma dell'articolo 4, paragrafo 4, è sostituita dalla seguente:

soppresso

"Le attività di trasporto sono considerate come non pregiudicanti in modo significativo la concorrenza internazionale nel settore dei trasporti, se esse si svolgono sul territorio di uno Stato membro o, nel caso di un'operazione transfrontaliera, se si svolgono solo tra due Stati membri limitrofi ognuno dei quali ha adottato misure in applicazione del presente paragrafo, e in presenza di una o l'altra delle condizioni previste alle lettere a) e b):"

Or. de

Emendamento 152

Ismail Ertug

Proposta di direttiva

Articolo 1 – comma 1 – punto 2 – lettera b

Testo della Commissione

Emendamento

(b) La prima frase del secondo comma dell'articolo 4, paragrafo 4, è sostituita dalla seguente:

soppresso

"Le attività di trasporto sono considerate come non pregiudicanti in modo significativo la concorrenza internazionale nel settore dei trasporti, se esse si svolgono sul territorio di uno Stato membro o, nel caso di un'operazione transfrontaliera, se si svolgono solo tra due Stati membri limitrofi ognuno dei quali ha adottato misure in applicazione del presente paragrafo, e in presenza di una o l'altra delle condizioni previste alle lettere a) e b):"

Or. de

Emendamento 153
Michel Dantin, Dominique Riquet

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 2 – lettera b

Testo della Commissione

Emendamento

(b) La prima frase del secondo comma dell'articolo 4, paragrafo 4, è sostituita dalla seguente:

soppresso

"Le attività di trasporto sono considerate come non pregiudicanti in modo significativo la concorrenza internazionale nel settore dei trasporti, se esse si svolgono sul territorio di uno Stato membro o, nel caso di un'operazione transfrontaliera, se si svolgono solo tra due Stati membri limitrofi ognuno dei quali ha adottato misure in applicazione del presente paragrafo, e in presenza di una o l'altra delle condizioni previste alle lettere a) e b):"

Or. fr

Emendamento 154
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 2 – lettera b

Testo della Commissione

Emendamento

(b) La prima frase del secondo comma dell'articolo 4, paragrafo 4, è sostituita dalla seguente:

soppresso

"Le attività di trasporto sono considerate come non pregiudicanti in modo significativo la concorrenza internazionale nel settore dei trasporti, se esse si svolgono sul territorio di uno Stato membro o, nel caso di un'operazione

transfrontaliera, se si svolgono solo tra due Stati membri limitrofi ognuno dei quali ha adottato misure in applicazione del presente paragrafo, e in presenza di una o l'altra delle condizioni previste alle lettere a) e b):"

Or. en

Emendamento 155
Sabine Wils

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 2 – lettera b

Testo della Commissione

Emendamento

(b) La prima frase del secondo comma dell'articolo 4, paragrafo 4, è sostituita dalla seguente:

soppresso

"Le attività di trasporto sono considerate come non pregiudicanti in modo significativo la concorrenza internazionale nel settore dei trasporti, se esse si svolgono sul territorio di uno Stato membro o, nel caso di un'operazione transfrontaliera, se si svolgono solo tra due Stati membri limitrofi ognuno dei quali ha adottato misure in applicazione del presente paragrafo, e in presenza di una o l'altra delle condizioni previste alle lettere a) e b):"

Or. en

Motivazione

Non sussiste alcun presupposto per affermare che, limitando le operazioni transfrontaliere a due Stati membri, non si produce un impatto significativo sulla concorrenza internazionale. Eventuali deviazioni rispetto ai pesi e alle dimensioni standard devono rimanere una questione puramente nazionale.

Emendamento 156
Nathalie Griesbeck, Robert Rochefort

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 2 – lettera b

Testo della Commissione

Emendamento

(b) La prima frase del secondo comma dell'articolo 4, paragrafo 4, è sostituita dalla seguente:

soppresso

"Le attività di trasporto sono considerate come non pregiudicanti in modo significativo la concorrenza internazionale nel settore dei trasporti, se esse si svolgono sul territorio di uno Stato membro o, nel caso di un'operazione transfrontaliera, se si svolgono solo tra due Stati membri limitrofi ognuno dei quali ha adottato misure in applicazione del presente paragrafo, e in presenza di una o l'altra delle condizioni previste alle lettere a) e b):"

Or. fr

Emendamento 157
Phil Bennion

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 2 – lettera b – parte introduttiva
Direttiva 96/53/CE
Articolo 4 – paragrafo 4 – comma 1

Testo della Commissione

Emendamento

(b) La prima frase del secondo comma dell'articolo 4, paragrafo 4, è sostituita dalla seguente:

(b) All'articolo 4, paragrafo 4, il comma 1 è così modificato:

"Gli Stati membri possono solamente autorizzare la circolazione nel loro territorio di veicoli o di veicoli combinati per il trasporto di merci, che effettuano

talune attività di trasporto nazionale e che non pregiudicano in modo significativo la concorrenza internazionale nel settore dei trasporti nonché gli obiettivi ambientali e di sicurezza dell'Unione europea, le cui dimensioni differiscono da quelle stabilite all'allegato I, punti 1.1, 1.2, da 1.4 da 1.8, 4.2 e 4.4."

Or. en

Motivazione

Deve essere consentita una deroga solo se non si producono conseguenze per il normale funzionamento del mercato unico e se non vengono contraddetti gli obiettivi ambientali e di sicurezza dell'UE ai sensi delle normative applicabili, ad esempio gli obiettivi fissati nell'ambito di Connecting Europe e nel programma sulle reti di trasporto transeuropee.

Emendamento 158

Hubert Pirker

Proposta di direttiva

Articolo 1 – comma 1 – punto 2 – lettera b

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 4 – comma 2

Testo della Commissione

Emendamento

"Le attività di trasporto sono considerate come non pregiudicanti in modo significativo la concorrenza internazionale nel settore dei trasporti, se esse si svolgono sul territorio di uno Stato membro o, nel caso di un'operazione transfrontaliera, se si svolgono solo tra due Stati membri limitrofi ognuno dei quali ha adottato misure in applicazione del presente paragrafo, e in presenza di una o l'altra delle condizioni previste alle lettere a) e b):"

soppresso

Or. de

Motivazione

Il paragrafo va cancellato, poiché si fonda su una semplice decisione della Commissione,

senza una valutazione delle conseguenze e un'analisi con i relativi dati numerici.

Emendamento 159

Brian Simpson

Proposta di direttiva

Articolo 1 – comma 1 – punto 2 – lettera b

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 4 – comma 2

Testo della Commissione

Emendamento

"Le attività di trasporto sono considerate come non pregiudicanti in modo significativo la concorrenza internazionale nel settore dei trasporti, se esse si svolgono sul territorio di uno Stato membro o, nel caso di un'operazione transfrontaliera, se si svolgono solo tra due Stati membri limitrofi ognuno dei quali ha adottato misure in applicazione del presente paragrafo, e in presenza di una o l'altra delle condizioni previste alle lettere a) e b):"

soppresso

Or. en

Emendamento 160

Georges Bach, Bogusław Liberadzki

Proposta di direttiva

Articolo 1 – comma 1 – punto 2 – lettera b

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 4 – comma 2

Testo della Commissione

Emendamento

"Le attività di trasporto sono considerate come non pregiudicanti in modo significativo la concorrenza internazionale nel settore dei trasporti, se esse si svolgono sul territorio di uno Stato membro o, nel caso di un'operazione transfrontaliera, se si svolgono solo tra

soppresso

due Stati membri limitrofi ognuno dei quali ha adottato misure in applicazione del presente paragrafo, e in presenza di una o l'altra delle condizioni previste alle lettere a) e b):"

Or. en

Motivazione

Si tratta di un'ipotesi della Commissione che deve essere comprovata da una valutazione d'impatto, tenendo conto anche dei potenziali effetti e conseguenze derivanti dall'uso generalizzato di veicoli più lunghi e più pesanti nel trasporto stradale internazionale.

Emendamento 161
Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 2 – lettera b
Direttiva 96/53/CE
Articolo 4 – paragrafo 4 – comma 2

Testo della Commissione

"Le attività di trasporto sono considerate come non pregiudicanti in modo significativo la concorrenza internazionale nel settore dei trasporti, *se esse si svolgono sul territorio di uno Stato membro o, nel caso di un'operazione transfrontaliera, se si svolgono solo tra due Stati membri limitrofi ognuno dei quali ha adottato misure in applicazione del presente paragrafo, e* in presenza di una o l'altra delle condizioni previste alle lettere a) e b):"

Emendamento

"Le attività di trasporto sono considerate come non pregiudicanti in modo significativo la concorrenza internazionale nel settore dei trasporti, in presenza di una o l'altra delle condizioni previste alle lettere a) e b):"

Or. pl

Motivazione

Consentire il traffico internazionale di veicoli che non rispettano la normativa è in contraddizione con l'obiettivo principale della stessa, ossia definire le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale.

Emendamento 162
Oldřich Vlasák

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 2 – lettera b
Direttiva 96/53/CE
Articolo 4 – paragrafo 4 – comma 2

Testo della Commissione

"Le attività di trasporto sono considerate come non pregiudicanti in modo significativo la concorrenza internazionale nel settore dei trasporti, se esse si svolgono sul territorio di uno Stato membro o, nel caso di un'operazione transfrontaliera, se si svolgono solo tra due Stati membri limitrofi ognuno dei quali ha adottato misure in applicazione del presente paragrafo, e in presenza di una o l'altra delle condizioni previste alle lettere a) e b):"

Emendamento

"Le attività di trasporto sono considerate come non pregiudicanti in modo significativo la concorrenza internazionale nel settore dei trasporti, se esse si svolgono sul territorio di uno Stato membro o, nel caso di un'operazione transfrontaliera, se si svolgono solo tra due Stati membri limitrofi ognuno dei quali ha adottato misure in applicazione del presente paragrafo, e in presenza di una o l'altra delle condizioni previste alle lettere a) e b). ***Per quanto concerne le attività di trasporto sul territorio di uno Stato membro, al pari di quelle transfrontaliere gli Stati membri interessati possono limitarle, secondo criteri non discriminatori, solo in relazione all'infrastruttura scelta. In tal caso gli Stati membri hanno l'obbligo di informare il vettore di tali limitazioni in modo adeguato e col massimo anticipo possibile.***"

Or. cs

Motivazione

Per ragioni di sicurezza dei trasporti e di conservazione delle infrastrutture, gli Stati membri devono poter limitare la circolazione dei carichi eccezionali esclusivamente alle infrastrutture predisposte.

Emendamento 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

Proposta di direttiva

Articolo 1 – comma 1 – punto 2 – lettera b

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 4 – comma 2

Testo della Commissione

"Le attività di trasporto sono considerate come non pregiudicanti in modo significativo la concorrenza internazionale nel settore dei trasporti, se esse si svolgono sul territorio di uno Stato membro o, nel caso di un'operazione transfrontaliera, se si svolgono solo tra due Stati membri limitrofi ognuno dei quali ha adottato misure in applicazione del presente paragrafo, e in presenza di una o l'altra delle condizioni previste alle lettere a) e b):"

Emendamento

"Le attività di trasporto sono considerate come non pregiudicanti in modo significativo la concorrenza internazionale nel settore dei trasporti, se esse si svolgono sul territorio di uno Stato membro o, nel caso di un'operazione transfrontaliera, se si svolgono solo tra due Stati membri limitrofi ognuno dei quali ha adottato misure in applicazione del presente paragrafo, e, **per quanto concerne le dimensioni**, in presenza di una o l'altra delle condizioni previste alle lettere a) e b):"

Or. en

Emendamento 164

Marita Ulvskog, Ole Christensen, Liisa Jaakonsaari

Proposta di direttiva

Articolo 1 – comma 1 – punto 2 – lettera b

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 4 – comma 2

Testo della Commissione

"Le attività di trasporto sono considerate come non pregiudicanti in modo significativo la concorrenza internazionale nel settore dei trasporti, se esse si svolgono sul territorio di uno Stato membro o, nel caso di un'operazione transfrontaliera, se si svolgono solo tra **due** Stati membri **limitrofi ognuno dei quali ha** adottato misure in applicazione del presente paragrafo, e in presenza di una o l'altra delle condizioni previste alle lettere a) e b):"

Emendamento

"Le attività di trasporto sono considerate come non pregiudicanti in modo significativo la concorrenza internazionale nel settore dei trasporti, se esse si svolgono sul territorio di uno Stato membro o, nel caso di un'operazione transfrontaliera, se si svolgono solo tra Stati membri **che hanno** adottato misure in applicazione del presente paragrafo, e in presenza di una o l'altra delle condizioni previste alle lettere a) e b):"

b):"

Or. sv

Emendamento 165
Peter van Dalen

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 2 – lettera b
Direttiva 96/53/CE
Articolo 4 – paragrafo 4 – comma 2

Testo della Commissione

"Le attività di trasporto sono considerate come non pregiudicanti in modo significativo la concorrenza internazionale nel settore dei trasporti, se esse si svolgono sul territorio di uno Stato membro o, nel caso di un'operazione transfrontaliera, se si svolgono solo tra *due* Stati membri limitrofi ognuno dei quali ha adottato misure in applicazione del presente paragrafo, e in presenza di una o l'altra delle condizioni previste alle lettere a) e b):"

Emendamento

"Le attività di trasporto sono considerate come non pregiudicanti in modo significativo la concorrenza internazionale nel settore dei trasporti, se esse si svolgono sul territorio di uno Stato membro o, nel caso di un'operazione transfrontaliera, se si svolgono solo tra Stati membri limitrofi ognuno dei quali ha adottato misure in applicazione del presente paragrafo, e in presenza di una o l'altra delle condizioni previste alle lettere a) e b):"

Or. nl

Emendamento 166
Silvia-Adriana Țicău

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 2 – lettera b
Direttiva 96/53/CE
Articolo 4 – paragrafo 4 – comma 2

Testo della Commissione

"Le attività di trasporto sono considerate come non pregiudicanti in modo significativo la concorrenza internazionale nel settore dei trasporti, se esse si svolgono

Emendamento

"Le attività di trasporto sono considerate come non pregiudicanti in modo significativo la concorrenza internazionale nel settore dei trasporti, se esse si svolgono

sul territorio di uno Stato membro o, nel caso di un'operazione transfrontaliera, se si svolgono solo tra due Stati membri limitrofi ognuno dei quali ha adottato misure in applicazione del presente paragrafo, e in presenza di una o l'altra delle condizioni previste alle lettere a) e b):"

sul territorio di uno Stato membro o, nel caso di un'operazione transfrontaliera, se si svolgono solo tra due Stati membri limitrofi ognuno dei quali ha adottato misure in applicazione del presente paragrafo, e in presenza di una o l'altra delle condizioni previste alle lettere a) e b). ***Quando tali veicoli e i veicoli combinati possono operare a livello transfrontaliero, ogni Stato membro indica la rete stradale di cui è consentito l'uso. Tale rete stradale deve rientrare nelle reti TEN-T nel quadro del regolamento (UE) n. 2013/... UE (regolamento sulle linee guida dell'Unione per lo sviluppo della rete di trasporto transeuropea):"***

Or. en

Emendamento 167

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

Proposta di direttiva

Articolo 1 – comma 1 – punto 2 – lettera b

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 4 – comma 2

Testo della Commissione

"Le attività di trasporto sono *considerate* come non pregiudicanti in modo significativo la concorrenza internazionale nel settore dei trasporti, se esse si svolgono sul territorio di uno Stato membro o, nel caso di un'operazione transfrontaliera, se si svolgono solo tra due Stati membri limitrofi ***ognuno dei quali ha*** adottato misure in applicazione del presente paragrafo, e in presenza di una o l'altra delle condizioni previste alle lettere a) e b):"

Emendamento

"In linea con il principio di sussidiarietà le attività di trasporto ***in cui*** sono ***utilizzati veicoli o veicoli combinati con dimensioni e pesi che differiscono da quelli stabiliti all'allegato I, punti 1, 2, 3 e 4 sono considerati*** come non pregiudicanti in modo significativo la concorrenza internazionale nel settore dei trasporti, se esse si svolgono sul territorio ***dell'autorità competente*** di uno Stato membro o, nel caso di un'operazione transfrontaliera, ***devono essere consentite***, se si svolgono solo tra due ***o più autorità competenti di*** Stati membri limitrofi ***che hanno*** adottato misure in applicazione del presente paragrafo, e in presenza di una o l'altra

delle condizioni previste alle lettere a) e b).
Le autorità competenti degli Stati membri definiscono requisiti specifici su veicoli, infrastruttura e conducenti in modo da garantire un livello adeguato di sicurezza. L'uso transfrontaliero di tali veicoli deve essere sostenuto da accordi bilaterali o multilaterali tra le autorità competenti degli Stati membri interessati, in cui devono essere indicati i percorsi e altre condizioni da ottemperare:"

Or. en

Emendamento 168
Phil Bennion

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 2 – lettera b
Direttiva 96/53/CE
Articolo 4 – paragrafo 4 – comma 2

Testo della Commissione

"Le attività di trasporto sono considerate come non pregiudicanti in modo significativo la concorrenza internazionale nel settore dei trasporti, se esse si svolgono sul territorio di uno Stato membro o, nel caso di un'operazione transfrontaliera, se si svolgono solo tra due Stati membri limitrofi ***ognuno dei quali ha*** adottato misure ***in applicazione del presente paragrafo, e in presenza di una o l'altra delle*** condizioni previste ***alle lettere a) e b):***"

Emendamento

"Le attività di trasporto sono considerate come non pregiudicanti in modo significativo la concorrenza internazionale nel settore dei trasporti ***e gli obiettivi ambientali e di sicurezza dell'Unione europea,*** se esse si svolgono sul territorio di uno Stato membro o, nel caso di un'operazione transfrontaliera, se si svolgono solo tra due Stati membri limitrofi ***se le condizioni di cui alla lettera a) sono ottemperate o se entrambi hanno adottato le misure di cui all'articolo 4 bis (nuovo) e le condizioni previste alla lettera b) sono soddisfatte:"***

Or. en

Motivazione

Per impedire che venga falsato il mercato unico in un'area di libera circolazione, devono essere fissati obblighi comuni sull'uso transfrontaliero dei veicoli più lunghi. Tuttavia, tale requisito non si applica al settore delle foreste e nell'accesso agli Stati membri interessati.

Emendamento 169
Phil Bennion

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 2 – lettera b bis (nuova)
Direttiva 96/53/CE
Articolo 4 – paragrafo 7 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(b bis) All'articolo 4 è aggiunto il seguente paragrafo:

"7 bis. Entro [tre anni dalla data della pubblicazione della presente direttiva] la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione degli articoli 4 e 4 bis della presente direttiva da parte degli Stati membri. La relazione valuta se le disposizioni ai sensi dell'articolo 4 sono contrarie agli obiettivi ambientali e di sicurezza dell'Unione e se l'articolo 4 bis (nuovo) deve essere adattato in linea con nuovi sviluppi tecnologici. La relazione è corredata, se del caso, da una proposta legislativa."

Or. en

Emendamento 170
Phil Bennion

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 2 – lettera b ter (nuova)
Direttiva 96/53/CE
Articolo 4 – paragrafo 7 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(b ter) All'articolo 4 è aggiunto il seguente paragrafo:

"7 ter. Due Stati membri limitrofi possono autorizzare la circolazione di veicoli o

veicoli combinati con dimensioni superiori a quelle previste all'allegato I, punto 1.3, per il trasporto merci nel proprio territorio per un'operazione transfrontaliera, purché l'uso sia comunicato alla Commissione europea prima dell'adozione della presente direttiva."

Or. en

Emendamento 171
Ismail Ertug, Brian Simpson

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 2 – lettera b bis (nuova)
Direttiva 96/53/CE
Articolo 4 – paragrafo 5

Testo della Commissione

Emendamento

(b bis) All'articolo 4, il paragrafo 5 è così modificato:

"(5) Gli Stati membri possono autorizzare i veicoli o i veicoli combinati che sfruttano nuove concezioni o nuove tecnologie e che non sono conformi a una o più prescrizioni della presente direttiva durante un periodo di prova, se sono soddisfatte le seguenti condizioni:

- le operazioni di trasporto avvengono a livello locale in una zona precisamente stabilita del territorio di uno Stato membro,*
- il periodo di prova non supera i 24 mesi,*
- la prova è accompagnata da studi scientifici. Occorre altresì esaminare gli effetti dei veicoli di prova relativamente ai seguenti aspetti: infrastrutture, sicurezza stradale, trasferimento modale, compatibilità con le offerte esistenti di trasporto combinato, ambiente, condizioni di lavoro dei conducenti e accettazione del*

pubblico,

- una relazione ufficiale sul periodo di prova e sui risultati degli studi scientifici è presentata annualmente alla Commissione europea,

- la Commissione pubblica tali relazioni.

Gli Stati membri informano preventivamente la Commissione europea in merito alle prove previste. La Commissione verifica l'ammissibilità delle prove sulla base delle condizioni summenzionate. Le prove che non sono conformi alla presente direttiva o che violano la concorrenza internazionale sono respinte dalla Commissione. La Commissione comunica al Parlamento europeo la propria decisione."

Or. de

Motivazione

Gli Stati membri possono continuare ad autorizzare le prove con i veicoli con dimensioni e peso difforni rispetto a quelli ammessi. Le prove devono essere eseguite in modo da non compromettere la concorrenza internazionale e che non vi siano conseguenze negative per il mercato interno. Le condizioni quadro assicurano che nel periodo di prova siano effettivamente acquisite nuove conoscenze. I risultati delle prove sono resi accessibili all'UE, agli Stati membri e al pubblico.

Emendamento 172

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

Proposta di direttiva

Articolo 1 – comma 1 – punto 2 – lettera b bis (nuova)

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(b bis) All'articolo 4 è aggiunto il seguente paragrafo:

"3 bis. La Commissione deve presentare una proposta su un approccio

armonizzato per le procedure per il rilascio delle autorizzazioni speciali da parte delle autorità competenti negli Stati membri e/o regioni che consentono la circolazione di carichi indivisibili."

Or. en

Emendamento 173

Peter van Dalen

Proposta di direttiva

Articolo 1 – comma 1 – punto 2 bis (nuovo)

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis) È inserito il seguente articolo 4, paragrafo 5 bis:

"5 bis. Gli Stati membri possono autorizzare la circolazione transfrontaliera di veicoli (combinati) che non soddisfano i requisiti stabiliti all'allegato I, punti 1, 2, 3 e 4, a condizione che a tal riguardo gli Stati membri non operino distinzioni tra gli Stati membri dove i veicoli in questione sono immatricolati. Gli Stati membri indicano i tratti della rete stradale sui quali detti veicoli (combinati) sono autorizzati a circolare. Tale informazione è resa disponibile al pubblico."

Or. nl

Emendamento 174

Brian Simpson, Georges Bach

Proposta di direttiva

Articolo 1 – comma 1 – punto 2 bis (nuovo)

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 4 – comma 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis) All'articolo 4, paragrafo 4, dopo il secondo comma è inserito il comma seguente:

"Fatti salvi i diritti degli Stati membri stabiliti negli atti di adesione all'Unione, sono vietate le operazioni di trasporto internazionale eseguite da veicoli o veicoli combinati con dimensioni che differiscono da quelle stabilite all'allegato I, punti 1.1,1.2, da 1.4 a 1.8, 4.2 e 4.4."

Or. en

Motivazione

L'emendamento mira a garantire l'allineamento con la struttura e l'obiettivo dell'articolo 4, paragrafo 1.

Emendamento 175
Dieter-Lebrecht Koch

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 2 bis (nuovo)
Direttiva 96/53/CE
Articolo 4 – paragrafo 5

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis) L'articolo 4, paragrafo 5, è sostituito dal seguente:

"5. Gli Stati membri hanno facoltà di autorizzare i veicoli o i veicoli combinati che sfruttano nuove concezioni o nuove tecnologie e che non sono conformi a una o più prescrizioni della presente direttiva a effettuare talune operazioni di trasporto locale, durante un periodo di prova. Gli Stati membri ne informano la Commissione."

Or. xm

Emendamento 176
Michel Dantin, Dominique Riquet

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 2 bis (nuovo)
Direttiva 96/53/CE
Articolo 4 – paragrafo 4 – comma 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis) All'articolo 4, paragrafo 4, dopo il secondo comma è inserito il comma seguente:

"Fatti salvi i diritti degli Stati membri stabiliti negli atti di adesione all'Unione, sono vietate le operazioni di trasporto internazionale eseguite da veicoli o veicoli combinati la cui lunghezza e il cui peso superiore alle 44 tonnellate non siano conformi alle dimensioni previste all'allegato I della presente direttiva."

Or. fr

Emendamento 177
Marita Ulvskog, Ole Christensen, Liisa Jaakonsaari

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 2 bis (nuovo)
Direttiva 96/53/CE
Articolo 4 – paragrafo 2

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis) L'articolo 4, paragrafo 2, della direttiva 96/53/CE è modificato come segue:

"2. Le operazioni di trasporto transfrontaliere con veicoli o veicoli combinati per il trasporto di merci che non ottemperano ai requisiti dell'allegato I, punto 2, sono consentite tra Stati

membri che hanno adottato misure per autorizzare tali deroghe".

Or. sv

Emendamento 178

Marita Ulvskog, Ole Christensen, Liisa Jaakonsaari

Proposta di direttiva

Articolo 1 – comma 1 – punto 2 ter (nuovo)

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 4

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis) L'articolo 4, paragrafo 4, della direttiva 96/53/CE è modificato come segue:

"4. Gli Stati membri possono autorizzare la circolazione nel loro territorio di veicoli o di veicoli combinati per il trasporto di merci, che effettuano talune attività di trasporto nazionale che non pregiudicano in modo significativo la concorrenza internazionale nel settore dei trasporti, le cui dimensioni differiscono da quelle stabilite all'allegato I, punti 1.1, 1.2, da 1.4 da 1.8, 4.2 e 4.4.

Or. sv

Emendamento 179

Philip Bradbourn

Proposta di direttiva

Articolo 1 – comma 1 – punto 3

Testo della Commissione

Emendamento

3) Gli articoli 4, paragrafo 6, 5, lettera b), e 8 bis, sono soppressi.

3) L'articolo 4, paragrafo 6 è così modificato:

"Le autorità competenti di Stati membri limitrofi possono autorizzare operazioni transfrontaliere usando veicoli o veicoli combinati con dimensioni e pesi che

differiscono da quelli stabiliti all'allegato I, punti 1, 2, 3 e 4, purché non generino discriminazioni sulla base dello Stato membro di registrazione del veicolo trattore, del rimorchio o del semi-rimorchio. Tali autorità competenti possono/devono definire percorsi in cui possono circolare i veicoli o i veicoli combinati con dimensioni e pesi che differiscono da quelli stabiliti all'allegato I, punti 1, 2, 3 e 4. Gli Stati membri ne informano la Commissione e rendono tali informazioni disponibili al pubblico.

Gli articoli 5, lettera b), e 8 bis, sono soppressi."

Or. en

Emendamento 180
Jim Higgins, Phil Prendergast, Jacqueline Foster

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 3

Testo della Commissione

3) ***Gli articoli*** 4, paragrafo 6, 5, lettera b), e 8 bis, sono soppressi.

Emendamento

3) ***L'articolo*** 4, paragrafo 6 è così modificato: "***Le autorità competenti di Stati membri limitrofi possono autorizzare operazioni transfrontaliere usando veicoli o veicoli combinati con dimensioni e pesi che differiscono da quelli stabiliti all'allegato I, punti 1, 2, 3 e 4, purché non generino discriminazioni sulla base dello Stato membro di registrazione del veicolo trattore, del rimorchio o del semi-rimorchio. Tali autorità competenti possono definire percorsi in cui possono circolare i veicoli o i veicoli combinati con dimensioni e pesi che differiscono da quelli stabiliti all'allegato I, punti 1, 2, 3 e 4. Possono essere previste disposizioni ai sensi delle quali gli Stati membri devono informare la Commissione; gli articoli 5, lettera b), e 8 bis, sono soppressi."***

Motivazione

Gli Stati membri la cui rispettiva infrastruttura consente veicoli con altezza superiore a 4 metri devono avere la possibilità di svolgere attività di scambio transfrontaliero. Questo fattore non deve provocare discriminazioni sulla base del paese di registrazione e non deve obbligare gli Stati membri che intendono limitare l'altezza dei veicoli a 4 metri ad accettare veicoli più alti.

Emendamento 181
Dieter-Lebrecht Koch

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 3 bis (nuovo)
Direttiva 96/53/CE
Articolo 4 – paragrafo 6 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 bis) All'articolo 4 è aggiunto il seguente paragrafo 4 (6 bis):

"6 bis. Alla Commissione europea è conferito il potere di definire le specifiche per l'autorizzazione di detti veicoli sulla base dei dati raccolti ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 5, onde garantire un miglioramento della sicurezza stradale e la protezione dell'ambiente."

Or. xm

Emendamento 182
Georges Bach, Bogusław Liberadzki

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 4 bis (nuovo)
Direttiva 96/53/CE
Articolo 4 – paragrafo 5

Testo della Commissione

Emendamento

4 bis) L'articolo 4, paragrafo 5, della direttiva è così integrato:

"Per istituire i periodi di prova, devono

essere ottemperate le seguenti condizioni:

- il periodo di prova non deve essere superiore a 5 anni,*
- le operazioni di trasporto devono svolgersi in un'area locale e ben definita nel territorio dello Stato membro,*
- la prova deve essere sottoposta a controlli ufficiali, tenendo conto delle conseguenze sull'infrastruttura, sulla sicurezza stradale, sulla suddivisione modale e sull'ambiente,*
- deve essere presentata alla Commissione una relazione ufficiale sui risultati dei controlli in relazione alla prova che deve essere resa disponibile al pubblico."*

Or. en

Motivazione

Per portare risultati efficienti al livello dell'UE, i periodi di prova stabiliti dagli Stati membri devono ottemperare a talune condizioni e devono essere sottoposti a controlli.

Emendamento 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

Proposta di direttiva

Articolo 1 – comma 1 – punto 5 bis (nuovo)

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 7 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

5 bis) All'articolo 4, è aggiunto il seguente paragrafo 7 bis:

"7 bis. Gli Stati membri limitrofi che su base permanente, dall'entrata in vigore della direttiva 96/53/CE, consentono il trasporto merci su strada con veicoli o veicoli combinati che hanno pesi o dimensioni che differiscono da quanto disposto all'allegato I ai sensi degli

articoli 4, paragrafo 1, lettera a) e 4, paragrafo 1, lettera a) e, per quanto concerne le dimensioni, ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 4 con l'aggiunta, per quanto riguarda le operazioni transfrontaliere, delle deviazioni all'allegato I, punto 1.3, possono consentire operazioni transfrontaliere tra di essi con tali veicoli e veicoli combinati. Tali Stati membri e Stati membri limitrofi in cui sono provvisoriamente consentiti veicoli più lunghi, più pesanti o più alti possono analogamente consentire operazioni transfrontaliere tra di essi sulla base di un accordo reciproco. Gli Stati membri comunicano la procedura alla Commissione."

Or. en

Motivazione

In linea con il principio di sussidiarietà gli Stati membri devono avere il diritto di decidere in merito alle soluzioni di trasporto che meglio si adattano alla propria situazione specifica, purché tali soluzioni non provochino discriminazioni tra veicoli nazionali e altri veicoli. La direttiva 96/53/CE concede già un ampio margine di discrezionalità agli Stati membri in questo ambito.

Emendamento 184 **Petri Sarvamaa**

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 5 ter (nuovo)
Direttiva 96/53/CE
Articolo 4 – paragrafo 7 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

5 bis) All'articolo 4, è aggiunto il seguente paragrafo 7 ter:

"7 ter. Questa procedura degli Stati membri che consentono operazioni transfrontaliere con veicoli più pesanti, più lunghi e/o più alti con l'accordo reciproco e mediante la procedura di

notifica alla Commissione viene valutata nuovamente a cinque anni dall'entrata in vigore della direttiva."

Or. en

Emendamento 185
Phil Bennion

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 2 – lettera a (nuova)
Direttiva 96/53/CE
Articolo 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis) È inserito l'articolo 4 bis:

"Articolo 4 bis

Lo Stato membro che rilascia l'autorizzazione provvede affinché siano attuate le seguenti misure nel proprio territorio per i veicoli o i veicoli combinati con dimensioni che differiscono da quelle stabilite all'allegato I, punti 1.1, 1.2, da 1.4 a 1.8, 4.2 e 4.4:

(a) i veicoli o i veicoli combinati non superano il peso massimo autorizzato per i veicoli ai sensi dei punti 2.2.2, lettera c), e sono dotati di requisiti di sicurezza a norma degli articoli 10 e 12 del regolamento (CE) n. 661/2009;

(b) i veicoli o i veicoli combinati ottemperano ai limiti sulle emissioni fissati nell'allegato I del regolamento (CE) n. 595/2009;

(c) lo Stato membro che rilascia l'autorizzazione deve adottare un meccanismo per internalizzare i costi esterni dell'uso di questi veicoli nonché accordi di trasferimento modale da strada a ferrovia;

(d) lo Stato membro che rilascia l'autorizzazione ha adottato una

formazione specifica, ai sensi della direttiva 2003/59/CE, e i requisiti di certificazione stabiliti dalle autorità competenti, compresa un'esperienza di guida minima di cinque anni;

(e) i veicoli o i veicoli combinati sono consentiti solo su percorsi prestabiliti. Tali indicazioni sui percorsi possono essere rilasciate se la strada e la relativa infrastruttura dell'intero percorso sono progettate e costruite in maniera compatibile con l'uso di tali veicoli.

Gli Stati membri comunicano alla Commissione le misure adottate in applicazione del presente articolo. Le decisioni di consentire i veicoli con dimensioni che differiscono da quelle stabilite all'allegato I, punti 1.1, 1.2, da 1.4 a 1.8, 4.2 e 4.4, non possono entrare in vigore se la Commissione europea vi obietta, fornendo la relativa motivazione."

Or. en

Motivazione

Devono essere stabiliti requisiti comuni per impedire che venga falsato il mercato interno nell'area della libera circolazione e che vengano contraddetti gli obiettivi ambientali e di sicurezza dell'Unione europea.

Emendamento 186

Ismail Ertug

Proposta di direttiva

Articolo 1 – comma 1 – punto 6

Direttiva 96/53/CE

Articolo 8 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Al fine di migliorare le prestazioni aerodinamiche dei veicoli o degli autotreni, le lunghezze massime previste all'allegato I, punto 1.1, possono essere superate per i veicoli o i veicoli combinati equipaggiati di

Emendamento

1. Al fine di migliorare le prestazioni aerodinamiche dei veicoli o degli autotreni, le lunghezze massime previste all'allegato I, punto 1.1, possono essere superate per i veicoli o i veicoli combinati equipaggiati di

dispositivi che rispondono ai requisiti precisati nel testo che segue. Tali superamenti hanno il solo scopo di permettere l'installazione sulla parte posteriore dei veicoli o dei veicoli combinati, di dispositivi in grado di migliorare le loro caratteristiche aerodinamiche.

dispositivi che rispondono ai requisiti precisati nel testo che segue, ***a condizione che la circolazione dei veicoli o dei veicoli combinati (ad es. semirimorchi, casse mobili) non sia pregiudicata.*** Tali superamenti hanno il solo scopo di permettere l'installazione sulla parte posteriore dei veicoli o dei veicoli combinati, di dispositivi in grado di migliorare le loro caratteristiche aerodinamiche.

Or. de

Motivazione

Con la modifica dell'aerodinamica dei veicoli pesanti occorre assicurare che i veicoli possano partecipare al trasporto combinato anche in futuro senza limitazioni.

Emendamento 187

Markus Ferber

Proposta di direttiva

Articolo 1 – comma 1 – punto 6

Direttiva 96/53/CE

Articolo 8 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Al fine di migliorare le prestazioni aerodinamiche dei veicoli o degli autotreni, le lunghezze massime previste all'allegato I, punto 1.1, possono essere superate per i veicoli o i veicoli combinati equipaggiati di dispositivi che rispondono ai requisiti precisati nel testo che segue. Tali superamenti hanno il solo scopo di permettere l'installazione sulla parte posteriore dei veicoli o dei veicoli combinati, di dispositivi in grado di migliorare le loro caratteristiche aerodinamiche.

Emendamento

1. Al fine di migliorare le prestazioni aerodinamiche dei veicoli o degli autotreni ***e ottimizzare gli altri elementi/componenti dei veicoli***, le lunghezze massime previste all'allegato I, punto 1.1, possono essere superate per i veicoli o i veicoli combinati equipaggiati di dispositivi che rispondono ai requisiti precisati nel testo che segue. Tali superamenti hanno il solo scopo di permettere l'installazione sulla parte posteriore dei veicoli o dei veicoli combinati, di dispositivi in grado di migliorare le loro caratteristiche aerodinamiche.

Or. de

Motivazione

Occorre prevedere un approccio globale per il miglioramento dell'efficienza energetica e della sicurezza stradale.

Emendamento 188
Inés Ayala Sender

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 6
Direttiva 96/53/CE
Articolo 8 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Al fine di migliorare le prestazioni aerodinamiche dei veicoli o degli autotreni, le lunghezze massime previste all'allegato I, punto 1.1, possono essere superate per i veicoli o i veicoli combinati equipaggiati di dispositivi che rispondono ai requisiti precisati nel testo che segue. Tali superamenti hanno il solo scopo di permettere l'installazione sulla parte posteriore dei veicoli o dei veicoli combinati, di dispositivi in grado di migliorare le loro caratteristiche aerodinamiche.

Emendamento

1. Al fine di migliorare **la sicurezza stradale e** le prestazioni aerodinamiche dei veicoli o degli autotreni, le lunghezze massime previste all'allegato I, punto 1.1, possono essere superate per i veicoli o i veicoli combinati equipaggiati di dispositivi che rispondono ai requisiti precisati nel testo che segue. Tali superamenti hanno il solo scopo di permettere l'installazione sulla parte posteriore dei veicoli o dei veicoli combinati, di dispositivi in grado di migliorare le loro caratteristiche aerodinamiche.

Or. es

Motivazione

Il presente emendamento riprende la stessa formulazione dell'articolo 9 ed equipara la necessità che le modifiche apportate alle casse devono anche contribuire al miglioramento della sicurezza stradale.

Emendamento 189
Dieter-Lebrecht Koch

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 6

Direttiva 96/53/CE
Articolo 8 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 bis. Al fine di migliorare la sicurezza stradale i dispositivi aerodinamici e di protezione antincastro posti lateralmente e all'estremità posteriore dei veicoli e dei rimorchi sono realizzati in materiale ad assorbimento di energia, che riducono significativamente le conseguenze degli incidenti per gli altri utenti della strada.

Or. de

Emendamento 190
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 6
Direttiva 96/53/CE
Articolo 8 – paragrafo 1

Testo della Commissione

Emendamento

1. Al fine di migliorare le prestazioni aerodinamiche dei veicoli o degli autotreni, le lunghezze massime previste all'allegato I, punto 1.1, possono essere superate per i veicoli o i veicoli combinati equipaggiati di dispositivi che rispondono ai requisiti precisati nel testo che segue. Tali superamenti hanno il solo scopo di permettere l'installazione sulla parte posteriore dei veicoli o dei veicoli combinati, di dispositivi in grado di migliorare le loro caratteristiche aerodinamiche.

soppresso

Or. en

Emendamento 191
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 6
Direttiva 96/53/CE
Articolo 8 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 bis. La Commissione elabora e presenta un sistema di collaudo armonizzato per massimizzare l'impatto della sicurezza della parte frontale, dei lati e del retro dei nuovi veicoli pesanti per pedoni e ciclisti.

Or. en

Emendamento 192
Corien Wortmann-Kool

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 6
Direttiva 96/53/CE
Articolo 8 – paragrafo 2 – parte introduttiva

Testo della Commissione

Emendamento

I dispositivi menzionati al primo paragrafo devono ***rispondere ai*** seguenti requisiti di prestazione e di sicurezza:

Per i dispositivi menzionati al primo paragrafo devono ***essere considerati per la certificazione i*** seguenti requisiti di prestazione e di sicurezza:

Or. en

Emendamento 193
Gesine Meissner

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 6
Direttiva 96/53/CE
Articolo 8 – paragrafo 2 – parte introduttiva

Testo della Commissione

I dispositivi menzionati al primo paragrafo devono **rispondere ai** seguenti requisiti di prestazione e di sicurezza:

Emendamento

Per i dispositivi menzionati al primo paragrafo devono **essere considerati per la certificazione i** seguenti requisiti di prestazione e di sicurezza:

Or. en

Emendamento 194
Corien Wortmann-Kool

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 6
Direttiva 96/53/CE
Articolo 8 – paragrafo 2 – trattino 2

Testo della Commissione

– sotto il profilo della sicurezza stradale **e della sicurezza del trasporto intermodale, in particolare:**

Emendamento

– sotto il profilo della sicurezza stradale:

Or. en

Emendamento 195
Gesine Meissner

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 6
Direttiva 96/53/CE
Articolo 8 – paragrafo 2 – trattino 2

Testo della Commissione

– sotto il profilo della sicurezza stradale *e della sicurezza del trasporto intermodale, in particolare:*

Emendamento

– sotto il profilo della sicurezza stradale:

Or. en

Motivazione

Solo una parte trascurabile del trasporto stradale è trasporto intermodale. Pertanto non è necessario che tutti i dispositivi aerodinamici siano compatibili con tale tipo di trasporto. Altrimenti si limiterebbe lo sviluppo in atto del mercato oltre all'innovazione tecnologica. Sarebbe inoltre controproducente per l'obiettivo generale di sostenibilità sulla riduzione delle emissioni e del consumo di carburante nelle operazioni di trasporto merci su strada.

Emendamento 196
Inés Ayala Sender

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 6
Direttiva 96/53/CE
Articolo 8 – paragrafo 2 – trattino 2 – punto i

Testo della Commissione

i) l'installazione e la conservazione nel tempo dei dispositivi al fine di **limitare** il rischio di distacco,

Emendamento

i) l'installazione e la conservazione nel tempo dei dispositivi al fine di **prevenire in qualsiasi caso** il rischio di distacco, **anche in circostanze estreme,**

Or. es

Emendamento 197
Markus Ferber

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 6

Direttiva 96/53/CE

Articolo 8 – paragrafo 2 – trattino 2 – punto ii

Testo della Commissione

ii) una segnaletica diurna e notturna, efficace in condizioni meteorologiche degradate, che permetta di distinguere le dimensioni esterne del veicolo da parte degli altri utenti della strada,

Emendamento

ii) una segnaletica diurna e notturna **conforme alle condizioni di omologazione per quanto concerne l'installazione dei dispositivi di illuminazione e segnalazione luminosa**, efficace in condizioni meteorologiche degradate, che permetta di distinguere le dimensioni esterne del veicolo da parte degli altri utenti della strada,

Or. de

Motivazione

Per migliorare la sicurezza stradale devono essere adottate omologazioni uniformi in conformità al regolamento n. 48 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UN/ECE).

Emendamento 198
Inés Ayala Sender

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 6

Direttiva 96/53/CE

Articolo 8 – paragrafo 2 – trattino 2 – punto ii

Testo della Commissione

ii) una segnaletica diurna e notturna, efficace in condizioni meteorologiche degradate, che permetta di distinguere le dimensioni esterne del veicolo da parte degli altri utenti della strada,

Emendamento

ii) una segnaletica diurna e notturna, efficace in condizioni meteorologiche degradate, che permetta di distinguere le dimensioni esterne del veicolo **e il perimetro della cassa** da parte degli altri utenti della strada,

Emendamento 199
Inés Ayala Sender

Proposta di direttiva

Articolo 1 – comma 1 – punto 6

Direttiva 96/53/CE

Articolo 8 – paragrafo 2 – trattino 2 – punto ii bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

ii bis) una progettazione che non riduca la visibilità del conducente della parte posteriore del veicolo. Al fine di aumentare la visibilità si può ricorrere a sistemi aggiuntivi quali telecamere, sensori, specchietti ecc.,

Or. es

Emendamento 200
Inés Ayala Sender

Proposta di direttiva

Articolo 1 – comma 1 – punto 6

Direttiva 96/53/CE

Articolo 8 – paragrafo 2 – trattino 2 – punto iii

Testo della Commissione

Emendamento

iii) una progettazione che limiti i rischi per gli altri veicoli e i loro passeggeri in caso di collisione,

iii) una progettazione che limiti i rischi per ***gli altri utenti della strada, in particolare modo per gli utenti vulnerabili (ciclisti, pedoni, veicoli motorizzati a due ruote), nonché per*** gli altri veicoli e i loro passeggeri in caso di collisione,

Or. es

Emendamento 201
Ismail Ertug

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 6
Direttiva 96/53/CE

Articolo 8 – paragrafo 2 – trattino 2 – punto iv bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

iv bis) la lunghezza del dispositivo non supera la misura massima di 500 mm stabilita nell'allegato I, punto 1.1,

Or. de

Motivazione

Per la realizzazione dei componenti aerodinamici si applica il regolamento (UE) n. 1230/2012. Gli elementi aerodinamici sono realizzati in modo tale da sporgere di un massimo di 50 centimetri dalla parte posteriore del veicolo, senza aumentare la superficie di carico e senza compromettere la partecipazione del veicolo al trasporto combinato.

Emendamento 202
Gesine Meissner

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 6
Direttiva 96/53/CE
Articolo 8 – paragrafo 2 – trattino 3 – punto ii

Testo della Commissione

Emendamento

ii) per i rimorchi e semirimorchi interessati, l'inserimento nelle unità ferroviarie, marittime e fluviali nel corso di operazioni di trasporto intermodale,

soppresso

Or. en

Motivazione

Solo una parte trascurabile del trasporto stradale è trasporto intermodale. Pertanto non è necessario che tutti i dispositivi aerodinamici siano compatibili con tale tipo di trasporto.

Altrimenti si limiterebbe lo sviluppo in atto del mercato oltre all'innovazione tecnologica. Sarebbe inoltre controproducente per l'obiettivo generale di sostenibilità sulla riduzione delle emissioni e del consumo di carburante nelle operazioni di trasporto merci su strada.

Emendamento 203

Saïd El Khadraoui, Brian Simpson

Proposta di direttiva

Articolo 1 – comma 1 – punto 6

Direttiva 96/53/CE

Articolo 8 – paragrafo 2 – trattino 3 – punto iii

Testo della Commissione

iii) tali dispositivi *sono a scomparsa o facilmente pieghevoli o amovibili da parte del conducente.*

Emendamento

iii) tali dispositivi *possono essere facilmente piegati e aperti automaticamente.*

Or. en

Motivazione

L'attuale proposta della Commissione introduce la possibilità di aumentare le dimensioni degli alettoni posteriori fino a 2 metri e introduce l'opzione della movimentazione manuale. Possono così insorgere problemi per il conducente, come la perdita di tempo, che possono minacciare la salute dei conducenti.

Emendamento 204

Mathieu Grosch

Proposta di direttiva

Articolo 1 – comma 1 – punto 6

Direttiva 96/53/CE

Articolo 8 – paragrafo 2 – trattino 3 – punto iii

Testo della Commissione

iii) tali dispositivi *sono a scomparsa o facilmente pieghevoli o amovibili da parte del conducente.*

Emendamento

iii) tali dispositivi *possono essere facilmente piegati e aperti automaticamente.*

Or. en

Motivazione

Questi dispositivi devono essere piegati e aperti automaticamente per non provocare minacce per la salute del conducente e per garantire una migliore maneggevolezza.

Emendamento 205

Markus Ferber

Proposta di direttiva

Articolo 1 – comma 1 – punto 6

Direttiva 96/53/CE

Articolo 8 – paragrafo 2 – trattino 3 – ultima frase

Testo della Commissione

I superamenti delle lunghezze massime **non** comportano un aumento della capacità di carico dei veicoli o dei veicoli combinati.

Emendamento

I superamenti delle lunghezze massime comportano un aumento della capacità di carico dei veicoli, **senza aumentare il peso massimo consentito dei veicoli** o dei veicoli combinati.

Or. de

Motivazione

Per migliorare l'efficienza energetica, occorre sfruttare le concessioni in termini di lunghezza dal punto di vista aerodinamico per aumentare il volume di carico.

Emendamento 206

Markus Ferber

Proposta di direttiva

Articolo 1 – comma 1 – punto 6

Direttiva 96/53/CE

Articolo 8 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. Prima della loro immissione sul mercato i dispositivi aerodinamici aggiunti e la loro installazione sui veicoli sono autorizzati dagli Stati membri **che** rilasciano a tal fine un certificato. Quest'ultimo attesta il rispetto dei requisiti di cui al paragrafo 2

Emendamento

3. Prima della loro immissione sul mercato i dispositivi aerodinamici aggiunti e la loro installazione sui veicoli sono autorizzati dagli Stati membri. **Per l'autorizzazione dei veicoli occorre adottare norme identiche e fondate sulla pratica in tutta**

supra, e indica che il dispositivo contribuisce in modo significativo al miglioramento delle prestazioni aerodinamiche. I certificati di autorizzazione rilasciati in uno Stato membro sono riconosciuti dagli altri Stati membri.

l'Unione. Gli Stati membri rilasciano a tal fine un certificato. Quest'ultimo attesta il rispetto dei requisiti di cui al paragrafo 2 supra, e indica che il dispositivo contribuisce in modo significativo al miglioramento delle prestazioni aerodinamiche. I certificati di autorizzazione rilasciati in uno Stato membro sono riconosciuti dagli altri Stati membri.

Or. de

Emendamento 207
Jacqueline Foster

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 6
Direttiva 96/53/CE
Articolo 8 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. Prima della loro immissione sul mercato i dispositivi aerodinamici aggiunti e la loro installazione sui veicoli sono autorizzati dagli Stati membri che rilasciano a tal fine un certificato. Quest'ultimo attesta il rispetto dei requisiti di cui al paragrafo 2 supra, e indica che il dispositivo contribuisce in modo significativo al miglioramento delle prestazioni aerodinamiche. I certificati di autorizzazione rilasciati in uno Stato membro sono riconosciuti dagli altri Stati membri.

Emendamento

3. Prima della loro immissione sul mercato i dispositivi aerodinamici aggiunti e la loro installazione sui veicoli sono autorizzati dagli Stati membri che rilasciano a tal fine un certificato. Quest'ultimo attesta il rispetto dei requisiti di cui al paragrafo 2 supra, e indica che il dispositivo contribuisce in modo significativo al miglioramento delle prestazioni aerodinamiche. I certificati di autorizzazione rilasciati in uno Stato membro sono riconosciuti dagli altri Stati membri, *salvo i limiti di cui al paragrafo 5.*

Or. en

Motivazione

La direttiva deve allinearsi con la normativa vigente in materia di omologazione. Inoltre, gli Stati membri non devono essere costretti ad accettare veicoli con dispositivi autorizzati da altri Stati membri che potrebbero avere un effetto negativo sulla sicurezza stradale.

Emendamento 208
Carlo Fidanza

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 6
Direttiva 96/53/CE
Articolo 8 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 bis. I nuovi veicoli N2 e N3 utilizzano cabine motrici conformi con i requisiti in materia di sicurezza di cui all'articolo 9, paragrafo 2, a decorrere da dieci anni dall'entrata in vigore della presente direttiva.

Or. en

Emendamento 209
Patricia van der Kammen

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 6
Direttiva 96/53/CE
Articolo 8 – paragrafo 4

Testo della Commissione

Emendamento

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità all'articolo 16, per integrare i requisiti di cui al paragrafo 2. Essi consistono in caratteristiche tecniche, livelli minimi di prestazioni, vincoli di progettazione, e procedure finalizzate all'emissione del certificato di collaudo di cui al paragrafo 3.

soppresso

Or. nl

Emendamento 210
Jacqueline Foster

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 6
Direttiva 96/53/CE
Articolo 8 – paragrafo 4

Testo della Commissione

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità all'articolo 16, per integrare i requisiti di cui al paragrafo 2. Essi consistono in caratteristiche tecniche, livelli minimi di prestazioni, vincoli di progettazione, e procedure finalizzate all'emissione del certificato di collaudo di cui al paragrafo 3.

Emendamento

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità all'articolo 16, per integrare i requisiti di cui al paragrafo 2. Essi ***sono implementati nel quadro dell'omologazione di cui alla direttiva 2007/46 e*** consistono in caratteristiche tecniche, livelli minimi di prestazioni, vincoli di progettazione, e procedure finalizzate all'emissione del certificato di collaudo di cui al paragrafo 3.

Or. en

Motivazione

La direttiva deve allinearsi con la normativa vigente in materia di omologazione. Inoltre, gli Stati membri non devono essere costretti ad accettare veicoli con dispositivi autorizzati da altri Stati membri che potrebbero avere un effetto negativo sulla sicurezza stradale.

Emendamento 211
Dieter-Lebrecht Koch

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 6
Direttiva 96/53/CE
Articolo 8 – paragrafo 4

Testo della Commissione

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità all'articolo 16, per integrare i requisiti di cui al paragrafo 2. Essi consistono in caratteristiche tecniche, livelli minimi di prestazioni, vincoli di progettazione, e procedure finalizzate all'emissione del certificato di collaudo di cui al paragrafo 3.

Emendamento

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità all'articolo 16, per integrare i requisiti di cui al paragrafo 2. Essi consistono in caratteristiche tecniche, livelli minimi di prestazioni, vincoli di progettazione, e procedure finalizzate all'emissione del certificato di collaudo di cui al paragrafo 3.
Poiché le dimensioni obbligatorie possono

causare interferenze tra le protezioni antincastro posteriori e gli alettoni profilati, alla Commissione europea è al contempo conferito il potere di adeguare le caratteristiche tecniche, i livelli prestazionali minimi, ecc. delle protezioni antincastro alla nuova realtà.

Or. de

Emendamento 212
Inés Ayala Sender

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 6
Direttiva 96/53/CE
Articolo 8 – paragrafo 4

Testo della Commissione

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità all'articolo 16, per integrare i requisiti di cui al paragrafo 2. Essi consistono in caratteristiche tecniche, livelli minimi di prestazioni, vincoli di progettazione, e procedure finalizzate all'emissione del certificato di collaudo di cui al paragrafo 3.

Emendamento

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità all'articolo 16, per integrare i requisiti di cui al paragrafo 2. Essi consistono in caratteristiche tecniche, livelli minimi di prestazioni, vincoli di progettazione, e procedure finalizzate all'emissione del certificato di collaudo di cui al paragrafo 3. ***In caso di dispositivi di segnaletica di ingombro e di segnalazione del perimetro contemplati al paragrafo 2, la Commissione stabilisce norme comuni armonizzate relative alla percezione, ai tipi e alla luminosità volte a identificare i dispositivi supplementari.***

Or. es

Motivazione

È bene che la Commissione armonizzi le norme sulla segnaletica degli alettoni, d'ingombro e di segnalazione del perimetro al fine di migliorare la visibilità e aumentare la sicurezza stradale.

Emendamento 213
Patricia van der Kammen

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 6
Direttiva 96/53/CE
Articolo 8 – paragrafo 5

Testo della Commissione

Emendamento

In attesa dell'adozione degli atti delegati, i veicoli o i veicoli combinati dotati di dispositivi aerodinamici all'estremità posteriore, che soddisfano i requisiti di cui al paragrafo 2 e sono collaudati conformemente al paragrafo 3, possono circolare se la loro lunghezza supera al massimo di due metri la lunghezza stabilita all'allegato I, punto 1.1. Questa misura transitoria si applica dalla data di entrata in vigore della presente direttiva.

soppresso

Or. nl

Emendamento 214
Oldřich Vlasák

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 6
Direttiva 96/53/CE
Articolo 8 – paragrafo 5

Testo della Commissione

Emendamento

In attesa dell'adozione degli atti delegati, i veicoli o i veicoli combinati dotati di dispositivi aerodinamici all'estremità posteriore, che soddisfano i requisiti di cui al paragrafo 2 e sono collaudati conformemente al paragrafo 3, possono circolare se la loro lunghezza supera al massimo di due metri la lunghezza stabilita all'allegato I, punto 1.1. Questa misura transitoria si applica dalla data di entrata in vigore della presente direttiva.

Entro un anno dall'entrata in vigore della presente direttiva, la Commissione europea deve adottare gli atti delegati di cui all'articolo 8, paragrafo 4.

Motivazione

Ai fini della sicurezza stradale e dello sviluppo dei dispositivi proposti da parte dei produttori, è auspicabile che la Commissione europea specifichi più in dettaglio tali dispositivi nel più breve tempo possibile.

Emendamento 215
Corien Wortmann-Kool

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 6
 Direttiva 96/53/CE
 Articolo 8 – paragrafo 5

Testo della Commissione

In attesa dell'adozione degli atti delegati, i veicoli o i veicoli combinati dotati di dispositivi aerodinamici all'estremità posteriore, che soddisfano i requisiti di cui al paragrafo 2 e sono collaudati conformemente al paragrafo 3, possono circolare se la loro lunghezza supera al massimo di due metri la lunghezza stabilita all'allegato I, punto 1.1. Questa misura transitoria si applica dalla data di entrata in vigore della presente direttiva.

Emendamento

In attesa dell'adozione degli atti delegati, i veicoli o i veicoli combinati dotati di dispositivi aerodinamici all'estremità posteriore, che soddisfano **almeno** i requisiti di cui al paragrafo 2, **primo e secondo trattino**, e sono collaudati conformemente al paragrafo 3, possono circolare se la loro lunghezza supera al massimo di due metri la lunghezza stabilita all'allegato I, punto 1.1. Questa misura transitoria si applica dalla data di entrata in vigore della presente direttiva.

Or. en

Motivazione

Il regolamento n. 1230/2012 prevede già una lunghezza massima supplementare di 500 mm. Questi 500 mm limitano la flessibilità in vista dell'innovazione futura per quanto concerne la lunghezza dei dispositivi aerodinamici. La proposta di 2 metri della Commissione europea consente tale flessibilità. Pertanto devono essere modificate le norme per garantire compatibilità con le nuove norme su pesi e dimensioni. È altresì importante considerare la compatibilità con il trasporto intermodale per i veicoli, ma non deve essere un obbligo generalizzato.

Emendamento 216
Markus Ferber

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 6
Direttiva 96/53/CE
Articolo 8 – paragrafo 5

Testo della Commissione

In attesa dell'adozione degli atti delegati, i veicoli o i veicoli combinati dotati di dispositivi aerodinamici all'estremità posteriore, che soddisfano i requisiti di cui al paragrafo 2 e sono collaudati conformemente al paragrafo 3, possono circolare se la loro lunghezza supera al massimo di due metri la lunghezza stabilita all'allegato I, punto 1.1. Questa misura transitoria si applica dalla data di entrata in vigore della presente direttiva.

Emendamento

In attesa dell'adozione degli atti delegati, i veicoli o i veicoli combinati dotati di dispositivi aerodinamici all'estremità posteriore, che soddisfano i requisiti di cui al paragrafo 2 e sono collaudati conformemente al paragrafo 3, possono circolare se la loro lunghezza supera al massimo di due metri la lunghezza stabilita all'allegato I, punto 1.1. ***La superficie di carico così ottenuta può essere utilizzata per incrementare il volume di carico, senza aumentare la massa complessiva consentita del veicolo commerciale.*** Questa misura transitoria si applica dalla data di entrata in vigore della presente direttiva.

Or. de

Emendamento 217
Jacqueline Foster

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 6
Direttiva 96/53/CE
Articolo 8 – paragrafo 5

Testo della Commissione

In attesa dell'adozione degli atti delegati, i veicoli o i veicoli combinati dotati di dispositivi aerodinamici all'estremità posteriore, che soddisfano i requisiti di cui al paragrafo 2 e sono collaudati conformemente al paragrafo 3, possono circolare se la loro lunghezza supera al massimo di due metri la lunghezza stabilita

Emendamento

In attesa dell'adozione degli atti delegati, i veicoli o i veicoli combinati dotati di dispositivi aerodinamici all'estremità posteriore, che soddisfano i requisiti di cui al paragrafo 2 e sono collaudati conformemente al paragrafo 3, possono circolare se la loro lunghezza supera al massimo di due metri la lunghezza stabilita

all'allegato I, punto 1.1. Questa misura transitoria si applica dalla data di entrata in vigore della presente direttiva.

all'allegato I, punto 1.1. ***Gli Stati membri accettano l'uso di veicoli dotati di tali dispositivi sul proprio territorio, salvo il caso in cui abbiano motivi ragionevoli per ritenere che le disposizioni tecniche sul rilascio del dispositivo non siano equivalenti alle loro.*** Questa misura transitoria si applica dalla data di entrata in vigore della presente direttiva.

Or. en

Motivazione

La direttiva deve allinearsi con la normativa vigente in materia di omologazione. Inoltre, gli Stati membri non devono essere costretti ad accettare veicoli con dispositivi autorizzati da altri Stati membri che potrebbero avere un effetto negativo sulla sicurezza stradale.

Emendamento 218

Jim Higgins, Phil Prendergast, Petri Sarvamaa, Alain Cadec, Dominique Riquet

Proposta di direttiva

Articolo 1 – comma 1 – punto 6

Direttiva 96/53/CE

Articolo 8 – paragrafo 5

Testo della Commissione

In attesa dell'adozione degli atti delegati, i veicoli o i veicoli combinati dotati di dispositivi aerodinamici all'estremità posteriore, che soddisfano i requisiti di cui al paragrafo 2 e sono collaudati conformemente al paragrafo 3, possono circolare se la loro lunghezza supera al massimo di due metri la lunghezza stabilita all'allegato I, punto 1.1. Questa misura transitoria si applica dalla data di entrata in vigore della presente direttiva.

Emendamento

In attesa dell'adozione degli atti delegati, i veicoli o i veicoli combinati dotati di dispositivi aerodinamici all'estremità posteriore, che soddisfano i requisiti di cui al paragrafo 2 e sono collaudati conformemente al paragrafo 3, possono circolare se la loro lunghezza supera al massimo di due metri la lunghezza stabilita all'allegato I, punto 1.1. Questa misura transitoria si applica dalla data di entrata in vigore della presente direttiva. ***I veicoli specializzati, come i trasportatori di veicoli, che in virtù della propria progettazione aperta non possono beneficiare dei dispositivi aerodinamici sul retro, possono usare questi due metri supplementari per ottimizzare l'efficienza con altri mezzi, come il carico ottimale***

usando oggetti sulla parte anteriore o sul retro.

Or. en

Motivazione

In ragione della progettazione aperta, i trasportatori di veicoli non sono per nulla aerodinamici. A causa dell'uso esclusivo nel settore della logistica dei veicoli finiti, essi non possono beneficiare dei miglioramenti mediante dispositivi installati esternamente sul retro. Questi trasportatori potrebbero aumentare drasticamente l'efficienza (energetica), usando i due metri supplementari proposti nel presente articolo per caricare fino a 3 autovetture in più (da 6 a 9) su un unico trasportatore.

Emendamento 219
Inés Ayala Sender

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 6
Direttiva 96/53/CE
Articolo 8 – paragrafo 5

Testo della Commissione

In attesa dell'adozione degli atti delegati, i veicoli o i veicoli combinati dotati di dispositivi aerodinamici all'estremità posteriore, che soddisfano i requisiti di cui al paragrafo 2 e sono collaudati conformemente al paragrafo 3, possono circolare se la loro lunghezza supera al massimo di due metri la lunghezza stabilita all'allegato I, punto 1.1. Questa misura transitoria si applica dalla data di entrata in vigore della presente direttiva.

Emendamento

In attesa dell'adozione degli atti delegati, i veicoli o i veicoli combinati dotati di dispositivi aerodinamici all'estremità posteriore, che soddisfano i requisiti di cui al paragrafo 2 e sono collaudati conformemente al paragrafo 3, possono circolare se la loro lunghezza supera al massimo di due metri la lunghezza stabilita all'allegato I, punto 1.1. Questa misura transitoria si applica dalla data di entrata in vigore della presente direttiva. ***I veicoli specializzati, come i trasportatori di veicoli, che in virtù della propria progettazione aperta non possono beneficiare dei dispositivi aerodinamici davanti o sul retro, possono usare questi due metri supplementari per ottimizzare l'efficienza con altri mezzi, come il carico ottimale usando oggetti sulla parte anteriore o sul retro. La cabina motrice ottempera in ogni caso ai requisiti fissati all'articolo 9.***

Motivazione

A causa dell'uso esclusivo nel settore della logistica dei veicoli finiti, i trasportatori di veicoli non possono beneficiare dei miglioramenti mediante dispositivi installati esternamente sul retro. Questi trasportatori potrebbero aumentare drasticamente l'efficienza (energetica), usando i due metri supplementari proposti nel presente articolo per caricare fino a 3 autovetture in più (da 6 a 9) su un unico trasportatore.

Emendamento 220**Bogusław Liberadzki****Proposta di direttiva****Articolo 1 – comma 1 – punto 7**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 9 – paragrafo 1

Testo della Commissione

Al fine di migliorare le prestazioni aerodinamiche **e di sicurezza stradale** dei veicoli e dei veicoli combinati, le lunghezze massime previste all'allegato I, punto 1.1, possono essere superate nel caso di veicoli o di veicoli combinati che rispondono ai requisiti precisati al paragrafo 2 che segue. Tali superamenti hanno come obiettivo principale quello di consentire la costruzione di cabine di motrici **in grado di migliorare** le caratteristiche aerodinamiche dei veicoli o dei veicoli combinati e di **migliorare la sicurezza stradale**.

Emendamento

Al fine di migliorare **la sicurezza stradale** e le prestazioni aerodinamiche dei veicoli e dei veicoli combinati, le lunghezze massime previste all'allegato I, punto 1.1, possono essere superate **fino a 800 mm** nel caso di veicoli o di veicoli combinati che rispondono ai requisiti precisati al paragrafo 2 che segue. Tali superamenti hanno come obiettivo principale quello di consentire la costruzione di cabine di motrici **più sicure, migliorando** le caratteristiche aerodinamiche dei veicoli o dei veicoli combinati e di **consentire ulteriori miglioramenti all'efficienza energetica**.

Emendamento 221**Eva Lichtenberger, Michael Cramer****Proposta di direttiva****Articolo 1 – comma 1 – punto 7**

Testo della Commissione

Al fine di migliorare le prestazioni aerodinamiche **e di sicurezza stradale** dei veicoli e dei veicoli combinati, le lunghezze massime previste all'allegato I, punto 1.1, possono essere superate nel caso di veicoli o di veicoli combinati che rispondono ai requisiti precisati al paragrafo 2 che segue. **Tali superamenti hanno come obiettivo principale quello di consentire** la costruzione di cabine di motrici **in grado di migliorare le caratteristiche aerodinamiche** dei veicoli o dei veicoli combinati e di **migliorare la sicurezza stradale**.

Emendamento

Al fine di migliorare **la sicurezza stradale** e le prestazioni aerodinamiche dei veicoli e dei veicoli combinati, le lunghezze massime previste all'allegato I, punto 1.1, **non** possono essere superate nel caso di veicoli o di veicoli combinati che rispondono ai requisiti precisati al paragrafo 2 che segue. La costruzione di cabine di motrici **deve comportare il miglioramento della sicurezza stradale** dei veicoli o dei veicoli combinati e **migliorarne le caratteristiche aerodinamiche**.

Or. en

Emendamento 222
Jörg Leichtfried

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 7
Direttiva 96/53/CE
Articolo 9 – paragrafo 1

Testo della Commissione

Al fine di migliorare le prestazioni aerodinamiche e di sicurezza stradale dei veicoli e dei veicoli combinati, le lunghezze massime previste all'allegato I, punto 1.1, possono essere superate nel caso di veicoli o di veicoli combinati che rispondono ai requisiti precisati al paragrafo 2 che segue. Tali superamenti hanno come obiettivo principale quello di consentire la costruzione di cabine **di motrici in grado di** migliorare le **caratteristiche** aerodinamiche dei veicoli o dei veicoli combinati **e di migliorare la sicurezza stradale**.

Emendamento

Al fine di migliorare le prestazioni aerodinamiche e di sicurezza stradale dei veicoli e dei veicoli combinati, le lunghezze massime previste all'allegato I, punto 1.1, possono essere superate nel caso di veicoli o di veicoli combinati che rispondono ai requisiti precisati al paragrafo 2 che segue. Tali superamenti hanno come obiettivo principale quello di consentire la costruzione di cabine **più sicure e** migliorare le **prestazioni** aerodinamiche dei veicoli o dei veicoli combinati.

Motivazione

La proposta di relazione contiene ulteriori dettagli sull'emendamento. Il termine "motrice" deve essere rimosso, in quanto si applica solamente ai veicoli articolati. La presente direttiva, ad ogni modo, deve puntare al miglioramento della sicurezza stradale di tutte le cabine dei veicoli pesanti.

Emendamento 223

Christine De Veyrac, Dominique Vlasto, Georges Bach

Proposta di direttiva**Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 7**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 9 – paragrafo 1

Testo della Commissione

Al fine di migliorare le prestazioni **aerodinamiche** e di sicurezza stradale dei veicoli e dei veicoli combinati, le lunghezze massime previste all'allegato I, punto 1.1, possono essere superate nel caso di veicoli o di veicoli combinati che rispondono ai requisiti precisati al paragrafo 2 che segue. Tali superamenti hanno come obiettivo principale quello di consentire **la costruzione di cabine di motrici in grado di migliorare le caratteristiche aerodinamiche** dei veicoli o dei veicoli combinati e di **migliorare** la sicurezza stradale.

Emendamento

Al fine di migliorare le prestazioni **in termini di efficienza energetica** e di sicurezza stradale dei veicoli e dei veicoli combinati, le lunghezze massime previste all'allegato I, punto 1.1, possono essere superate nel caso di veicoli o di veicoli combinati che rispondono ai requisiti precisati al paragrafo 2 che segue. Tali superamenti hanno come obiettivo principale quello di consentire **il miglioramento delle prestazioni energetiche** dei veicoli o dei veicoli combinati e di **rafforzare** la sicurezza stradale. **Occorre pertanto modificare il regolamento (CE) n. 661/2009.**

Or. fr

Motivazione

Poiché l'obiettivo è di promuovere il trasporto sostenibile, è fondamentale introdurre un riferimento esplicito al concetto di risparmio energetico. L'aerodinamicità in sé non rappresenta il fine della presente direttiva, ma un semplice strumento per raggiungere l'obiettivo. Per evitare errori d'interpretazione da parte degli attori, è opportuno precisare che le presenti disposizioni modificano le misure stabilite dal regolamento (CE) n. 661/2009 sulla sicurezza generale dei veicoli a motore.

Emendamento 224
Dieter-Lebrecht Koch

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 7
Direttiva 96/53/CE
Articolo 9 – paragrafo 1

Testo della Commissione

Al fine di migliorare le prestazioni aerodinamiche e di sicurezza stradale dei veicoli e dei veicoli combinati, le lunghezze massime previste all'allegato I, punto 1.1, possono essere superate nel caso di veicoli o di veicoli combinati che rispondono ai requisiti precisati al paragrafo 2 che segue. Tali superamenti hanno come obiettivo principale quello di consentire la costruzione di cabine di motrici in grado di migliorare le caratteristiche aerodinamiche dei veicoli o dei veicoli combinati e di migliorare la sicurezza stradale.

Emendamento

Al fine di migliorare le prestazioni aerodinamiche e di sicurezza stradale dei veicoli e dei veicoli combinati, le lunghezze massime previste all'allegato I, punto 1.1, possono essere superate nel caso di veicoli o di veicoli combinati che rispondono ai requisiti precisati al paragrafo 2 che segue. Tali superamenti hanno come obiettivo principale quello di consentire la costruzione di cabine di motrici in grado di migliorare le caratteristiche aerodinamiche dei veicoli o dei veicoli combinati e di migliorare la sicurezza stradale ***sia degli utenti della strada vulnerabili, sia per i veicoli in caso di tamponamenti.***

Or. de

Emendamento 225
Brian Simpson

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 7
Direttiva 96/53/CE
Articolo 9 – paragrafo 1

Testo della Commissione

Al fine di migliorare le prestazioni aerodinamiche e di sicurezza stradale dei veicoli e dei veicoli combinati, le lunghezze massime previste all'allegato I, punto 1.1, possono essere superate nel caso

Emendamento

Al fine di migliorare le prestazioni aerodinamiche e di sicurezza stradale dei veicoli e dei veicoli combinati, le lunghezze massime previste all'allegato I, punto 1.1, possono essere superate nel caso

di veicoli o di veicoli combinati che rispondono ai requisiti precisati al paragrafo 2 che segue. Tali superamenti hanno come obiettivo principale quello di consentire la costruzione di cabine **di motrici in grado di migliorare** le caratteristiche aerodinamiche dei veicoli o dei veicoli combinati e di migliorare la sicurezza stradale.

di veicoli o di veicoli combinati che rispondono ai requisiti precisati al paragrafo 2 che segue. Tali superamenti hanno come obiettivo principale quello di consentire la costruzione di cabine **più sicure, migliorando al contempo** le caratteristiche aerodinamiche dei veicoli o dei veicoli combinati e di migliorare la sicurezza stradale.

Or. en

Motivazione

La priorità in questo contesto deve essere l'innalzamento della sicurezza stradale. Inoltre il riferimento alla motrice va rimosso, in quanto la direttiva deve puntare a una migliore sicurezza per tutti i veicoli pesanti, non solo gli auto-articolati.

Emendamento 226

Ismail Ertug

Proposta di direttiva

Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 7

Direttiva 96/53/CE

Articolo 9 – paragrafo 1

Testo della Commissione

Al fine di migliorare le prestazioni aerodinamiche e di sicurezza stradale dei veicoli e dei veicoli combinati, le lunghezze massime previste all'allegato I, punto 1.1, possono essere superate nel caso di veicoli o di veicoli combinati che rispondono ai requisiti precisati al paragrafo 2 che segue. Tali superamenti hanno come obiettivo principale quello di consentire la costruzione di cabine di motrici in grado di migliorare le caratteristiche aerodinamiche dei veicoli o dei veicoli combinati e di migliorare la sicurezza stradale.

Emendamento

Al fine di migliorare le prestazioni aerodinamiche e di sicurezza stradale dei veicoli e dei veicoli combinati, le lunghezze massime previste all'allegato I, punto 1.1, possono essere superate **fino a 400 mm** nel caso di veicoli o di veicoli combinati che rispondono ai requisiti precisati al paragrafo 2 che segue, **a condizione che la partecipazione dei veicoli o di parti dei veicoli (ad esempio, la cabina di guida) al trasporto combinato non sia pregiudicata**. Tali superamenti hanno come obiettivo principale quello di consentire la costruzione di cabine di motrici in grado di migliorare le caratteristiche aerodinamiche dei veicoli o dei veicoli combinati e di migliorare la

sicurezza stradale.

Or. de

Motivazione

L'aumento della lunghezza delle cabine delle motrici migliora la sicurezza stradale e l'efficienza energetica. Nell'emendamento occorre tuttavia assicurare che i veicoli possano continuare a partecipare al trasporto combinato. Al contempo è necessario assicurare che i veicoli siano compatibili con la strada viaggiante, che svolge un ruolo importante soprattutto nel traffico di transito alpino. L'aumento della lunghezza delle cabine delle matrici di un massimo di 400 mm garantisce tale compatibilità.

Emendamento 227

Silvia-Adriana Țicău

Proposta di direttiva

Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 7

Direttiva 96/53/CE

Articolo 9 – paragrafo 1

Testo della Commissione

Al fine di migliorare le prestazioni aerodinamiche e di sicurezza stradale dei veicoli e dei veicoli combinati, le lunghezze massime previste all'allegato I, punto 1.1, possono essere superate nel caso di veicoli o di veicoli combinati che rispondono ai requisiti precisati al paragrafo 2 che segue. Tali superamenti hanno come obiettivo **principale** quello di consentire la costruzione di cabine di motrici in grado di migliorare le caratteristiche aerodinamiche dei veicoli o dei veicoli combinati e di migliorare la sicurezza stradale.

Emendamento

Al fine di migliorare le prestazioni aerodinamiche e di sicurezza stradale dei veicoli e dei veicoli combinati, le lunghezze massime previste all'allegato I, punto 1.1, possono essere superate nel caso di veicoli o di veicoli combinati che rispondono ai requisiti precisati al paragrafo 2 che segue. Tali superamenti hanno come **unico** obiettivo quello di consentire la costruzione di cabine di motrici in grado di migliorare le caratteristiche aerodinamiche dei veicoli o dei veicoli combinati e di migliorare la sicurezza stradale.

Or. ro

Emendamento 228

Anna Ibrisagic

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 7
Direttiva 96/53/CE
Articolo 9 – paragrafo 1

Testo della Commissione

Al fine di migliorare **le prestazioni aerodinamiche e di sicurezza stradale** dei veicoli e dei veicoli combinati, le lunghezze massime previste all'allegato I, punto 1.1, possono essere superate nel caso di veicoli o di veicoli combinati che rispondono ai requisiti precisati al paragrafo 2 che segue. Tali superamenti **hanno come obiettivo principale quello** di consentire **la costruzione di cabine di motrici in grado di migliorare le caratteristiche aerodinamiche** dei veicoli o dei veicoli combinati **e di migliorare la sicurezza stradale.**

Emendamento

Al fine di migliorare **l'efficienza energetica** dei veicoli e dei veicoli combinati, le lunghezze massime previste all'allegato I, punto 1.1, possono essere superate nel caso di veicoli o di veicoli combinati che rispondono ai requisiti precisati al paragrafo 2 che segue. Tali superamenti **possono essere ampliati nei limiti fissati dalla normativa europea in materia di omologazione (direttiva 2007/46) e dagli obblighi fissati dalla presente direttiva, che saranno ulteriormente sviluppati ai sensi delle procedure previste all'articolo 16, paragrafo 3. L'obiettivo di tali superamenti consiste nel** consentire **miglioramenti nella progettazione** dei veicoli o dei veicoli combinati **per migliorare la sicurezza stradale. Occorre modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 661/2009.**

Or. en

Emendamento 229
Christine De Veyrac, Dominique Vlasto, Georges Bach

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 7
Direttiva 96/53/CE
Articolo 9 – paragrafo 2 – trattino 2

Testo della Commissione

- il miglioramento significativo delle prestazioni **aerodinamiche** dei veicoli,

Emendamento

- il miglioramento significativo delle prestazioni **energetiche** dei veicoli,

Or. fr

Motivazione

Poiché l'obiettivo è di promuovere il trasporto sostenibile, è fondamentale introdurre un riferimento esplicito al concetto di risparmio energetico. L'aerodinamicità in sé non rappresenta il fine della presente direttiva, ma un semplice strumento per raggiungere l'obiettivo.

Emendamento 230

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Proposta di direttiva

Articolo 1 – comma 1 – punto 7

Direttiva 96/53/CE

Articolo 9 – paragrafo 2 – trattino 2 – punto i

Testo della Commissione

migliori la visibilità degli utenti vulnerabili da parte del conducente, **in particolare mediante una riduzione dell'angolo morto** di visibilità situato sotto il parabrezza anteriore,

Emendamento

migliori la visibilità degli utenti vulnerabili da parte del conducente, **migliorando la tecnologia, le dimensioni e il posizionamento degli specchietti e quindi ridurre l'angolo morto** di visibilità situato sotto il parabrezza anteriore,

Or. en

Emendamento 231

Brian Simpson

Proposta di direttiva

Articolo 1 – comma 1 – punto 7

Direttiva 96/53/CE

Articolo 9 – paragrafo 2 – trattino 2 – punto i

Testo della Commissione

migliori la **visibilità degli** utenti vulnerabili **da parte del** conducente, in particolare mediante una riduzione **dell'angolo morto di visibilità situato** sotto il parabrezza anteriore,

Emendamento

migliori la **visione diretta in modo da rendere gli** utenti vulnerabili **più visibili per il** conducente, in particolare mediante una riduzione **degli angoli ciechi situati** sotto il parabrezza anteriore **e a lato della cabina,**

Or. en

Motivazione

Oltre a migliorare il campo diretto di visione sotto il parabrezza anteriore, deve essere considerata anche l'area ai lati del veicolo.

Emendamento 232
Dieter-Lebrecht Koch

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 7
Direttiva 96/53/CE
Articolo 9 – paragrafo 2 – trattino 2 – punto i

Testo della Commissione

migliori la visibilità degli utenti vulnerabili da parte del conducente, in particolare mediante una riduzione dell'angolo morto di visibilità situato sotto il parabrezza anteriore,

Emendamento

migliori la visibilità degli utenti vulnerabili da parte del conducente, in particolare mediante una riduzione dell'angolo morto di visibilità situato sotto il parabrezza anteriore **e aumentando le dimensioni del finestrino laterale soprattutto nella zona piedi, mediante l'aggiunta di altri specchietti. Ove serva per una maggiore visibilità degli utenti vulnerabili e nelle zone che non sono visibili dal finestrino o mediante lo specchietto, soprattutto nella parte posteriore del veicolo, occorre installare dei sistemi di telecamere.**

Or. de

Emendamento 233
Brian Simpson

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 7
Direttiva 96/53/CE
Articolo 9 – paragrafo 2 – trattino 2 – punto ii

Testo della Commissione

limiti i danni in caso di collisione,

Emendamento

limiti i danni in caso di collisione **con altri veicoli migliorando le prestazioni**

Emendamento 234

Inés Ayala Sender

Proposta di direttiva

Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 7

Direttiva 96/53/CE

Articolo 9 – paragrafo 2 – trattino 2 – punto ii

Testo della Commissione

limiti i danni in caso di collisione,

Emendamento

limiti i danni in caso di collisione, **in particolar modo favorendo l'espulsione degli utenti vulnerabili ai lati ed evitando un eventuale impatto con la cabina motrice.**

Motivazione

È bene che le nuove cabine siano progettate in modo tale da evitare l'impatto con ciclisti, pedoni, motociclisti, poiché, in caso di collisione frontale, per quanto si possano migliorare e levigare gli spigoli della testa motrice, il risultato può essere fatale. Attraverso una progettazione della cabina realizzata per favorire l'espulsione del pedone/ciclista verso il lato, si evita in prima istanza l'impatto fatale e, in seconda istanza, si riducono sensibilmente i danni aumentando le probabilità di sopravvivenza all'incidente.

Emendamento 235

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Proposta di direttiva

Articolo 1 – comma 1 – punto 7

Direttiva 96/53/CE

Articolo 9 – paragrafo 2 – trattino 2 – punto ii

Testo della Commissione

limiti i danni in caso di collisione,

Emendamento

limiti i danni in caso di collisione **migliorando le prestazioni sull'assorbimento di energia delle cabine,**

Emendamento 236
Brian Simpson

Proposta di direttiva

Articolo 1 – comma 1 – punto 7

Direttiva 96/53/CE

Articolo 9 – paragrafo 2 – trattino 2 – punto ii bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(ii bis) migliori la protezione dei pedoni mediante l'adeguamento della progettazione della parte anteriore al fine di ridurre al minimo il rischio di urto in caso di collisione con utenti della strada vulnerabili,

Motivazione

È importante affrontare anche la questione degli urti.

Emendamento 237
Dieter-Lebrecht Koch

Proposta di direttiva

Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 7

Direttiva 96/53/CE

Articolo 9 – paragrafo 2 – trattino 4

Testo della Commissione

Emendamento

il comfort e la sicurezza dei conducenti.

il comfort ***in relazione al miglioramento della qualità del luogo di lavoro*** e la sicurezza dei conducenti.

Emendamento 238
Bogusław Liberadzki

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 7
Direttiva 96/53/CE
Articolo 9 – paragrafo 2 – ultima frase

Testo della Commissione

I superamenti della lunghezza massima non comportano un aumento **della** capacità **di carico** dei veicoli o dei veicoli combinati.

Emendamento

I superamenti della lunghezza massima **della cabina di motrice di 800 mm** non comportano un aumento **del carico di** capacità dei veicoli o dei veicoli combinati.

Or. en

Emendamento 239
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 7
Direttiva 96/53/CE
Articolo 9 – paragrafo 2 – trattino 4

Testo della Commissione

il comfort e la sicurezza dei conducenti.

Emendamento

il comfort, **la salute** e la sicurezza dei conducenti.

Or. en

Motivazione

La direttiva quadro 89/391/CEE concernente l'attuazione di misure volte a promuovere il miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori durante il lavoro, con la gerarchia di prevenzione, prevede il quadro per eliminare alla fonte le vibrazioni corporee e le cause di patologie muscoloscheletriche, tra cui i problemi alla schiena. Si veda anche: Implicazioni delle sollecitazioni e delle tensioni del comportamento nel traffico dei veicoli pesanti (BAST), 2010

Emendamento 240
Bogusław Liberadzki

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 7
Direttiva 96/53/CE
Articolo 9 – paragrafo 3

Testo della Commissione

Prima dell'immissione sul mercato, le prestazioni aerodinamiche dei nuovi **progetti di** veicoli a motore sono collaudate dagli Stati membri **che rilasciano a questo fine un certificato. Quest'ultimo attesta il rispetto dei requisiti di cui al precedente paragrafo 2.** I certificati di collaudo rilasciati in uno Stato membro sono riconosciuti dagli altri Stati membri.

Emendamento

Prima dell'immissione sul mercato, le prestazioni aerodinamiche **della progettazione** dei nuovi veicoli a motore sono collaudate **e certificate** dagli Stati membri. I certificati di collaudo rilasciati in uno Stato membro sono riconosciuti dagli altri Stati membri. **I risultati della procedura di collaudo e delle prestazioni aerodinamiche e altri valori di produzione dei veicoli pesanti collaudati sono resi disponibili al pubblico.**

Or. en

Emendamento 241
Phil Bennion

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 7
Direttiva 96/53/CE
Articolo 9 – paragrafo 3

Testo della Commissione

Prima dell'immissione sul mercato, le prestazioni aerodinamiche dei nuovi progetti di veicoli a motore sono collaudate dagli Stati membri che rilasciano a questo fine un certificato. Quest'ultimo attesta il rispetto dei requisiti di cui al precedente paragrafo 2. I certificati di collaudo rilasciati in uno Stato membro sono riconosciuti dagli altri Stati membri.

Emendamento

Prima dell'immissione sul mercato, le prestazioni aerodinamiche dei nuovi progetti di veicoli a motore sono collaudate dagli Stati membri che rilasciano a questo fine un certificato. **Il collaudo delle prestazioni aerodinamiche di questi veicoli è in linea con le norme applicabili sulla misurazione delle prestazioni aerodinamiche elaborate dalla Commissione.** Quest'ultimo attesta **la coerenza e** il rispetto dei requisiti di cui al precedente paragrafo 2. I certificati di collaudo rilasciati in uno Stato membro sono riconosciuti dagli altri Stati membri.

Emendamento 242
Jörg Leichtfried

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 7
Direttiva 96/53/CE
Articolo 9 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(3 bis) In riferimento all'autorizzazione al superamento della lunghezza massima in virtù di adeguamenti aerodinamici ai sensi degli articoli 8 e 9, occorre tenere conto dei veicoli o dei veicoli combinati nel loro insieme, onde assicurare che il superamento complessivo della lunghezza non abbia importanti conseguenze negative sulla sicurezza stradale e sulla fluidità del traffico, in particolare a causa di parametri infrastrutturali prestabiliti.

Or. de

Emendamento 243
Brian Simpson, Saïd El Khadraoui

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 7
Direttiva 96/537/CE
Articolo 9, paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(3 bis) I requisiti di sicurezza di cui all'articolo 9, paragrafo 2, e i requisiti sulla progettazione della cabina di cui all'articolo 9 bis (nuovo) sono obbligatori per tutti i nuovi veicoli N2 e N3 a decorrere dal 1° gennaio 2020.

Motivazione

Per migliorare la sicurezza stradale, è essenziale imporre requisiti di sicurezza per tutti i veicoli pesanti, compresi quelli urbani.

Emendamento 244

Christine De Veyrac, Dominique Vlasto, Dominique Riquet

Proposta di direttiva

Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 7

Direttiva 96/53/CE

Articolo 1 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 bis. I nuovi veicoli utilizzano cabine motrici conformi ai requisiti in materia di sicurezza di cui all'articolo 9, paragrafo 2, entro il [dieci anni dall'entrata in vigore della presente direttiva].

Motivazione

Dato il ciclo di vita di una cabina, è opportuno a tale proposito concedere un lasso di tempo sufficiente, onde consentire alle imprese del settore di adeguarsi alle modifiche normative e assicurare una concorrenza libera e non distorta.

Emendamento 245

Patricia van der Kammen

Proposta di direttiva

Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 7

Direttiva 96/53/CE

Articolo 9 – paragrafo 4

Testo della Commissione

Emendamento

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati, in conformità all'articolo 16, per completare i requisiti che le nuove cabine di motrice devono rispettare e che sono indicati al paragrafo

soppresso

2. Essi consistono in caratteristiche tecniche, livelli minimi di prestazioni, vincoli di progettazione, e procedure finalizzate all'emissione del certificato di collaudo di cui al paragrafo 3.

Or. nl

Emendamento 246
Oldřich Vlasák

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 7
Direttiva 96/53/CE
Articolo 9 – paragrafo 4

Testo della Commissione

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità all'articolo 16, per integrare i requisiti di cui al paragrafo 2. Essi consistono in caratteristiche tecniche, livelli minimi di prestazioni, vincoli di progettazione, e procedure finalizzate all'emissione del certificato di collaudo di cui al paragrafo 3.

Emendamento

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità all'articolo 16, per integrare i requisiti di cui al paragrafo 2. Essi consistono in caratteristiche tecniche, livelli minimi di prestazioni, vincoli di progettazione, e procedure finalizzate all'emissione del certificato di collaudo di cui al paragrafo 3.
La Commissione deve adottare tali atti delegati entro un anno dall'entrata in vigore della presente direttiva.

Or. cs

Motivazione

Ai fini della sicurezza stradale e dello sviluppo dei dispositivi proposti da parte dei produttori, è auspicabile che la Commissione europea specifichi più in dettaglio tali dispositivi nel più breve tempo possibile.

Emendamento 247

Jörg Leichtfried

Proposta di direttiva

Articolo 1 – comma 1 – punto 7

Direttiva 96/53/CE

Articolo 9 – paragrafo 4

Testo della Commissione

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati, in conformità all'articolo 16, per completare i requisiti che le nuove cabine **di motrice** devono rispettare. Essi consistono in caratteristiche tecniche, livelli minimi di prestazioni, vincoli di progettazione, e procedure finalizzate all'emissione del certificato di collaudo menzionato al paragrafo 3.

Emendamento

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati, in conformità all'articolo 16, per completare i requisiti che le nuove cabine devono rispettare. Essi consistono in caratteristiche tecniche, livelli minimi di prestazioni, vincoli di progettazione, e procedure finalizzate all'emissione del certificato di collaudo menzionato al paragrafo 3.

Or. en

Motivazione

Il termine "motrice" deve essere rimosso, in quanto si applica solamente ai veicoli articolati. La presente direttiva, ad ogni modo, deve puntare al miglioramento della sicurezza stradale di tutte le cabine dei veicoli pesanti.

Emendamento 248

Brian Simpson

Proposta di direttiva

Articolo 1 – comma 1 – punto 7

Direttiva 96/53/CE

Articolo 9 – paragrafo 4

Testo della Commissione

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati, in conformità all'articolo 16, per completare i requisiti che le nuove cabine **di motrice** devono rispettare. Essi consistono in caratteristiche tecniche, livelli minimi di prestazioni,

Emendamento

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati, in conformità all'articolo 16, per completare i requisiti che le nuove cabine devono rispettare. Essi consistono in caratteristiche tecniche, livelli minimi di prestazioni, vincoli di

vincoli di progettazione, e procedure finalizzate all'emissione del certificato di collaudo menzionato al paragrafo 3.

progettazione, e procedure finalizzate all'emissione del certificato di collaudo menzionato al paragrafo 3 **e sono adottati entro e non oltre 2 anni dalla pubblicazione della presente direttiva.**

Or. en

Motivazione

Per migliorare la sicurezza stradale e per ridurre il numero di decessi preventivabili e inutili sulle strade, è essenziale che le nuove norme siano adottate quanto più rapidamente possibile.

Emendamento 249

Phil Bennion

Proposta di direttiva

Articolo 1 – comma 1 – punto 7

Direttiva 96/53/CE

Articolo 9 – paragrafo 4

Testo della Commissione

*Alla Commissione è conferito il potere di **adottare** atti delegati, in conformità all'articolo 16, per completare i requisiti che le nuove cabine di motrice devono rispettare. Essi consistono in caratteristiche tecniche, livelli minimi di prestazioni, vincoli di progettazione, e procedure finalizzate all'emissione del certificato di collaudo menzionato al paragrafo 3.*

Emendamento

***Entro un anno dalla data di pubblicazione della presente direttiva, la Commissione adotta** atti delegati, in conformità all'articolo 16, per completare i requisiti che le nuove cabine di motrice devono rispettare **nel quadro delle normative UNECE**. Essi consistono in caratteristiche tecniche, livelli minimi di **sicurezza e di prestazioni aerodinamiche**, vincoli di progettazione, e procedure finalizzate all'emissione del certificato di collaudo menzionato al paragrafo 3.*

Or. en

Emendamento 250
Inés Ayala Sender

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 7
Direttiva 96/53/CE
Articolo 9 – paragrafo 4

Testo della Commissione

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati, in conformità all'articolo 16, per completare i requisiti che le nuove cabine di motrice devono rispettare e che sono indicati al paragrafo 2. Essi consistono in caratteristiche tecniche, livelli minimi di prestazioni, vincoli di progettazione, e procedure finalizzate all'emissione del certificato di collaudo menzionato al paragrafo 3.

Emendamento

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati, in conformità all'articolo 16, per completare i requisiti che le nuove cabine di motrice devono rispettare e che sono indicati al paragrafo 2. Essi consistono in caratteristiche tecniche, livelli minimi di prestazioni, vincoli di progettazione, e procedure finalizzate all'emissione del certificato di collaudo menzionato al paragrafo 3. ***Prima di adottare un atto delegato, la Commissione consulta le parti interessate (costruttori, conducenti, associazioni per la sicurezza stradale, motorizzazioni civili, centri di formazione, ecc.) e pubblica una relazione sul risultato di tale consultazione.***

Or. es

Motivazione

È necessario fare pressione sulla Commissione affinché realizzi le consultazioni pertinenti con le parti interessate, ad esempio con i conducenti, poiché i nuovi requisiti hanno un impatto diretto e possono fornire input interessanti.

Emendamento 251

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Proposta di direttiva

Articolo 1 – comma 1 – punto 7

Direttiva 96/53/CE

Articolo 9 – paragrafo 5

Testo della Commissione

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati, in conformità all'articolo 16, per completare i requisiti che le nuove cabine di motrice devono rispettare. Essi consistono in caratteristiche tecniche, livelli minimi di prestazioni, vincoli di progettazione, e procedure finalizzate all'emissione del certificato di collaudo menzionato al paragrafo 3.

Emendamento

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati, in conformità all'articolo 16, per completare i requisiti che le nuove cabine di motrice devono rispettare. Essi consistono in caratteristiche tecniche, livelli minimi di prestazioni, vincoli di progettazione, e procedure finalizzate all'emissione del certificato di collaudo menzionato al paragrafo 3 **e sono adottati entro e non oltre 2 anni dalla pubblicazione della presente direttiva.**

Or. en

Emendamento 252

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Proposta di direttiva

Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 7 bis (nuovo)

Direttiva 96/53/CE

Articolo 9 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(7 bis) È inserito il seguente articolo 9 bis:

Articolo 9 bis

I requisiti di sicurezza di cui all'articolo 9, paragrafo 2, sono obbligatori per tutti i veicoli N2 e N3 a decorrere dal 1° gennaio 2016.

Or. en

Emendamento 253
Brian Simpson, Saïd El Khadraoui

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 7 bis (nuovo)
Direttiva 96/53/CE
Articolo 9 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(7 bis) È inserito l'articolo 9 bis:

Articolo 9 bis

1. Al fine di migliorare la sicurezza e il comfort del conducente e, in ultima analisi, per garantire il miglioramento della sicurezza stradale dei veicoli che rientrano nel campo d'azione della presente direttiva, i requisiti su sicurezza e comfort che devono essere rispettati per le cabine del conducente sono i seguenti:

- rispetto dei requisiti stabiliti dalla direttiva quadro 89/391/CEE concernente l'attuazione di misure volte a promuovere il miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori durante il lavoro, con la gerarchia di prevenzione, che prevede il quadro per eliminare alla fonte le vibrazioni corporee e le cause di patologie muscoloscheletriche;

- la predisposizione della cabina del conducente con caratteristiche di sicurezza a partire dalla via di fuga antincendio sicura;

- l'aumento delle dimensioni della cabina del conducente per garantire:

(i) uno spazio più ampio tra il sedile del conducente e la cuccetta;

(ii) dimensioni più ampie per la cuccetta del conducente;

(iii) uno spazio adeguato per due conducenti, quando il veicolo è guidato da due conducenti;

(iv) uno spazio di deposito adeguato per gli effetti personali del conducente.

2. Prima dell'immissione sul mercato, le caratteristiche di sicurezza e di comfort del conducente dei nuovi progetti di veicoli a motore sono collaudate dagli Stati membri che rilasciano a questo fine un certificato. Quest'ultimo attesta il rispetto dei requisiti di cui al precedente paragrafo 1. I certificati di collaudo rilasciati in uno Stato membro sono riconosciuti dagli altri Stati membri.

3. Per sviluppare ulteriormente i criteri indicati al paragrafo 1, la Commissione è assistita da un comitato composto dagli Stati membri, da esperti e dalle parti sociali. Il comitato sviluppa caratteristiche tecniche, livelli minimi di prestazioni, vincoli di progettazione, e procedure finalizzate all'emissione del certificato di collaudo su sicurezza e comfort del conducente di cui al paragrafo 1.

Or. en

Motivazione

È essenziale sfruttare questa possibilità per migliorare le dimensioni, la sicurezza e il comfort della cabina del conducente. Queste semplici modifiche nelle condizioni operative dei conducenti possono influire positivamente sulla capacità del conducente di guidare in maniera sicura, contribuendo così a innalzare la sicurezza stradale.

Emendamento 254

Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch

Proposta di direttiva

Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 7 bis (nuovo)

Direttiva 96/53/CE

Articolo 9 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(7 bis) È inserito l'articolo 9 bis:

Articolo 9 bis

Al fine di migliorare la sicurezza e il comfort del conducente e, in ultima analisi, per garantire il miglioramento

della sicurezza stradale dei veicoli che rientrano nel campo d'azione della presente direttiva, i requisiti su sicurezza e comfort che devono essere rispettati per le cabine del conducente sono i seguenti:

- il rispetto dei requisiti stabiliti dalla direttiva quadro 89/391/CEE concernente l'attuazione di misure volte a promuovere il miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori durante il lavoro, con la gerarchia di prevenzione, che prevede il quadro per eliminare alla fonte le vibrazioni corporee e le cause di patologie muscoloscheletriche;

- la predisposizione della cabina del conducente con caratteristiche di sicurezza a partire dalla via di fuga antincendio sicura;

- l'aumento delle dimensioni della cabina del conducente per adeguarsi ai requisiti di sicurezza e di comfort per il sedile del conducente e la cuccetta, tenendo conto delle situazione di emergenza.

Or. en

Emendamento 255
Oldřich Vlasák

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 9
Direttiva 96/53/CE
Articolo 10 bis – paragrafo 1

Testo della Commissione

I pesi massimi dei veicoli a propulsione ibrida o a propulsione interamente elettrica sono quelli indicati all'allegato I, punto 2.3.1.

Emendamento

I pesi massimi dei veicoli a propulsione alternativa che non utilizzano esclusivamente combustibili fossili e non inquinano o inquinano solo in minima parte sono quelli indicati all'allegato I, punto 2.3.1.

Or. cs

Motivazione

Al fine di salvaguardare la neutralità tecnologica della normativa proposta, occorre includervi anche le tecnologie future come, per esempio, le celle a combustibile a idrogeno.

Emendamento 256
Philippe De Backer

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 9
Direttiva 96/53/CE
Articolo 10 bis – paragrafo 1

Testo della Commissione

I pesi massimi dei veicoli ***a propulsione ibrida o a propulsione interamente elettrica*** sono quelli indicati all'allegato I, punto ***2.3.1.***

Emendamento

I pesi massimi dei veicoli ***alimentati con combustibili alternativi*** sono quelli indicati all'allegato I, punto ***2.5.***

Or. en

Motivazione

È importante varare una normativa che sia neutrale sul piano tecnologico. Pertanto è necessario prevedere un aumento del peso per tutti i veicoli alimentati da combustibili alternativi.

Emendamento 257
Phil Bennion

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 9
Direttiva 96/53/CE
Articolo 10 bis – paragrafo 1

Testo della Commissione

I pesi massimi dei veicoli a ***propulsione ibrida o a propulsione interamente elettrica*** sono quelli indicati all'allegato I, punto ***2.3.1.***

Emendamento

I pesi massimi dei veicoli ***dotati di tecnologie a bassa produzione di carbonio*** sono quelli indicati all'allegato I, punto ***2.3.4.***

Or. en

Emendamento 258
Hubert Pirker

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 9
Direttiva 96/53/CE
Articolo 10 bis – paragrafo 2

Testo della Commissione

I veicoli **a propulsione ibrida o elettrica** devono tuttavia rispettare i limiti indicati all'allegato I, punto 3: peso massimo autorizzato per asse.

Emendamento

I veicoli **con motorizzazioni alternative** devono tuttavia rispettare i limiti indicati all'allegato I, punto 3: peso massimo autorizzato per asse.

Or. de

Motivazione

La formulazione è conforme al principio di neutralità tecnologica.

Emendamento 259
Phil Bennion

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 9
Direttiva 96/53/CE
Articolo 10 bis – paragrafo 2

Testo della Commissione

I veicoli a **propulsione ibrida o elettrica** devono tuttavia rispettare i limiti indicati all'allegato I, punto 3: peso massimo autorizzato per asse.

Emendamento

I veicoli **dotati di tecnologie a bassa produzione di carbonio** devono tuttavia rispettare i limiti indicati all'allegato I, punto 3: peso massimo autorizzato per asse.

Or. en

Emendamento 260
Bogusław Liberadzki

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 9 bis (nuovo)
Direttiva 96/53/CE
Articolo 10 bis bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

I veicoli N2 e N3 devono ottemperare ai requisiti di sicurezza di cui all'articolo 9, paragrafo 2, a decorrere dal 1° gennaio 2020.

Or. en

Emendamento 261
Georges Bach, Bogusław Liberadzki

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 9 bis (nuovo)
Direttiva 96/53/CE
Articolo 10 bis ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Entro e non oltre il 2018, la Commissione rivede la presente direttiva per analizzare gli impatti dell'uso transfrontaliero dei veicoli o dei veicoli combinati che superano le dimensioni massime stabilite all'allegato I. La valutazione d'impatto della Commissione analizza gli impatti sulla sicurezza stradale, sul trasferimento modale, le conseguenze sull'infrastruttura e sull'ambiente. Sulla base dei risultati di tale valutazione d'impatto la Commissione, se del caso, presenta una proposta legislativa atta a emendare la direttiva.

Or. en

Motivazione

Si rende necessario compiere un'analisi esaustiva delle conseguenze derivanti dall'uso dei veicoli pesanti nel trasporto internazionale su strada prima di abolire le restrizioni. La valutazione d'impatto deve vertere anche sugli effetti su sicurezza stradale, trasferimento modale, ambiente ed emissioni di CO₂ oltre che sull'infrastruttura.

Emendamento 262

Anne E. Jensen

Proposta di direttiva

Articolo 1 – comma 1 – punto 10

Direttiva 96/53/CE

Articolo 11 – paragrafo 1 – comma 1

Testo della Commissione

Le dimensioni massime di cui all'allegato I, punti 1.1 e 1.6, possono essere superate di 15 cm per i veicoli o i veicoli combinati che effettuano un trasporto di container o di casse mobili di 45 piedi, ***qualora il trasporto stradale del container o della cassa mobile rientri in un'operazione di trasporto intermodale.***

Emendamento

Le dimensioni massime di cui all'allegato I, punti 1.1 e 1.6, possono essere superate di 15 cm per i veicoli o i veicoli combinati che effettuano un trasporto di container o di casse mobili di 45 piedi.

Or. en

Motivazione

L'uso più ampio di container di 45 piedi non deve essere circoscritto alle operazioni di trasporto intermodale.

Emendamento 263

Markus Ferber

Proposta di direttiva

Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 10

Direttiva 96/53/CE

Articolo 11 – paragrafo 1 – comma 1

Testo della Commissione

Le dimensioni massime di cui all'allegato

Emendamento

Al fine di rafforzare il trasporto

I, punti 1.1 e 1.6, possono essere superate di 15 cm per i veicoli o i veicoli combinati che effettuano un trasporto di container o di casse mobili di 45 piedi, qualora il trasporto stradale del container o della cassa mobile rientri in un'operazione di trasporto intermodale.

intermodale/combinato e migliorare l'efficienza energetica, le dimensioni dei veicoli/veicoli combinati saranno adeguate alle unità di trasporto intermodale e alle dimensioni massime consentite stabilite nell'allegato I.

Or. de

Emendamento 264

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Proposta di direttiva

Articolo 1 – comma 1 – punto 10

Direttiva 96/53/CE

Articolo 11 – paragrafo 1 – comma 1

Testo della Commissione

Le dimensioni massime di cui all'allegato I, punti 1.1 e 1.6, possono *essere superate di 15 cm per i veicoli o i veicoli combinati che effettuano un trasporto di container o di casse mobili di 45 piedi, qualora il trasporto stradale del container o della cassa mobile rientri in un'operazione di trasporto intermodale.*

Emendamento

Le dimensioni massime di cui all'allegato I, punti 1.1 e 1.6, possono *non mettere a repentaglio gli sviluppi positivi nei sistemi di trasporto combinato, come i sistemi intermodali orizzontali o bimodali.*

Or. en

Emendamento 265

Peter van Dalen

Proposta di direttiva

Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 10

Direttiva 96/53/CE

Articolo 11 – paragrafo 1 – comma 1

Testo della Commissione

Le dimensioni massime di cui all'allegato I, punti 1.1 e 1.6, possono essere superate

Emendamento

Le dimensioni massime di cui all'allegato I, punti 1.1 e 1.6, possono essere superate di

di **15** cm per i veicoli o i veicoli combinati che effettuano un trasporto di container o di casse mobili di 45 piedi, qualora il trasporto stradale del container o della cassa mobile rientri in un'operazione di trasporto intermodale.

80 cm per i veicoli o i veicoli combinati che effettuano un trasporto di container o di casse mobili di 45 piedi, qualora il trasporto stradale del container o della cassa mobile rientri in un'operazione di trasporto intermodale.

Or. nl

Emendamento 266
Philippe De Backer

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 10
Direttiva 96/53/CE
Articolo 11 – paragrafo 1 – comma 1

Testo della Commissione

Le dimensioni massime di cui all'allegato I, punti 1.1 e 1.6, possono essere superate di **15** cm per i veicoli o i veicoli combinati che effettuano un trasporto di container o di casse mobili di 45 piedi, qualora il trasporto stradale del container o della cassa mobile rientri in un'operazione di trasporto intermodale.

Emendamento

Le dimensioni massime di cui all'allegato I, punti 1.1 e 1.6, possono essere superate di **80** cm per i veicoli o i veicoli combinati che effettuano un trasporto di container o di casse mobili di 45 piedi, qualora il trasporto stradale del container o della cassa mobile rientri in un'operazione di trasporto intermodale.

Or. en

Motivazione

Una lunghezza supplementare di 15 cm potrebbe non essere sempre sufficiente per i veicoli che trasportano container di 45 piedi. Il Belgio, ad esempio, prevede un'estensione di 77 cm per il trasporto di container di 45 piedi da e verso i terminali intermodali all'interno del territorio nazionale. Si rende quindi necessario un emendamento che preveda dimensioni superiori.

Emendamento 267
Georgios Koumoutsakos

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 10
Direttiva 96/53/CE
Articolo 11 – paragrafo 1 – comma 1

Testo della Commissione

Le dimensioni massime di cui all'allegato I, punti 1.1 e 1.6, possono essere superate di 15 cm per i veicoli o i veicoli combinati che effettuano un trasporto di container o di casse mobili di 45 piedi, qualora il trasporto stradale del container o della cassa mobile rientri in un'operazione di trasporto intermodale.

Emendamento

Le dimensioni massime di cui all'allegato I, punti 1.1 e 1.6, possono essere superate di 15 cm *e* per **il punto 1.2 (a) di 5 cm per** i veicoli o i veicoli combinati che effettuano un trasporto di container, **pallet container** o di casse mobili di 45 piedi, qualora il trasporto stradale del container o della cassa mobile rientri in un'operazione di trasporto intermodale.

Or. en

Emendamento 268
Anne E. Jensen

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 10
Direttiva 96/53/CE
Articolo 11 – comma 2

Testo della Commissione

Ai fini del presente articolo e del punto 2.2.2, lettera c), dell'allegato I, l'operazione di trasporto intermodale utilizza almeno la ferrovia, il trasporto fluviale o il trasporto marittimo. Essa comporta anche una parte stradale per il suo percorso iniziale e/o terminale. Ciascuna di tali parti stradali è inferiore a 300 km nel territorio dell'Unione europea o fino ai terminali più vicini tra i quali esiste un servizio regolare. Un'operazione di trasporto è parimenti considerata come

Emendamento

soppresso

trasporto intermodale se utilizza un trasporto marittimo a corto raggio intraeuropeo, quali che siano le lunghezze dei percorsi iniziali e terminali stradali. Il percorso iniziale e il percorso terminale stradale per un'operazione che utilizza il trasporto marittimo a corto raggio all'interno dell'UE si estende dal punto di carico della merce al porto marittimo appropriato più vicino per il tragitto iniziale e/o, se del caso, tra il porto marittimo appropriato più vicino e il punto di scarico della merce per il tragitto terminale.

Or. en

Motivazione

L'uso più ampio di container di 45 piedi non deve essere circoscritto alle operazioni di trasporto intermodale.

Emendamento 269

Patricia van der Kammen

Proposta di direttiva

Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 10

Direttiva 96/53/CE

Articolo 11 – comma 2

Testo della Commissione

Emendamento

Ai fini del presente articolo e del punto 2.2.2, lettera c), dell'allegato I, l'operazione di trasporto intermodale utilizza almeno la ferrovia, il trasporto fluviale o il trasporto marittimo. Essa comporta anche una parte stradale per il suo percorso iniziale e/o terminale. Ciascuna di tali parti stradali è inferiore a 300 km nel territorio dell'Unione europea o fino ai terminali più vicini tra i quali esiste un servizio regolare. Un'operazione di trasporto è parimenti considerata come trasporto intermodale se utilizza un trasporto marittimo a corto raggio

soppressa

intraeuropeo, quali che siano le lunghezze dei percorsi iniziali e terminali stradali. Il percorso iniziale e il percorso terminale stradale per un'operazione che utilizza il trasporto marittimo a corto raggio all'interno dell'UE si estende dal punto di carico della merce al porto marittimo appropriato più vicino per il tragitto iniziale e/o, se del caso, tra il porto marittimo appropriato più vicino e il punto di scarico della merce per il tragitto terminale.

Or. nl

Emendamento 270

Hubert Pirker

Proposta di direttiva

Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 10

Direttiva 96/53/CE

Articolo 11 – comma 2

Testo della Commissione

Ai fini del presente articolo e del punto 2.2.2, lettera c), dell'allegato I, l'operazione di trasporto intermodale utilizza almeno la ferrovia, il trasporto fluviale o il trasporto marittimo. Essa comporta anche una parte stradale per il suo percorso iniziale e/o terminale. Ciascuna di tali parti stradali è ***inferiore a 300 km nel territorio dell'Unione europea*** o fino ai terminali più vicini tra i quali esiste un servizio regolare. Un'operazione di trasporto è parimenti considerata come trasporto intermodale se utilizza un trasporto marittimo a corto raggio intraeuropeo, quali che siano le lunghezze dei percorsi iniziali e terminali stradali. Il percorso iniziale e il percorso terminale stradale per un'operazione che utilizza il trasporto marittimo a corto raggio all'interno dell'UE si estende dal punto di carico della merce al porto

Emendamento

Ai fini del presente articolo e del punto 2.2.2, lettera c), dell'allegato I, l'operazione di trasporto intermodale utilizza almeno la ferrovia, il trasporto fluviale o il trasporto marittimo. Essa comporta anche una parte stradale per il suo percorso iniziale e/o terminale. Ciascuna di tali parti stradali ***include un tratto stabilito dagli Stati membri in base alle infrastrutture esistenti e alle condizioni geografiche***, o fino ai terminali più vicini tra i quali esiste un servizio regolari. Un'operazione di trasporto è parimenti considerata come trasporto intermodale se utilizza un trasporto marittimo a corto raggio intraeuropeo, quali che siano le lunghezze dei percorsi iniziali e terminali stradali. Il percorso iniziale e il percorso terminale stradale per un'operazione che utilizza il trasporto marittimo a corto raggio

marittimo appropriato più vicino per il tragitto iniziale e/o, se del caso, tra il porto marittimo appropriato più vicino e il punto di scarico della merce per il tragitto terminale.

all'interno dell'UE si estende dal punto di carico della merce al porto marittimo appropriato più vicino per il tragitto iniziale e/o, se del caso, tra il porto marittimo appropriato più vicino e il punto di scarico della merce per il tragitto terminale.

Or. de

Motivazione

Una definizione fissa, basata sulla distanza chilometrica, della componente stradale nel quadro del trasporto intermodale non appare sensata a livello pratico e non tiene alcun conto dell'efficienza, dell'economicità, dell'ambiente e delle condizioni infrastrutturali e geografiche dei singoli Stati membri.

Emendamento 271

Petri Sarvamaa

Proposta di direttiva

Articolo 1 – comma 1 – punto 10

Direttiva 96/53/CE

Articolo 11 – comma 2

Testo della Commissione

Ai fini del presente articolo e del punto 2.2.2, lettera c), dell'allegato I, l'operazione di trasporto intermodale utilizza almeno la ferrovia, il trasporto fluviale o il trasporto marittimo. Essa comporta anche una parte stradale per il suo percorso iniziale e/o terminale. Ciascuna di tali parti stradali è inferiore a 300 km nel territorio dell'Unione europea o fino ai terminali più vicini tra i quali esiste un servizio regolare. Un'operazione di trasporto è parimenti considerata come trasporto intermodale se utilizza un trasporto marittimo a corto raggio intraeuropeo, quali che siano le lunghezze dei percorsi iniziali e terminali stradali. Il percorso iniziale e il percorso terminale stradale per un'operazione che utilizza il trasporto marittimo a corto raggio all'interno dell'UE si estende dal

Emendamento

Ai fini del presente articolo e del punto 2.2.2, lettera c), dell'allegato I, l'operazione di trasporto intermodale utilizza almeno la ferrovia, il trasporto fluviale o il trasporto marittimo. Essa comporta anche una parte stradale per il suo percorso iniziale e/o terminale. Ciascuna di tali parti stradali è inferiore a 300 km **o il 50%** nel territorio dell'Unione europea o fino ai terminali più vicini tra i quali esiste un servizio regolare. Un'operazione di trasporto è parimenti considerata come trasporto intermodale se utilizza un trasporto marittimo a corto raggio intraeuropeo, quali che siano le lunghezze dei percorsi iniziali e terminali stradali. Il percorso iniziale e il percorso terminale stradale per un'operazione che utilizza il trasporto marittimo a corto raggio all'interno dell'UE si estende dal

punto di carico della merce al porto marittimo appropriato più vicino per il tragitto iniziale e/o, se del caso, tra il porto marittimo appropriato più vicino e il punto di scarico della merce per il tragitto terminale.

punto di carico della merce al porto marittimo appropriato più vicino per il tragitto iniziale e/o, se del caso, tra il porto marittimo appropriato più vicino e il punto di scarico della merce per il tragitto terminale.

Or. en

Emendamento 272
Dieter-Lebrecht Koch

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 10
Direttiva 96/53/CE
Articolo 11 – comma 2

Testo della Commissione

Ai fini del presente articolo e del punto 2.2.2, lettera c), dell'allegato I, l'operazione di trasporto intermodale utilizza almeno la ferrovia, il trasporto fluviale o il trasporto marittimo. Essa comporta anche una parte stradale per il suo percorso iniziale e/o terminale. Ciascuna di tali parti stradali è inferiore a **300** km nel territorio dell'Unione europea o fino ai terminali più vicini tra i quali esiste un servizio regolare. Un'operazione di trasporto è parimenti considerata come trasporto intermodale se utilizza un trasporto marittimo a corto raggio intraeuropeo, quali che siano le lunghezze dei percorsi iniziali e terminali stradali. Il percorso iniziale e il percorso terminale stradale per un'operazione che utilizza il trasporto marittimo a corto raggio all'interno dell'UE si estende dal punto di carico della merce al porto marittimo appropriato più vicino per il tragitto iniziale e/o, se del caso, tra il porto marittimo appropriato più vicino e il punto di scarico della merce per il tragitto terminale.

Emendamento

Ai fini del presente articolo e del punto 2.2.2, lettera c), dell'allegato I, l'operazione di trasporto intermodale utilizza almeno la ferrovia, il trasporto fluviale o il trasporto marittimo. Essa comporta anche una parte stradale per il suo percorso iniziale e/o terminale. Ciascuna di tali parti stradali è inferiore a **500** km nel territorio dell'Unione europea o fino ai terminali più vicini tra i quali esiste un servizio regolare. Un'operazione di trasporto è parimenti considerata come trasporto intermodale se utilizza un trasporto marittimo a corto raggio intraeuropeo, quali che siano le lunghezze dei percorsi iniziali e terminali stradali. Il percorso iniziale e il percorso terminale stradale per un'operazione che utilizza il trasporto marittimo a corto raggio all'interno dell'UE si estende dal punto di carico della merce al porto marittimo appropriato più vicino per il tragitto iniziale e/o, se del caso, tra il porto marittimo appropriato più vicino e il punto di scarico della merce per il tragitto terminale.

Emendamento 273**Ismail Ertug****Proposta di direttiva****Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 10**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 11 – comma 2

Testo della Commissione

Ai fini del presente articolo e del punto 2.2.2, lettera c), dell'allegato I, l'operazione di trasporto intermodale utilizza almeno la ferrovia, il trasporto fluviale o il trasporto marittimo. Essa comporta anche una parte stradale per il suo percorso iniziale e/o terminale. Ciascuna di tali parti stradali è inferiore a **300** km nel territorio dell'Unione europea o fino ai terminali più vicini tra i quali esiste un servizio regolare. ***Un'operazione di trasporto è parimenti considerata come trasporto intermodale se utilizza un trasporto marittimo a corto raggio intraeuropeo, quali che siano le lunghezze dei percorsi iniziali e terminali stradali. Il percorso iniziale e il percorso terminale stradale per un'operazione che utilizza il trasporto marittimo a corto raggio all'interno dell'UE si estende dal punto di carico della merce al porto marittimo appropriato più vicino per il tragitto iniziale e/o, se del caso, tra il porto marittimo appropriato più vicino e il punto di scarico della merce per il tragitto terminale.***

Emendamento

Ai fini del presente articolo e del punto 2.2.2, lettera c), dell'allegato I, l'operazione di trasporto intermodale ***o combinato*** utilizza almeno la ferrovia, il trasporto fluviale o il trasporto marittimo. Essa comporta anche una parte stradale per il suo percorso iniziale e/o terminale. Ciascuna di tali parti stradali è inferiore a ***150*** km ***in linea d'aria*** nel territorio dell'Unione europea o fino ai terminali più vicini tra i quali esiste un servizio regolare.

Motivazione

Decisiva per la definizione del trasporto intermodale o combinato è la direttiva vigente 92/106/CEE, che limita il trasporto stradale a 150 chilometri.

Emendamento 274
Silvia-Adriana Țicău

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 10
Direttiva 96/53/CE
Articolo 11 – comma 2

Testo della Commissione

Ai fini del presente articolo e del punto 2.2.2, lettera c), dell'allegato I, l'operazione di trasporto intermodale utilizza almeno la ferrovia, il trasporto fluviale o il trasporto marittimo. Essa comporta anche una parte stradale per il suo percorso iniziale e/o terminale. Ciascuna di tali parti stradali è inferiore a 300 km nel territorio dell'Unione europea o fino ai terminali più vicini tra i quali esiste un servizio regolare. Un'operazione di trasporto è parimenti considerata come trasporto intermodale se utilizza un trasporto marittimo a corto raggio *intraeuropeo*, quali che siano le lunghezze dei percorsi iniziali e terminali stradali. ***Il percorso iniziale e il percorso terminale stradale per un'operazione che utilizza il trasporto marittimo a corto raggio all'interno dell'UE si estende dal punto di carico della merce al porto marittimo appropriato più vicino per il tragitto iniziale e/o, se del caso, tra il porto marittimo appropriato più vicino e il punto di scarico della merce per il tragitto terminale.***

Emendamento

Ai fini del presente articolo e del punto 2.2.2, lettera c), dell'allegato I, l'operazione di trasporto intermodale utilizza almeno la ferrovia, il trasporto fluviale *e/o* il trasporto marittimo. Essa comporta anche una parte stradale per il suo percorso iniziale e/o terminale. Ciascuna di tali parti stradali è inferiore a 300 km nel territorio dell'Unione europea o fino ai terminali più vicini tra i quali esiste un servizio regolare. Un'operazione di trasporto è parimenti considerata come trasporto intermodale se utilizza un trasporto marittimo *e/o fluviale* a corto raggio, quali che siano le lunghezze dei percorsi iniziali e terminali stradali.

Or. ro

Emendamento 275
Inés Ayala Sender

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 10
Direttiva 96/53/CE
Articolo 11 – comma 2

Testo della Commissione

Ai fini del presente articolo e del punto 2.2.2, lettera c), dell'allegato I, l'operazione di trasporto intermodale utilizza almeno la ferrovia, il trasporto fluviale o il trasporto marittimo. Essa comporta anche una parte stradale per il suo percorso iniziale e/o terminale. **Ciascuna di tali parti stradali è inferiore a 300 km nel territorio dell'Unione europea** o fino ai terminali più vicini tra i quali esiste un servizio regolare. Un'operazione di trasporto è parimenti considerata come trasporto intermodale se utilizza un trasporto marittimo a corto raggio ***intraeuropeo, quali che siano le lunghezze dei percorsi iniziali e terminali stradali.*** Il percorso iniziale e il percorso terminale stradale per un'operazione che utilizza il trasporto marittimo a corto raggio all'interno dell'UE si estende dal punto di carico della merce al porto marittimo appropriato più vicino per il tragitto iniziale e/o, se del caso, tra il porto marittimo appropriato più vicino e il punto di scarico della merce per il tragitto terminale.

Emendamento

Ai fini del presente articolo e del punto 2.2.2, lettera c), dell'allegato I, l'operazione di trasporto intermodale utilizza almeno la ferrovia, il trasporto fluviale o il trasporto marittimo. Essa comporta anche una parte stradale per il suo percorso iniziale e/o terminale. **Per tali operazioni il totale delle parti stradali non può superare il 30% della distanza complessiva** o fino ai terminali più vicini tra i quali esiste un servizio regolare. Un'operazione di trasporto è parimenti considerata come trasporto intermodale se utilizza un trasporto marittimo a corto raggio ***intraeuropeo se la parte marittima rappresenta almeno il 20% della distanza complessiva totale.*** Il percorso iniziale e il percorso terminale stradale per un'operazione che utilizza il trasporto marittimo a corto raggio all'interno dell'UE si estende dal punto di carico della merce al porto marittimo appropriato più vicino per il tragitto iniziale e/o, se del caso, tra il porto marittimo appropriato più vicino e il punto di scarico della merce per il tragitto terminale.

Or. en

Motivazione

La proposta della Commissione fissa un limite arbitrario per i viaggi intermodali di 300 km. Questo emendamento propone una modalità alternativa di misurare la multimodalità mediante il rapporto tra il viaggio stradale e la distanza complessiva totale. L'emendamento inoltre punta a equilibrare le disposizioni per il settore marittimo, in quanto la Commissione propone di considerare tutte le spedizioni marittime brevi combinate con il trasporto su

strada come viaggi intermodali a prescindere dalla distanza.

Emendamento 276
Philippe De Backer

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 10
Direttiva 96/53/CE
Articolo 11 – comma 2

Testo della Commissione

Ai fini del presente articolo e del punto 2.2.2, lettera c), dell'allegato I, l'operazione di trasporto intermodale utilizza almeno la ferrovia, il trasporto fluviale o il trasporto marittimo. Essa comporta anche una parte stradale per il suo percorso iniziale e/o terminale. ***Ciascuna di tali parti stradali è inferiore a 300 km nel territorio dell'Unione europea o fino ai terminali più vicini tra i quali esiste un servizio regolare. Un'operazione di trasporto è parimenti considerata come trasporto intermodale se utilizza un trasporto marittimo a corto raggio intraeuropeo, quali che siano le lunghezze dei percorsi iniziali e terminali stradali. Il percorso iniziale e il percorso terminale stradale per un'operazione che utilizza il trasporto marittimo a corto raggio all'interno dell'UE si estende dal punto di carico della merce al porto marittimo appropriato più vicino per il tragitto iniziale e/o, se del caso, tra il porto marittimo appropriato più vicino e il punto di scarico della merce per il tragitto terminale.***

Emendamento

Ai fini del presente articolo e del punto 2.2.2, lettera c), dell'allegato I, l'operazione di trasporto intermodale utilizza almeno la ferrovia, il trasporto fluviale o il trasporto marittimo. Essa comporta anche una parte stradale per il suo percorso iniziale e/o terminale. Un'operazione di trasporto è parimenti considerata come trasporto intermodale se utilizza un trasporto marittimo a corto raggio intraeuropeo, quali che siano le lunghezze dei percorsi iniziali e terminali stradali.

Or. en

Motivazione

Il limite di 300 km appare alquanto arbitrario. Una serie di operazioni intermodali esistenti e di benefici sarebbero impossibili se dovesse vigere un limite di 300 km sul percorso. Il riferimento al "porto marittimo appropriato più vicino" è assai vago. La scelta del porto

dipende da diversi fattori e pertanto deve essere effettuata a seconda del caso concreto.

Emendamento 277

Phil Bennion

Proposta di direttiva

Articolo 1 – comma 1 – punto 10

Direttiva 96/53/CE

Articolo 11 – comma 2

Testo della Commissione

Ai fini del presente articolo e del punto 2.2.2, lettera c), dell'allegato I, l'operazione di trasporto intermodale utilizza almeno la ferrovia, il trasporto fluviale o il trasporto marittimo. Essa comporta anche una parte stradale per il suo percorso iniziale e/o terminale. Ciascuna di tali parti stradali è inferiore a 300 km nel territorio dell'Unione europea o fino ai terminali più vicini tra i quali esiste un servizio regolare. Un'operazione di trasporto è parimenti considerata come trasporto intermodale se utilizza un trasporto marittimo a corto raggio ***intraeuropeo, quali che siano le lunghezze dei percorsi iniziali e terminali stradali***. Il percorso iniziale e il percorso terminale stradale per un'operazione che utilizza il trasporto marittimo a corto raggio all'interno dell'UE si estende dal punto di carico della merce al porto marittimo appropriato più vicino per il tragitto iniziale e/o, se del caso, tra il porto marittimo appropriato più vicino e il punto di scarico della merce per il tragitto terminale.

Emendamento

Ai fini del presente articolo e del punto 2.2.2, lettera c), dell'allegato I, l'operazione di trasporto intermodale utilizza almeno la ferrovia, il trasporto fluviale o il trasporto marittimo. Essa comporta anche una parte stradale per il suo percorso iniziale e/o terminale. Ciascuna di tali parti stradali è inferiore a 300 km nel territorio dell'Unione europea o fino ai terminali più vicini tra i quali esiste un servizio regolare. Un'operazione di trasporto è parimenti considerata come trasporto intermodale se utilizza un trasporto marittimo a corto raggio ***intraeuropeo per garantire una serie di norme omogenee tra Stati membri***. Il percorso iniziale e il percorso terminale stradale per un'operazione che utilizza il trasporto marittimo a corto raggio all'interno dell'UE si estende dal punto di carico della merce al porto marittimo appropriato più vicino per il tragitto iniziale e/o, se del caso, tra il porto marittimo appropriato più vicino e il punto di scarico della merce per il tragitto terminale.

Or. en

Emendamento 278
Georgios Koumoutsakos

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 10
Direttiva 96/53/CE
Articolo 11 – comma 2

Testo della Commissione

Ai fini del presente articolo e del punto 2.2.2, lettera c), dell'allegato I, l'operazione di trasporto intermodale utilizza almeno la ferrovia, il trasporto fluviale o il trasporto marittimo. Essa comporta anche una parte stradale per il suo percorso iniziale e/o terminale. ***Ciascuna di tali parti stradali è inferiore a 300 km nel territorio dell'Unione europea o fino ai terminali più vicini tra i quali esiste un servizio regolare. Un'operazione di trasporto è parimenti considerata come trasporto intermodale se utilizza un trasporto marittimo a corto raggio *intraeuropeo*, quali che siano le lunghezze dei percorsi iniziali e terminali stradali. Il percorso iniziale e il percorso terminale stradale per un'operazione che utilizza il trasporto marittimo a corto raggio all'interno dell'UE si estende dal punto di carico della merce al porto marittimo appropriato più vicino per il tragitto iniziale e/o, se del caso, tra il porto marittimo appropriato più vicino e il punto di scarico della merce per il tragitto terminale.***

Emendamento

Ai fini del presente articolo e del punto 2.2.2, lettera c), dell'allegato I, l'operazione di trasporto intermodale utilizza almeno la ferrovia, il trasporto fluviale o il trasporto marittimo. Essa comporta anche una parte stradale per il suo percorso iniziale e/o terminale. Un'operazione di trasporto è parimenti considerata come trasporto intermodale se utilizza un trasporto marittimo a corto raggio.

Or. en

Emendamento 279
Jacqueline Foster

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 11

Testo della Commissione

11) [...]

Emendamento

soppresso

Or. en

Motivazione

Non sussistono prove nella valutazione d'impatto per cui il costo di attuazione di questa disposizione è giustificato dai benefici e potrebbe comportare costi ingenti.

Emendamento 280
Peter van Dalen

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 11
Direttiva 96/53/CE
Articolo 12 – paragrafo 1

Testo della Commissione

Gli Stati membri istituiscono un dispositivo di preselezione e di controllo mirato dei veicoli o dei veicoli combinati in circolazione, al fine di garantire il rispetto dei requisiti della presente direttiva.

Emendamento

Gli Stati membri istituiscono un dispositivo di preselezione e di controllo mirato dei veicoli o dei veicoli combinati in circolazione, **senza operare distinzioni in base alla nazionalità del conduttore o del titolare dell'impresa di trasporto**, al fine di garantire il rispetto dei requisiti della presente direttiva.

Or. nl

Emendamento 281

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Proposta di direttiva

Articolo 1 – comma 1 – punto 11

Direttiva 96/53/CE

Articolo 12 – paragrafo 1

Testo della Commissione

Gli Stati membri istituiscono un dispositivo di preselezione *e* di controllo mirato dei veicoli o dei veicoli combinati in circolazione, al fine di garantire il rispetto dei requisiti della presente direttiva.

Emendamento

Gli Stati membri istituiscono un dispositivo di preselezione, di controllo mirato *e della relativa attuazione* dei veicoli o dei veicoli combinati in circolazione, al fine di garantire il rispetto dei requisiti della presente direttiva.

Or. en

Emendamento 282

Phil Bennion

Proposta di direttiva

Articolo 1 – comma 1 – punto 11

Direttiva 96/53/CE

Articolo 12 – paragrafo 1

Testo della Commissione

Gli Stati membri istituiscono un dispositivo di preselezione e *di* controllo mirato dei veicoli o dei veicoli combinati in circolazione, al fine di garantire il rispetto dei requisiti della presente direttiva.

Emendamento

Gli Stati membri istituiscono un dispositivo di *valutazione del rischio per la* preselezione e *il* controllo mirato dei veicoli o dei veicoli combinati in circolazione, al fine di garantire il rispetto dei requisiti, *in particolare i requisiti previsti all'articolo 4 bis (nuovo)*, della presente direttiva.

Or. en

Emendamento 283
Patricia van der Kammen

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 11
Direttiva 96/53/CE
Articolo 12 – paragrafo 1

Testo della Commissione

Gli Stati membri **istituiscono** un dispositivo di preselezione e di controllo mirato dei veicoli o dei veicoli combinati in circolazione, al fine di garantire il rispetto dei requisiti della presente direttiva.

Emendamento

Gli Stati membri **possono istituire** un dispositivo di preselezione e di controllo mirato dei veicoli o dei veicoli combinati in circolazione, al fine di garantire il rispetto dei requisiti della presente direttiva.

Or. nl

Emendamento 284
Peter van Dalen

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 11
Direttiva 96/53/CE
Articolo 12 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 bis. Su richiesta di uno Stato membro, la Commissione verifica se uno Stato membro rispetta l'obbligo di non discriminazione di cui al paragrafo 1. Qualora da tale indagine emerga che lo Stato membro non rispetta tale obbligo, la Commissione adotta le misure necessarie nei confronti dello Stato membro interessato.

Or. nl

Emendamento 285
Patricia van der Kammen

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 11
Direttiva 96/53/CE
Articolo 12 – paragrafo 2

Testo della Commissione

Emendamento

Dopo la scadenza del termine di due anni dalla data di entrata in vigore della presente direttiva, gli Stati membri procedono a pesature dei veicoli o dei veicoli combinati in circolazione. Tali misure di preselezione mirano a identificare i veicoli che possono aver commesso un'infrazione e che devono essere controllati manualmente. Esse possono consistere in sistemi automatici collocati sulle infrastrutture, o sistemi installati a bordo dei veicoli ai sensi del paragrafo 6 seguente. I sistemi automatici dovranno consentire l'identificazione dei veicoli che si sospetta superino i pesi massimi autorizzati. Dato che tali sistemi automatici sono utilizzati unicamente per una preselezione, e non per determinare un'infrazione, non ne è obbligatoria la certificazione da parte degli Stati membri.

soppresso

Or. nl

Emendamento 286
Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 11
Direttiva 96/53/CE
Articolo 12 – paragrafo 2

Testo della Commissione

Dopo la scadenza del termine di due anni dalla data di entrata in vigore della presente direttiva, gli Stati membri procedono a pesature dei veicoli o dei veicoli combinati in circolazione. Tali misure di preselezione mirano a identificare i veicoli che possono aver commesso un'infrazione e che devono essere controllati manualmente. Esse possono consistere in sistemi automatici collocati sulle infrastrutture, o sistemi installati a bordo dei veicoli ai sensi del paragrafo 6 seguente. I sistemi automatici dovranno consentire l'identificazione dei veicoli che si sospetta superino i pesi massimi autorizzati. ***Dato che tali sistemi automatici sono utilizzati unicamente per una preselezione, e non per determinare un'infrazione, non ne è obbligatoria la certificazione da parte degli Stati membri.***

Emendamento

Dopo la scadenza del termine di due anni dalla data di entrata in vigore della presente direttiva, gli Stati membri procedono a pesature dei veicoli o dei veicoli combinati in circolazione. Tali misure di preselezione mirano a identificare i veicoli che possono aver commesso un'infrazione e che devono essere controllati manualmente. Esse possono consistere in sistemi automatici collocati sulle infrastrutture, o sistemi installati a bordo dei veicoli ai sensi del paragrafo 6 seguente. I sistemi automatici dovranno consentire l'identificazione dei veicoli che si sospetta superino i pesi massimi autorizzati. ***Qualora i sistemi di pesatura utilizzati per una preselezione siano opportunamente certificati, è possibile ricorrere a tali sistemi per sanzionare automaticamente le infrazioni determinate mediante il loro ausilio.***

Or. pl

Motivazione

Non è opportuno limitare l'applicazione dei sistemi automatici alla sola preselezione nel caso di bilance fisse certificate. È possibile ricorrere a tali sistemi anche per sanzionare automaticamente le infrazioni determinate mediante il loro ausilio.

Emendamento 287

Anne E. Jensen

Proposta di direttiva

Articolo 1 – comma 1 – punto 11

Direttiva 96/53/CE

Articolo 12 – paragrafo 2

Testo della Commissione

Dopo la scadenza del termine di due anni dalla data di entrata in vigore della presente direttiva, gli Stati membri procedono a pesature dei veicoli o dei veicoli combinati

Emendamento

Dopo la scadenza del termine di due anni dalla data di entrata in vigore della presente direttiva, gli Stati membri procedono a pesature dei veicoli o dei veicoli combinati

in circolazione. Tali misure di preselezione mirano a identificare i veicoli che possono aver commesso un'infrazione e che devono essere controllati manualmente. Esse **possono** consistere in sistemi automatici collocati sulle infrastrutture, **o** sistemi installati a bordo dei veicoli ai sensi del paragrafo 6 seguente. I sistemi automatici dovranno consentire l'identificazione dei veicoli che si sospetta superino i pesi massimi autorizzati. Dato che tali sistemi automatici sono utilizzati unicamente per una preselezione, e non per determinare un'infrazione, non ne è obbligatoria la certificazione da parte degli Stati membri.

in circolazione. Tali misure di preselezione mirano a identificare i veicoli che possono aver commesso un'infrazione e che devono essere controllati manualmente. Esse **devono primariamente** consistere in sistemi automatici collocati sulle infrastrutture, **integrati da** sistemi installati a bordo dei veicoli ai sensi del paragrafo 6 seguente, **se disponibile**. I sistemi automatici dovranno consentire l'identificazione dei veicoli che si sospetta superino i pesi massimi autorizzati. Dato che tali sistemi automatici sono utilizzati unicamente per una preselezione, e non per determinare un'infrazione, non ne è obbligatoria la certificazione da parte degli Stati membri.

Or. en

Motivazione

La preselezione deve essere primariamente effettuata con strumentazioni gestite dall'autorità competente per garantire la massima precisione ed evitare manomissioni.

Emendamento 288

Säïd El Khadraoui, Brian Simpson

Proposta di direttiva

Articolo 1 – comma 1 – punto 11

Direttiva 96/53/CE

Articolo 12 – paragrafo 2

Testo della Commissione

Dopo la scadenza del termine di due anni dalla data di entrata in vigore della presente direttiva, gli Stati membri procedono a pesature dei veicoli o dei veicoli combinati in circolazione. Tali misure di preselezione mirano a identificare i veicoli che possono aver commesso un'infrazione e che devono essere controllati manualmente. Esse possono consistere in sistemi automatici collocati sulle infrastrutture, o sistemi installati a bordo dei veicoli ai sensi del

Emendamento

Dopo la scadenza del termine di due anni dalla data di entrata in vigore della presente direttiva, gli Stati membri procedono a pesature dei veicoli o dei veicoli combinati in circolazione. Tali misure di preselezione mirano a identificare i veicoli che possono aver commesso un'infrazione e che devono essere controllati manualmente. Esse possono consistere in sistemi automatici collocati sulle infrastrutture, o sistemi installati a bordo dei veicoli ai sensi del

paragrafo 6 seguente. I sistemi automatici dovranno consentire l'identificazione dei veicoli che si sospetta superino i pesi massimi autorizzati. ***Dato che tali sistemi automatici sono utilizzati unicamente per una preselezione, e non per determinare un'infrazione, non ne è obbligatoria la certificazione da parte degli Stati membri.***

paragrafo 6 seguente. I sistemi automatici dovranno consentire l'identificazione dei veicoli che si sospetta superino i pesi massimi autorizzati.

La Commissione presenta procedure comuni e specifiche per rendere il sensore di bordo un dispositivo efficace, adatto per dare attuazione alle disposizioni della presente direttiva. La Commissione valuta altresì se il sensore di pesatura, interconnesso al tecnografo digitale, può essere utile per dare attuazione ad altre normative in materia di trasporto su strada. La Commissione, se del caso, presenta le necessarie proposte legislative.

Or. en

Motivazione

Il sovraccarico rappresenta un problema significativo nel settore del trasporto su strada e si ripercuote negativamente su sicurezza stradale, infrastruttura, ambiente e concorrenza. Per affrontare con efficacia le violazioni connesse al sovraccarico, il sensore di bordo di pesatura potrebbe essere uno strumento attuativo. Tenendo conto dei progressi tecnologici nel comparto, l'interconnessione tra tecnografo digitale e sensore di bordo di pesatura appare realizzabile nel prossimo futuro.

Emendamento 289

Peter van Dalen

Proposta di direttiva

Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 11

Direttiva 96/53/CE

Articolo 12 – paragrafo 2

Testo della Commissione

Dopo la scadenza del termine di due anni dalla data di entrata in vigore della presente direttiva, gli Stati membri procedono a pesature dei veicoli o dei veicoli combinati

Emendamento

Dopo la scadenza del termine di due anni dalla data di entrata in vigore della presente direttiva, gli Stati membri procedono a pesature dei veicoli o dei veicoli combinati

in circolazione. Tali misure di preselezione mirano a identificare i veicoli che possono aver commesso un'infrazione e che devono essere controllati manualmente. Esse **possono consistere** in sistemi automatici collocati sulle infrastrutture, **o sistemi installati a bordo dei veicoli ai sensi del paragrafo 6 seguente**. I sistemi automatici dovranno consentire l'identificazione dei veicoli che si sospetta superino i pesi massimi autorizzati. Dato che tali sistemi automatici sono utilizzati unicamente per una preselezione, e non per determinare un'infrazione, non ne è obbligatoria la certificazione da parte degli Stati membri.

in circolazione. Tali misure di preselezione mirano a identificare i veicoli che possono aver commesso un'infrazione e che devono essere controllati manualmente. Esse **consistono** in sistemi automatici collocati sulle infrastrutture. I sistemi automatici dovranno consentire l'identificazione dei veicoli che si sospetta superino i pesi massimi autorizzati. Dato che tali sistemi automatici sono utilizzati unicamente per una preselezione, e non per determinare un'infrazione, non ne è obbligatoria la certificazione da parte degli Stati membri.

Or. nl

Emendamento 290 **Phil Bennion**

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 11
Direttiva 96/53/CE
Articolo 12 – paragrafo 2

Testo della Commissione

Dopo la scadenza del termine di due anni dalla data di entrata in vigore della presente direttiva, gli Stati membri procedono a pesature dei veicoli o dei veicoli combinati in circolazione. Tali misure di preselezione **mirano** a identificare i veicoli che possono aver commesso un'infrazione e che devono essere controllati manualmente. Esse possono consistere in sistemi automatici collocati sulle infrastrutture, o sistemi installati a bordo dei veicoli ai sensi del paragrafo 6 seguente. I sistemi automatici dovranno consentire l'identificazione dei veicoli che si sospetta superino i pesi massimi autorizzati. Dato che tali sistemi automatici sono utilizzati unicamente per una preselezione, e non per determinare un'infrazione, non ne è obbligatoria la

Emendamento

Dopo la scadenza del termine di due anni dalla data di entrata in vigore della presente direttiva, gli Stati membri procedono a pesature dei veicoli o dei veicoli combinati in circolazione. Tali misure di preselezione **basate su un sistema di valutazione dei rischi mirano ad aumentare l'efficienza dei controlli e** a identificare i veicoli che possono aver commesso un'infrazione e che devono essere controllati manualmente. Esse possono consistere in sistemi automatici collocati sulle infrastrutture, **come il riconoscimento automatico della targa combinato con la tecnologia per la pesatura a bordo** o sistemi installati a bordo dei veicoli ai sensi del paragrafo 6 seguente. I sistemi automatici dovranno consentire

certificazione da parte degli Stati membri.

l'identificazione dei veicoli che si sospetta superino i pesi massimi autorizzati. Dato che tali sistemi automatici sono utilizzati unicamente per una preselezione, e non per determinare un'infrazione, non ne è obbligatoria la certificazione da parte degli Stati membri.

Or. en

Emendamento 291

Artur Zasada

Proposta di direttiva

Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 11

Direttiva 96/53/CE

Articolo 12 – paragrafo 2

Testo della Commissione

Dopo la scadenza del termine di due anni dalla data di entrata in vigore della presente direttiva, gli Stati membri procedono a pesature dei veicoli o dei veicoli combinati in circolazione. Tali misure di preselezione mirano a identificare i veicoli che possono aver commesso un'infrazione e che devono essere controllati manualmente. Esse possono consistere in sistemi automatici collocati sulle infrastrutture, o sistemi installati a bordo dei veicoli ai sensi del paragrafo 6 seguente. I sistemi automatici dovranno consentire l'identificazione dei veicoli che si sospetta superino i pesi massimi autorizzati. ***Dato che tali sistemi automatici sono utilizzati unicamente per una preselezione, e non per determinare un'infrazione, non ne è obbligatoria la certificazione da parte degli Stati membri.***

Emendamento

Dopo la scadenza del termine di due anni dalla data di entrata in vigore della presente direttiva, gli Stati membri procedono a pesature dei veicoli o dei veicoli combinati in circolazione. Tali misure di preselezione mirano a identificare i veicoli che possono aver commesso un'infrazione e che devono essere controllati manualmente. Esse possono consistere in sistemi automatici collocati sulle infrastrutture, o sistemi installati a bordo dei veicoli ai sensi del paragrafo 6 seguente. I sistemi automatici dovranno consentire l'identificazione dei veicoli che si sospetta superino i pesi massimi autorizzati.

Or. pl

Emendamento 292
Silvia-Adriana Țicău

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 11
Direttiva 96/53/CE
Articolo 12 – paragrafo 2

Testo della Commissione

Dopo la scadenza del termine di due anni dalla data di entrata in vigore della presente direttiva, gli Stati membri procedono a pesature dei veicoli o dei veicoli combinati in circolazione. Tali misure di preselezione mirano a identificare i veicoli che possono aver commesso un'infrazione e che devono essere controllati manualmente. Esse **possono consistere** in sistemi automatici collocati sulle infrastrutture, o sistemi installati a bordo dei veicoli ai sensi del paragrafo 6 seguente. I sistemi automatici dovranno consentire l'identificazione dei veicoli che si sospetta superino i pesi massimi autorizzati. **Dato che tali sistemi automatici sono utilizzati unicamente per una preselezione, e non per determinare un'infrazione, non ne è obbligatoria la certificazione da parte degli Stati membri.**

Emendamento

Dopo la scadenza del termine di due anni dalla data di entrata in vigore della presente direttiva, gli Stati membri procedono a pesature dei veicoli o dei veicoli combinati in circolazione. Tali misure di preselezione mirano a identificare i veicoli che possono aver commesso un'infrazione e che devono essere controllati manualmente. Esse **consistono** in sistemi automatici collocati sulle infrastrutture, o sistemi installati a bordo dei veicoli, **tra cui il tachigrafo intelligente**, ai sensi del **regolamento UE 2014/...(regolamento relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada)** e del paragrafo 6 seguente. I sistemi automatici dovranno consentire l'identificazione dei veicoli che si sospetta superino i pesi massimi autorizzati.

Or. ro

Emendamento 293
Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 11
Direttiva 96/53/CE
Articolo 12 – paragrafo 3

Testo della Commissione

Gli Stati membri **procedono a un certo numero di misure di preselezione che**

Emendamento

Gli Stati membri, **tenendo conto delle risorse e dei mezzi disponibili, procedono**

rappresentino almeno una pesatura per 2 000 veicoli/chilometro in media annua.

a un numero adeguato di misure di preselezione nel corso dell'anno civile in questione.

Or. pl

Motivazione

Il requisito concernente misure di preselezione pari ad almeno una pesatura per 2 000 veicoli/chilometro in media annua, che stando alle informazioni fornite dalla Commissione europea equivale a una media statistica di un controllo per veicolo ogni tre giorni, non è proporzionato ai risultati attesi.

Emendamento 294
Anne E. Jensen

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 11
Direttiva 96/53/CE
Articolo 12 – paragrafo 3

Testo della Commissione

Gli Stati membri procedono a un certo numero di misure di preselezione che ***rappresentino almeno una pesatura per 2 000 veicoli/chilometro in media annua.***

Emendamento

Gli Stati membri procedono a un certo numero di misure di preselezione che ***devono essere proporzionali al numero complessivo dei veicoli registrati e/o in uso nel proprio territorio.***

Or. en

Motivazione

Deve essere lasciata agli Stati membri la facoltà di determinare il numero dei veicoli da sottoporre ai controlli, tenendo conto del numero di tali veicoli registrati e/o in uso nel territorio.

Emendamento 295
Markus Ferber

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 11
Direttiva 96/53/CE
Articolo 12 – paragrafo 3

Testo della Commissione

Gli Stati membri procedono a un certo numero di misure di preselezione che rappresentino almeno **una pesatura per 2 000 veicoli/chilometro** in media annua.

Emendamento

Gli Stati membri procedono a un certo numero di misure di preselezione che rappresentino almeno **il [] % dei servizi di trasporto forniti dai veicoli di cui all'articolo 2 (tonnellate-chilometro o passeggeri-chilometro)** in media annua. **I veicoli di altri Stati membri vanno contemplati adeguatamente nella quota di controllo in funzione della rispettiva percentuale sui trasporti complessivi.**

Or. de

Motivazione

La misura di preselezione deve attenersi alla frequenza modificata dei controlli tecnici su strada.

Emendamento 296
Patricia van der Kammen

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 11
Direttiva 96/53/CE
Articolo 12 – paragrafo 3

Testo della Commissione

Gli Stati membri procedono a un certo numero di misure di preselezione che rappresentino almeno una pesatura per 2 000 veicoli/chilometro in media annua.

Emendamento

Spetta agli Stati membri stabilire il numero di controlli da effettuare. A tal fine può costituire un pratico indicatore per un numero adeguato di misure una pesatura per 2 000 veicoli/chilometro in

media annua.

Or. nl

Emendamento 297

Artur Zasada

Proposta di direttiva

Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 11

Direttiva 96/53/CE

Articolo 12 – paragrafo 3

Testo della Commissione

Gli Stati membri procedono a un certo numero di misure di preselezione che rappresentino almeno una pesatura per **2 000** veicoli/chilometro in media annua.

Emendamento

Gli Stati membri procedono a un certo numero di misure di preselezione che rappresentino almeno una pesatura per **4 000** veicoli/chilometro in media annua.

Or. pl

Emendamento 298

Phil Bennion

Proposta di direttiva

Articolo 1 – comma 1 – punto 11

Direttiva 96/53/CE

Articolo 12 – paragrafo 4

Testo della Commissione

Gli Stati membri provvedono affinché le autorità competenti si scambino le informazioni necessarie per rendere più efficaci tali controlli a livello dell'Unione, e per facilitare il loro svolgimento, in particolare attraverso il punto di contatto nazionale incaricato dello scambio di informazioni con gli altri Stati membri. Tali informazioni necessarie comprendono in particolare l'identificazione dei contravventori, la descrizione delle violazioni commesse e delle sanzioni applicate, e lo stato di onorabilità

Emendamento

Gli Stati membri provvedono affinché le autorità competenti, **attraverso un unico punto di contatto**, si scambino le informazioni necessarie per rendere più efficaci tali controlli a livello dell'Unione, e per facilitare il loro svolgimento, in particolare attraverso il punto di contatto nazionale incaricato dello scambio di informazioni con gli altri Stati membri. Tali informazioni necessarie comprendono in particolare l'identificazione dei contravventori, la descrizione delle violazioni commesse e delle sanzioni

dell'impresa interessata. Il punto di contatto è designato in conformità all'articolo 18, paragrafo 1, del regolamento n. 1071/2009/CE.

applicate, e lo stato di onorabilità dell'impresa interessata. Il punto di contatto è designato in conformità all'articolo 18, paragrafo 1, del regolamento n. 1071/2009/CE.

Or. en

Emendamento 299
Patricia van der Kammen

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 11
Direttiva 96/53/CE
Articolo 12 – paragrafo 5

Testo della Commissione

Emendamento

I veicoli sospettati di violazione dei limiti di peso in seguito alla preselezione effettuata in conformità al paragrafo 2, sono sottoposti ad almeno una delle seguenti misure:

soppresso

i) il controllo su strada con un apparecchio di misura omologato dopo l'intercettazione del veicolo,

ii) l'invio all'impresa di trasporto delle informazioni sui sospetti di sovraccarico del veicolo,

iii) il controllo dell'impresa di trasporto nei suoi locali, in particolare in caso di recidiva dopo l'invio dell'informazione di cui al punto ii).

Or. nl

Motivazione

Spetta agli Stati membri definire l'applicazione e le sanzioni.

Emendamento 300
Markus Ferber

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 11
Direttiva 96/53/CE
Articolo 12 – paragrafo 5 – lettera i

Testo della Commissione

il controllo su strada con un apparecchio di misura omologato dopo l'intercettazione del veicolo,

Emendamento

il controllo **manuale** su strada con un apparecchio di misura omologato dopo l'intercettazione del veicolo,

Or. de

Emendamento 301
Anne E. Jensen

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 11
Direttiva 96/53/CE
Articolo 12 – paragrafo 5 – lettera i

Testo della Commissione

il controllo su strada con un apparecchio di misura omologato dopo l'intercettazione del veicolo,

Emendamento

il controllo su strada con un apparecchio di misura omologato dopo l'intercettazione del veicolo **al fine di comminare una sanzione, se del caso**

Or. en

Motivazione

I controlli e le sanzioni non devono mai essere automatizzati, ma devono garantire un contatto tra le autorità e il conducente/trasportatore. Pertanto si specifica quando può essere comminata una sanzione e quando la notifica può essere solo a scopo informativo. Inoltre, visto che la pesatura viene effettuata su strada, non è necessario un controllo in sede.

Emendamento 302
Oldřich Vlasák

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 11
Direttiva 96/53/CE
Articolo 12 – paragrafo 5 – punto ii

Testo della Commissione

Emendamento

l'invio all'impresa di trasporto delle informazioni sui sospetti di sovraccarico del veicolo,

soppresso

Or. cs

Motivazione

La disposizione sembrerebbe priva di oggetto. Il mero sospetto non confermato da un controllo stradale non può essere sufficiente ad avviare ulteriori interventi in merito nei confronti dell'impresa di trasporto.

Emendamento 303
Anne E. Jensen

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 11
Direttiva 96/53/CE
Articolo 12 – paragrafo 5 – punto ii

Testo della Commissione

Emendamento

l'invio all'impresa di trasporto delle informazioni sui sospetti di sovraccarico del veicolo,

*l'invio all'impresa di trasporto delle informazioni sui sospetti di sovraccarico del veicolo **solamente a scopo informativo***

Or. en

Motivazione

I controlli e le sanzioni non devono mai essere automatizzati, ma devono garantire un contatto tra le autorità e il conducente/trasportatore. Pertanto si specifica quando può essere comminata una sanzione e quando la notifica può essere solo a scopo informativo. Inoltre, visto che la pesatura viene effettuata su strada, non è necessario un controllo in sede.

Emendamento 304
Oldřich Vlasák

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 11
Direttiva 96/53/CE
Articolo 12 – paragrafo 5 – punto iii

Testo della Commissione

Emendamento

il controllo dell'impresa di trasporto nei suoi locali, in particolare in caso di recidiva dopo l'invio dell'informazione di cui al punto ii).

soppresso

Or. cs

Motivazione

La disposizione sembrerebbe priva di oggetto. Il mero sospetto non confermato da un controllo stradale non può essere sufficiente ad avviare ulteriori interventi in merito nei confronti dell'impresa di trasporto.

Emendamento 305
Anne E. Jensen

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 11
Direttiva 96/53/CE
Articolo 12 – paragrafo 5 – punto iii

Testo della Commissione

Emendamento

il controllo dell'impresa di trasporto nei suoi locali, in particolare in caso di recidiva dopo l'invio dell'informazione di cui al punto ii).

soppresso

Or. en

Motivazione

I controlli e le sanzioni non devono mai essere automatizzati, ma devono garantire un contatto tra le autorità e il conducente/trasportatore. Pertanto si specifica quando può essere

comminata una sanzione e quando la notifica può essere solo a scopo informativo. Inoltre, visto che la pesatura viene effettuata su strada, non è necessario un controllo in sede.

Emendamento 306

Peter van Dalen

Proposta di direttiva

Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 11

Direttiva 96/53/CE

Articolo 12 – paragrafo 6

Testo della Commissione

Emendamento

In conformità al paragrafo 1, gli Stati membri promuovono l'equipaggiamento dei veicoli e dei veicoli combinati, con dispositivi di bordo di pesatura (peso totale e peso per asse) che permettano di comunicare in qualsiasi momento i dati di pesatura, a partire da un veicolo in movimento, ad un'autorità che effettua dei controlli lungo la strada o con compiti di regolamentazione del trasporto di merci. La comunicazione si effettua attraverso l'interfaccia definita dalle norme CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 e ISO 14906.

soppresso

¹³***DSRC: Dedicated Short Range Communications.***

Or. nl

Emendamento 307
Oldřich Vlasák

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 11
Direttiva 96/53/CE
Articolo 12 – paragrafo 6

Testo della Commissione

In conformità al paragrafo 1, gli Stati membri **promuovono** l'equipaggiamento dei veicoli e dei veicoli combinati, con dispositivi di bordo di pesatura (peso totale e peso per asse) che permettano di comunicare in qualsiasi momento i dati di pesatura, a partire da un veicolo in movimento, ad un'autorità che effettua dei controlli lungo la strada o con compiti di regolamentazione del trasporto di merci. La comunicazione si effettua attraverso l'interfaccia definita dalle norme CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 e ISO 14906.

¹³ DSRC: Dedicated Short Range Communications.

Emendamento

In conformità al paragrafo 1, gli Stati membri **possono promuovere** l'equipaggiamento dei veicoli e dei veicoli combinati, con dispositivi di bordo di pesatura (peso totale e peso per asse) che permettano di comunicare in qualsiasi momento i dati di pesatura, a partire da un veicolo in movimento, ad un'autorità che effettua dei controlli lungo la strada o con compiti di regolamentazione del trasporto di merci. La comunicazione si effettua attraverso l'interfaccia definita dalle norme CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 e ISO 14906.

¹³ DSRC: Dedicated Short Range Communications.

Or. cs

Motivazione

Qualora per una preselezione uno Stato membro decida di scegliere unicamente il sistema collocato sull'infrastruttura, i dispositivi di bordo non saranno più necessari.

Emendamento 308
Jörg Leichtfried

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 11
Direttiva 96/53/CE
Articolo 12 – paragrafo 6

Testo della Commissione

In conformità al paragrafo 1, **gli Stati membri promuovono l'equipaggiamento dei veicoli e dei veicoli combinati, con dispositivi** di bordo di pesatura (peso totale e peso per asse) che permettano di comunicare in qualsiasi momento i dati di pesatura, a partire da un veicolo in movimento, ad un'autorità che effettua dei controlli lungo la strada o con compiti di regolamentazione del trasporto di merci. La comunicazione si effettua attraverso l'interfaccia definita dalle norme CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 e ISO 14906.

¹³ DSRC: Dedicated Short Range Communications.

Emendamento

In conformità al paragrafo 1, **i nuovi veicoli N2 ed N3 sono dotati di sistemi di bordo di pesatura** (peso totale e peso per asse) che permettano di comunicare in qualsiasi momento i dati di pesatura, a partire da un veicolo in movimento, ad un'autorità che effettua dei controlli lungo la strada o con compiti di regolamentazione del trasporto di merci. La comunicazione si effettua attraverso l'interfaccia definita dalle norme CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 e ISO 14906. **Le informazioni sono altresì accessibili per il conducente.**

¹³ DSRC: Dedicated Short Range Communications.

Or. en

Motivazione

La correzione all'emendamento è contenuta nella proposta di relazione. "Sistema" è più neutrale sul piano tecnologico rispetto a "dispositivi".

Emendamento 309
Corien Wortmann-Kool

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 11
Direttiva 96/53/CE
Articolo 12 – paragrafo 6

Testo della Commissione

In conformità al paragrafo 1, gli Stati membri promuovono l'equipaggiamento dei veicoli e dei veicoli combinati, con dispositivi di bordo di pesatura (peso totale e peso per asse) che permettano di comunicare in qualsiasi momento i dati di pesatura, a partire da un veicolo in movimento, ad un'autorità che effettua dei controlli lungo la strada o con compiti di regolamentazione del trasporto di merci. La comunicazione si effettua attraverso l'interfaccia definita dalle norme CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 e ISO 14906.

Emendamento

La Commissione valuta ulteriormente e redige una relazione sul possibile equipaggiamento dei veicoli e dei veicoli combinati, con dispositivi di bordo di pesatura (peso totale e peso per asse) che permettano di comunicare in qualsiasi momento i dati di pesatura, a partire da un veicolo in movimento, ad un'autorità che effettua dei controlli lungo la strada o con compiti di regolamentazione del trasporto di merci. In questa relazione la Commissione, in particolare, deve affrontare le seguenti questioni:

- le condizioni per determinare il rispetto legislativo e non-legislativo;***
- la riduzione degli oneri amministrativi per i trasportatori;***
- il ravvicinamento delle procedure di esecuzione e interoperabilità della strumentazione di bordo di pesatura. Sono comprese le specifiche tecniche complementari per l'interoperabilità completa a livello dell'Unione delle apparecchiature di bordo di pesatura, in modo che le autorità di ogni Stato membro possano comunicare con le stesse modalità con i veicoli o i veicoli combinati immatricolati in qualsiasi Stato membro e, se del caso, scambiare le informazioni ricevute con le autorità di altri Stati membri;***
- le condizioni sulle violazioni in caso di malfunzionamento;***

- la strumentazione interoperabile affinché gli ispettori possano leggere e interpretare correttamente i dati comunicati dal dispositivo;

- il collaudo rigoroso sul campo per la strumentazione.

La relazione della Commissione può essere eventualmente corredata da proposte sull'installazione di sensori di bordo di pesatura nei nuovi veicoli pesanti per il trasporto merci.

¹³ *DSRC: Dedicated Short Range Communications.*

Or. en

Motivazione

La Commissione deve prima esaminare le condizioni e le procedure per l'installazione dei sensori di bordo di pesatura, la precisione e l'affidabilità della tecnologia e i casi in cui è applicata dagli Stati membri, in quando potrebbe prodursi un onere supplementare per i trasportatori. Altrimenti, si produrrà l'effetto opposto di ritardare i veicoli idonei.

Emendamento 310

Anne E. Jensen

Proposta di direttiva

Articolo 1 – comma 1 – punto 11

Direttiva 96/53/CE

Articolo 12 – paragrafo 6

Testo della Commissione

In conformità al paragrafo 1, gli Stati membri promuovono l'equipaggiamento dei veicoli e dei veicoli combinati, con dispositivi di bordo di pesatura (peso totale e peso per asse) che permettano di comunicare in qualsiasi momento i dati di pesatura, a partire da un veicolo in movimento, ad un'autorità che effettua dei controlli lungo la strada o con compiti di regolamentazione del trasporto di merci.

Emendamento

In conformità al paragrafo 1, gli Stati membri promuovono l'equipaggiamento dei veicoli e dei veicoli combinati, con dispositivi di bordo di pesatura (peso totale e peso per asse) che permettano di comunicare in qualsiasi momento i dati di pesatura, a partire da un veicolo in movimento, ad un'autorità che effettua dei controlli lungo la strada o con compiti di regolamentazione del trasporto di merci. *I*

La comunicazione si effettua attraverso l'interfaccia definita dalle norme CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 e ISO 14906.

dispositivi devono tener conto delle norme nazionali sulla pesatura che si applicano nel territorio in cui i dati vengono trasmessi dal veicolo. La comunicazione si effettua attraverso l'interfaccia definita dalle norme CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 e ISO 14906.

¹³ DSRC: Dedicated Short Range Communications.

¹³ DSRC: Dedicated Short Range Communications.

Or. en

Motivazione

Il sistema deve tener conto della mancanza di un'applicazione uniforme nell'UE in relazione ai limiti massimi di peso consentiti.

Emendamento 311 **Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz**

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 11
Direttiva 96/53/CE
Articolo 12 – paragrafo 7

Testo della Commissione

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità all'articolo 16, per quanto riguarda
– le specifiche tecniche complementari per l'interoperabilità completa a livello dell'Unione delle apparecchiature di bordo di pesatura, di cui al paragrafo 6, supra, in modo che le autorità di ogni Stato membro possano comunicare con le stesse modalità con i veicoli o i veicoli combinati immatricolati in qualsiasi Stato membro e, se del caso, scambiare le informazioni ricevute con le autorità di altri Stati membri;
– le procedure dei controlli di preselezione cui al paragrafo 2 del presente articolo, le

Emendamento

soppresso

specifiche tecniche dei mezzi materiali utilizzati per tali controlli di preselezione, i requisiti di precisione e le regole di utilizzo di tali mezzi materiali. Tali procedure, specifiche e regole di utilizzo hanno l'obiettivo di assicurare che i controlli siano effettuati in modo simile in tutti gli Stati membri, garantendo in tal modo la parità di trattamento di tutti i vettori su tutto il territorio dell'Unione.

Or. pl

Motivazione

L'ambito di applicazione sugli atti delegati proposto all'articolo 12 è troppo ampio. La Commissione europea pretende il diritto di definire ulteriori specifiche tecniche circa le procedure dei controlli per la preselezione, le specifiche tecniche dei mezzi materiali utilizzati per tali controlli di preselezione, i requisiti di precisione e le regole di utilizzo di tali mezzi materiali. Le disposizioni di cui sopra potrebbero generare futuri oneri di natura finanziaria per i bilanci degli Stati membri.

Emendamento 312

Oldřich Vlasák

Proposta di direttiva

Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 11

Direttiva 96/53/CE

Articolo 12 – paragrafo 7

Testo della Commissione

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità all'articolo 16, per quanto riguarda:

– le specifiche tecniche complementari per l'interoperabilità completa a livello dell'Unione delle apparecchiature di bordo di pesatura, di cui al paragrafo 6, supra, in modo che le autorità di ogni Stato membro possano comunicare con le stesse modalità con i veicoli o i veicoli combinati immatricolati in qualsiasi Stato membro e, se del caso, scambiare le informazioni ricevute con le autorità di

Emendamento

soppresso

altri Stati membri;

– le procedure dei controlli di preselezione cui al paragrafo 2 del presente articolo, le specifiche tecniche dei mezzi materiali utilizzati per tali controlli di preselezione, i requisiti di precisione e le regole di utilizzo di tali mezzi materiali. Tali procedure, specifiche e regole di utilizzo hanno l'obiettivo di assicurare che i controlli siano effettuati in modo simile in tutti gli Stati membri, garantendo in tal modo la parità di trattamento di tutti i vettori su tutto il territorio dell'Unione.

Or. cs

Motivazione

L'ampiezza del potere proposto è priva di fondamento. Poiché ai sensi del proposto articolo 12, paragrafo 2 non è necessario che i sistemi automatici siano certificati dagli Stati membri e poiché tali sistemi servono unicamente a verificare le violazioni sospette, non è chiaro il motivo per cui le procedure dei controlli di preselezione, i requisiti di precisione e le regole di utilizzo dei mezzi materiali debbano essere armonizzati.

Emendamento 313 **Peter van Dalen**

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 11
Direttiva 96/53/CE
Articolo 12 – paragrafo 7

Testo della Commissione

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità all'articolo 16, per quanto riguarda

– le specifiche tecniche complementari per l'interoperabilità completa a livello dell'Unione delle apparecchiature di bordo di pesatura, di cui al paragrafo 6, supra, in modo che le autorità di ogni Stato membro possano comunicare con le stesse modalità con i veicoli o i veicoli combinati immatricolati in qualsiasi Stato

Emendamento

soppresso

membro e, se del caso, scambiare le informazioni ricevute con le autorità di altri Stati membri;

– le procedure dei controlli di preselezione cui al paragrafo 2 del presente articolo, le specifiche tecniche dei mezzi materiali utilizzati per tali controlli di preselezione, i requisiti di precisione e le regole di utilizzo di tali mezzi materiali. Tali procedure, specifiche e regole di utilizzo hanno l'obiettivo di assicurare che i controlli siano effettuati in modo simile in tutti gli Stati membri, garantendo in tal modo la parità di trattamento di tutti i vettori su tutto il territorio dell'Unione.

Or. nl

Emendamento 314
Patricia van der Kammen

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 11
Direttiva 96/53/CE
Articolo 12 – paragrafo 7

Testo della Commissione

Emendamento

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità all'articolo 16, per quanto riguarda

soppresso

– le specifiche tecniche complementari per l'interoperabilità completa a livello dell'Unione delle apparecchiature di bordo di pesatura, di cui al paragrafo 6, supra, in modo che le autorità di ogni Stato membro possano comunicare con le stesse modalità con i veicoli o i veicoli combinati immatricolati in qualsiasi Stato membro e, se del caso, scambiare le informazioni ricevute con le autorità di altri Stati membri;

– le procedure dei controlli di preselezione cui al paragrafo 2 del presente articolo, le

specifiche tecniche dei mezzi materiali utilizzati per tali controlli di preselezione, i requisiti di precisione e le regole di utilizzo di tali mezzi materiali. Tali procedure, specifiche e regole di utilizzo hanno l'obiettivo di assicurare che i controlli siano effettuati in modo simile in tutti gli Stati membri, garantendo in tal modo la parità di trattamento di tutti i vettori su tutto il territorio dell'Unione.

Or. nl

Emendamento 315
Corien Wortmann-Kool

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 11
Direttiva 96/53/CE
Articolo 12 – paragrafo 7 – trattino 1

Testo della Commissione

Emendamento

le specifiche tecniche complementari per l'interoperabilità completa a livello dell'Unione delle apparecchiature di bordo di pesatura, di cui al paragrafo 6, supra, in modo che le autorità di ogni Stato membro possano comunicare con le stesse modalità con i veicoli o i veicoli combinati immatricolati in qualsiasi Stato membro e, se del caso, scambiare le informazioni ricevute con le autorità di altri Stati membri;

soppresso

Or. en

Emendamento 316
Silvia-Adriana Țicău

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 11
Direttiva 96/53/CE
Articolo 12 – paragrafo 7 – trattino 2

Testo della Commissione

le procedure dei controlli di preselezione cui al paragrafo 2 del presente articolo, le specifiche tecniche dei mezzi materiali utilizzati per tali controlli di preselezione, i requisiti di precisione e le regole di utilizzo di tali mezzi materiali. Tali procedure, specifiche e regole di utilizzo hanno l'obiettivo di assicurare che i controlli siano effettuati in modo simile in tutti gli Stati membri, garantendo in tal modo la parità di trattamento di tutti i vettori su tutto il territorio dell'Unione.

Emendamento

le procedure dei controlli di preselezione cui al paragrafo 2 del presente articolo, le specifiche tecniche dei mezzi materiali utilizzati per tali controlli di preselezione, i requisiti di precisione e le regole di utilizzo **e di omologazione** di tali mezzi materiali. Tali procedure, specifiche e regole di utilizzo hanno l'obiettivo di assicurare che i controlli siano effettuati in modo simile in tutti gli Stati membri, garantendo in tal modo la parità di trattamento di tutti i vettori su tutto il territorio dell'Unione.

Or. ro

Emendamento 317

Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Proposta di direttiva

Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 11

Direttiva 96/53/CE

Articolo 12 – paragrafo 7 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

7. Le questioni in oggetto vengono disciplinate mediante atti di esecuzione.

Or. pl

Motivazione

L'ambito di applicazione degli atti delegati proposto all'articolo 12 è troppo ampio. La Commissione europea pretende il diritto di definire ulteriori specifiche tecniche circa le procedure dei controlli per la preselezione, le specifiche tecniche dei mezzi materiali utilizzati per tali controlli di preselezione, i requisiti di precisione e le regole di utilizzo di tali mezzi materiali. Le disposizioni di cui sopra potrebbero generare in futuro degli oneri di natura finanziaria per i bilanci degli Stati membri.

Emendamento 318

Oldřich Vlasák

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 12

Testo della Commissione

Emendamento

12) [...]

soppresso

Or. cs

Motivazione

La proposta suddivisione delle violazioni è eccessivamente dettagliata e pertanto lesiva della competenza degli Stati membri a determinare le sanzioni più efficaci.

Emendamento 319
Jacqueline Foster

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 12

Testo della Commissione

Emendamento

12) [...]

soppresso

Or. en

Motivazione

Deve spettare agli Stati membri la facoltà di scegliere i sistemi di attuazione e di sanzionamento a livello nazionale.

Emendamento 320
Phil Bennion

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 12
Direttiva 96/53/CE
Articolo 13 – paragrafo 4

Testo della Commissione

Emendamento

Un sovraccarico compreso tra il 10 e il **20%** del peso massimo autorizzato ai punti 2, 3, 4.1 e 4.3 dell'allegato I è considerato un'infrazione grave ai sensi

Un sovraccarico compreso tra il 10 e il **15%** del peso massimo autorizzato ai punti 2, 3, 4.1 e 4.3 dell'allegato I è considerato un'infrazione grave ai sensi

della presente direttiva. Essa dà luogo a una sanzione pecuniaria e all'immobilizzo immediato del veicolo per lo scarico sino a raggiungere il peso massimo autorizzato.

della presente direttiva. Essa dà luogo a una sanzione pecuniaria e all'immobilizzo immediato del veicolo per lo scarico sino a raggiungere il peso massimo autorizzato.

Or. en

Emendamento 321
Markus Ferber

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 12
Direttiva 96/53/CE
Articolo 13 – paragrafo 4

Testo della Commissione

Un sovraccarico superiore al 20% del peso massimo autorizzato ai punti 2, 3, 4.1 e 4.3 dell'allegato 1 è considerato un'infrazione molto grave ai sensi della presente direttiva, a causa dei rischi maggiori per gli altri utenti della strada. Essa dà luogo a una sanzione *pecuniaria* e all'immobilizzo immediato del veicolo per lo scarico sino a raggiungere il peso massimo autorizzato. **La procedura di perdita dell'onorabilità dell'impresa di trasporto è attuata in conformità all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 1071/2009¹⁴.**

Emendamento

Un sovraccarico superiore al 20% del peso massimo autorizzato ai punti 2, 3, 4.1 e 4.3 dell'allegato 1 è considerato un'infrazione molto grave ai sensi della presente direttiva, a causa dei rischi maggiori per gli altri utenti della strada. Essa dà luogo a una sanzione e all'immobilizzo immediato del veicolo per lo scarico sino a raggiungere il peso massimo autorizzato.

¹⁴ *GU L 300 del 14.11.2009, pag. 51*

Or. de

Motivazione

Poiché in caso di aumenti in lunghezza di oltre il 5% si tratta di un'irregolarità e non di un effetto giuridico di una violazione, il termine sanzione pecuniaria deve essere sostituito da sanzione. L'obbligo di procedura di perdita dell'onorabilità dell'impresa di trasporto sussiste già in conformità al regolamento n. 1071/2009. Il riferimento ad esso è pertanto superfluo.

Emendamento 322

Phil Bennion

Proposta di direttiva

Articolo 1 – comma 1 – punto 12

Direttiva 96/53/CE

Articolo 13 – paragrafo 5

Testo della Commissione

Un sovraccarico superiore al **20%** del peso massimo autorizzato ai punti 2, 3, 4.1 e 4.3 dell'allegato I è considerato un'infrazione molto grave ai sensi della presente direttiva, a causa dei rischi maggiori per gli altri utenti della strada. Essa dà luogo a una sanzione pecuniaria e all'immobilizzo immediato del veicolo per lo scarico sino a raggiungere il peso massimo autorizzato. La procedura di perdita dell'onorabilità dell'impresa di trasporto è attuata in conformità all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 1071/2009¹⁴.

14 GU L 184 del 14.11.2009, pag. 51.

Emendamento

Un sovraccarico superiore al **15%** del peso massimo autorizzato ai punti 2, 3, 4.1 e 4.3 dell'allegato I è considerato un'infrazione molto grave ai sensi della presente direttiva, a causa dei rischi maggiori per gli altri utenti della strada. Essa dà luogo a una sanzione pecuniaria e all'immobilizzo immediato del veicolo per lo scarico sino a raggiungere il peso massimo autorizzato. La procedura di perdita dell'onorabilità dell'impresa di trasporto è attuata in conformità all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 1071/2009¹⁴.

14 GU L 184 del 14.11.2009, pag. 51.

Or. en

Emendamento 323

Antonio Cancian, Carlo Fianza

Proposta di direttiva

Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 12

Direttiva 96/53/CE

Articolo 13 – paragrafo 6

Testo della Commissione

Un superamento della lunghezza **o** della larghezza inferiore al 2% delle dimensioni massime indicate al punto 1 dell'allegato 1 dà luogo ad un avvertimento scritto all'impresa di trasporto, che può comportare una sanzione, se la legislazione

Emendamento

Un superamento della lunghezza, **dell'altezza o** della larghezza inferiore al 2% delle dimensioni massime indicate al punto 1 dell'allegato 1 dà luogo ad un avvertimento scritto all'impresa di trasporto, che può comportare una sanzione, se la legislazione nazionale lo

nazionale lo prevede.

prevede.

Or. it

Emendamento 324

Franco Frigo, David-Maria Sassoli

Proposta di direttiva

Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 12

Direttiva 96/53/CE

Articolo 13 – paragrafo 6

Testo della Commissione

Un superamento della lunghezza *o* della larghezza inferiore al 2% delle dimensioni massime indicate al punto 1 dell'allegato 1 dà luogo ad un avvertimento scritto all'impresa di trasporto, che può comportare una sanzione, se la legislazione nazionale lo prevede.

Emendamento

Un superamento della lunghezza, della larghezza *o dell'altezza* inferiore al 2% delle dimensioni massime indicate al punto 1 dell'allegato 1 dà luogo ad un avvertimento scritto all'impresa di trasporto, che può comportare una sanzione, se la legislazione nazionale lo prevede.

Or. it

Emendamento 325

Jörg Leichtfried

Proposta di direttiva

Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 12

Direttiva 96/53/CE

Articolo 13 – paragrafo 7

Testo della Commissione

Un superamento della lunghezza o della larghezza *dal 2 al 20%* delle dimensioni massime indicate al punto 1 dell'allegato 1, dovuto al carico o al veicolo stesso, comporta una sanzione pecuniaria. Le autorità di controllo immobilizzano il veicolo fino allo scarico se il superamento della lunghezza o della larghezza proviene

Emendamento

Un superamento della lunghezza o della larghezza *dall'1 al 10%* delle dimensioni massime indicate al punto 1 dell'allegato 1, dovuto al carico o al veicolo stesso, comporta una sanzione pecuniaria *per l'impresa di trasporto*. Le autorità di controllo immobilizzano il veicolo fino allo scarico se il superamento della lunghezza o

dal carico, o fino all'ottenimento di un permesso speciale dall'impresa di trasporto, in conformità all'articolo 4, paragrafo 3.

della larghezza proviene dal carico, o fino all'ottenimento di un permesso speciale dall'impresa di trasporto, in conformità all'articolo 4, paragrafo 3.

Or. de

Motivazione

Nel caso del superamento della lunghezza o della larghezza indicato si tratta di norma di caratteristiche costruttive del veicolo. A differenza del sovraccarico di un veicolo, il conducente non influisce su tali aspetti. L'emendamento garantisce la certezza del diritto e assicura pertanto che le autorità non considerino responsabile il conducente ma l'impresa di trasporto o il titolare dell'autorizzazione.

Emendamento 326

Jörg Leichtfried

Proposta di direttiva

Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 12

Direttiva 96/53/CE

Articolo 18 – paragrafo 8

Testo della Commissione

Un superamento della lunghezza o della larghezza del carico o del veicolo superiore al **20%** delle dimensioni massime indicate al punto 1 dell'allegato 1 è considerato una violazione molto grave ai sensi della presente direttiva, a causa dei rischi maggiori che ciò comporta per gli altri utenti della strada. Essa dà luogo a una sanzione pecuniaria, e all'immobilizzo immediato del veicolo da parte delle autorità di controllo, fino allo scarico o fino a quando l'impresa di trasporto abbia ottenuto un permesso speciale in conformità all'articolo 4, paragrafo 3, se il superamento della lunghezza o della larghezza è dovuto al carico. La procedura di perdita dell'onorabilità dell'impresa di trasporto è attuata in conformità all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 1071/2009.

Emendamento

Un superamento della lunghezza o della larghezza del carico o del veicolo superiore al **10%** delle dimensioni massime indicate al punto 1 dell'allegato 1 è considerato una violazione molto grave ai sensi della presente direttiva, a causa dei rischi maggiori che ciò comporta per gli altri utenti della strada. Essa dà luogo a una sanzione pecuniaria **per l'impresa di trasporto**, e all'immobilizzo immediato del veicolo da parte delle autorità di controllo, fino allo scarico o fino a quando l'impresa di trasporto abbia ottenuto un permesso speciale in conformità all'articolo 4, paragrafo 3, se il superamento della lunghezza o della larghezza è dovuto al carico. La procedura di perdita dell'onorabilità dell'impresa di trasporto è attuata in conformità all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 1071/2009.

Motivazione

Nel caso del superamento della lunghezza o della larghezza indicato si tratta di norma di caratteristiche costruttive del veicolo, sulle quali il conducente non ha alcun controllo. L'emendamento garantisce la certezza del diritto e assicura pertanto che l'impresa di trasporto o il titolare dell'autorizzazione siano ritenuti responsabili dalle autorità piuttosto che il conducente.

Emendamento 327

Oldřich Vlasák

Proposta di direttiva

Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 12 bis (nuovo)

Direttiva 96/53/CE

Articolo 13

Testo della Commissione

Emendamento

12 bis) L'articolo 13 è sostituito dal seguente:

Articolo 13

Gli Stati membri determinano, in conformità alla propria struttura costituzionale, le sanzioni delle violazioni del presente regolamento e adottano tutte le misure necessarie ad assicurarne l'applicazione. Le sanzioni devono essere effettive, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie nonché conformi alle categorie di violazioni elencate nella direttiva 2006/22/CE.

Or. cs

Motivazione

La proposta suddivisione delle violazioni è eccessivamente dettagliata e pertanto lesiva della competenza degli Stati membri a determinare le sanzioni più efficaci.

Emendamento 328

Anne E. Jensen

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 13
Direttiva 96/53/CE
Articolo 14

Testo della Commissione

Per i trasporti di **container**, lo spedizioniere consegna al vettore a cui esso affida il trasporto di un container, una dichiarazione indicante il peso del **container** trasportato. Se **tale informazione manca o è errata**, la responsabilità dello spedizioniere è impegnata alla stessa stregua del vettore in caso di sovraccarico del veicolo.

Emendamento

Per i trasporti di **merci, anche container, casse mobili e altri carichi**, lo spedizioniere consegna al vettore a cui esso affida il trasporto di un container, **prima delle operazioni di carico**, una dichiarazione **scritta** indicante il peso **lordo** del **carico** trasportato. **Tale dichiarazione può essere trasmessa anche per via elettronica. A prescindere dalla sua forma, il documento attestante il peso lordo del carico è firmato da una persona debitamente autorizzata dallo spedizioniere.** Se **le informazioni relative al peso lordo del carico mancano o sono errate**, la responsabilità dello spedizioniere è impegnata alla stessa stregua del vettore in caso di sovraccarico del veicolo. **Nelle operazioni di trasporto intermodale, le informazioni relative al peso lordo dell'unità di carico intermodale imballata, tra cui container e/o cassa mobile sono fornite alla parte successiva che si prende carico dell'unità di carico intermodale.**

Or. en

Motivazione

La responsabilità congiunta dello spedizioniere non deve limitarsi solamente al trasporto dei container, ma deve vertere sul trasporto di ogni tipo di carico.

Emendamento 329
Markus Ferber

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 13
Direttiva 96/53/CE
Articolo 14

Testo della Commissione

Per i trasporti di container, lo spedizioniere consegna al vettore a cui esso affida il trasporto di un container, prima delle operazioni di carico, una dichiarazione scritta indicante il peso lordo del container trasportato. Se tale informazione manca o è errata, la responsabilità dello spedizioniere è impegnata alla stessa stregua **del vettore** in caso di sovraccarico del veicolo.

Emendamento

Per i trasporti di container, lo spedizioniere consegna al vettore a cui esso affida il trasporto di un container, prima delle operazioni di carico, una dichiarazione scritta indicante il peso lordo del container trasportato. Se tale informazione manca o è errata, la responsabilità dello spedizioniere è impegnata alla stessa stregua **di tutti i partecipanti all'operazione di trasporto** in caso di sovraccarico del veicolo.

Or. de

Emendamento 330

Gesine Meissner

Proposta di direttiva

Articolo 1 – comma 1 – punto 13

Direttiva 96/53/CE

Articolo 14

Testo della Commissione

Per i trasporti di container, lo spedizioniere consegna al vettore a cui esso affida il trasporto di un container, una dichiarazione indicante il peso del **container** trasportato. Se **tale informazione manca o è errata**, la responsabilità dello spedizioniere è impegnata alla stessa stregua del vettore in caso di sovraccarico del veicolo.

Emendamento

Per i trasporti di **merci, anche** container, **casse mobili e altri carichi**, lo spedizioniere consegna al vettore a cui esso affida il trasporto di un container una dichiarazione **scritta** indicante il peso **lordo** del **carico** trasportato. **Tale dichiarazione può essere trasmessa anche per via elettronica. A prescindere dalla sua forma, il documento attestante il peso lordo del carico è firmato da una persona debitamente autorizzata dallo spedizioniere.** Se **le informazioni relative al peso lordo del carico mancano o sono errate**, la responsabilità dello spedizioniere è impegnata alla stessa stregua del vettore in caso di sovraccarico del veicolo. **Nelle operazioni di trasporto intermodale, le informazioni relative al peso lordo dell'unità di carico intermodale imballata, tra cui container e/o cassa mobile sono**

fornite alla parte successiva che si prende carico dell'unità di carico intermodale.

Or. en

Motivazione

La responsabilità congiunta dello spedizioniere non deve limitarsi solamente al trasporto dei container, ma deve vertere sul trasporto di ogni tipo di carico.

Emendamento 331
Patricia van der Kammen

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 14
Direttiva 96/53/CE
Articolo 15

Testo della Commissione

Gli Stati membri ogni due anni presentano alla Commissione, nel primo trimestre dell'anno civile, una relazione sui controlli effettuati durante i due anni civili precedenti, i risultati di tali controlli e le sanzioni inflitte ai contravventori. La Commissione redige un'analisi di tali relazioni e la trasmette al Parlamento europeo e al Consiglio nel secondo trimestre dell'anno civile.

Emendamento

soppresso

Or. nl

Emendamento 332
Jacqueline Foster

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 15
Direttiva 96/53/CE
Articolo 16 – paragrafo 2

Testo della Commissione

Il potere di adottare atti delegati *previsto*

PE524.694v01-00

Emendamento

Il potere di adottare atti delegati *di cui agli*

200/218

AM\1011752IT.doc

*dall'articolo 8, paragrafo 4, dall'articolo 9, paragrafo 5, e dall'articolo 12, paragrafo 7, è conferito alla Commissione per un periodo **indeterminato** a decorrere da [data di entrata in vigore della presente direttiva].*

*articoli 8, paragrafo 4, e 9, paragrafo 5, è conferito alla Commissione per un periodo **massimo di 5 anni** a decorrere **dalla** data di entrata in vigore della presente direttiva.*

Or. en

Motivazione

Il periodo di tempo concesso alla Commissione per adottare atti delegati non deve essere indeterminato.

Emendamento 333
Silvia-Adriana Țicău

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 15
Direttiva 96/53/CE
Articolo 16 – paragrafo 2

Testo della Commissione

Il potere di adottare atti delegati previsto dall'articolo 8, paragrafo 4, dall'articolo 9, paragrafo 5, e dall'articolo 12, paragrafo 7, è conferito alla Commissione per un periodo **indeterminato** a decorrere da [data di entrata in vigore della presente direttiva].

Emendamento

Il potere di adottare atti delegati previsto dall'articolo 8, paragrafo 4, dall'articolo 9, paragrafo 5, e dall'articolo 12, paragrafo 7, è conferito alla Commissione per un periodo **di sette anni** a decorrere da [data di entrata in vigore della presente direttiva].

La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di sette anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.

Or. ro

Emendamento 334
Jacqueline Foster

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 15
Direttiva 96/53/CE
Articolo 16 – paragrafo 3

Testo della Commissione

La delega di potere di cui all'articolo 8, paragrafo 4, all'articolo 9, paragrafo 5, **e all'articolo 12, paragrafo 7**, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

Emendamento

La delega di potere di cui all'articolo 8, paragrafo 4, **e** all'articolo 9, paragrafo 5, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

Or. en

Emendamento 335
Jacqueline Foster

Proposta di direttiva
Articolo 1 – comma 1 – punto 15
Direttiva 96/53/CE
Articolo 16 – paragrafo 5

Testo della Commissione

Un atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 4, dell'articolo 9, paragrafo 5, **e dell'articolo 12, paragrafo 7**, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato, o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non

Emendamento

Un atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 4, **e** dell'articolo 9, paragrafo 5 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato, o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare

intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Or. en

Emendamento 336
Jörg Leichtfried

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 15 bis (nuovo)
Direttiva 96/53/CE
Articolo 16 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(15 bis) È inserito il seguente articolo 16 bis:

Articolo 16 bis

Entro [cinque anni dalla data di pubblicazione della presente direttiva] la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'attuazione e sugli effetti della direttiva, in particolare in merito all'impatto della presente normativa sul trasferimento modale.

Or. en

Emendamento 337
Bogusław Liberadzki

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 15 bis (nuovo)
Direttiva 96/53/CE
Articolo 16 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(15 bis) È inserito il seguente articolo 16 bis:

Articolo 16 bis

Entro il 1° gennaio 2016 la Commissione rivede direttiva ed, eventualmente, sulla base di tale revisione e della relativa valutazione di impatto, presenta una proposta al Parlamento europeo e al Consiglio entro il 1° gennaio 2017 sull'imposizione dei requisiti di sicurezza previsti all'articolo 9, paragrafo 2, per tutti i veicoli M2 e M3.

Or. en

Emendamento 338
Bogusław Liberadzki

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 16 – lettera a bis (nuova)
Direttiva 96/53/CE
Allegato I – punto 1.1 – trattino 8 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

*a bis) È aggiunto il seguente punto:
"trasportatori di veicoli caricati: 20,75 m"*

Or. en

Emendamento 339
Jim Higgins, Phil Prendergast, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Alain Cadec, Petri Sarvamaa

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 16 – lettera a bis (nuova)
Direttiva 96/53/CE
Allegato I – punto 1.1 – trattino 8 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

*a bis) È aggiunto il seguente punto:
"trasportatori di veicoli caricati: 20,75 m"*

Or. en

Motivazione

La lunghezza di carico armonizzata per i trasportatori di veicoli specializzati di un minimo di 20,75 m nell'UE comporta una differenza fino a 3 autovetture caricate su un unico trasportatore (da 6 a 9), determinando un aumento dell'efficienza energetica, oltre ai veicoli non necessari per trasportare gli stessi voluti di carico, i costi e la CO2 per nuova vettura trasportata. Visto che questi veicoli sono già consentiti nella maggior parte dei territori nazionali nell'UE, non sussiste alcun rischio supplementare per la sicurezza stradale o per le capacità infrastrutturali.

Emendamento 340

Peter van Dalen

Proposta di direttiva

Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 16 – lettera a bis (nuova)

Direttiva 96/53/CE

Allegato I – punto 1.1

Testo della Commissione

Emendamento

a bis) Al punto 1.1, "18,75" è sostituito dal testo seguente:

25,25

Or. nl

Emendamento 341

Jörg Leichtfried

Proposta di direttiva

Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 16 – lettera b

Direttiva 96/53/CE

Allegato I – punto 2.2.2

Testo della Commissione

Emendamento

“Veicolo a motore a tre assi con semirimorchio a 2 o 3 assi destinato al trasporto, nel trasporto *intermodale*, di una o più unità di trasporto intermodale, per una lunghezza totale massima di 40 o 45 piedi: 44 tonnellate.

“Veicolo a motore a tre assi con semirimorchio a 2 o 3 assi destinato al trasporto, nel trasporto *combinato*, di una o più unità di trasporto intermodale, per una lunghezza totale massima di 40 o 45 piedi: 44 tonnellate.

Emendamento 342
Carlo Fidanza, Antonio Cancian

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 16 – lettera b
Direttiva 96/53/CE
Allegato I – punto 2.2.2

Testo della Commissione

Veicolo a motore a tre assi con semirimorchio a 2 o 3 assi destinato al trasporto, nel trasporto intermodale, di una o più unità di trasporto intermodale, per una lunghezza totale massima di **40 o** 45 piedi: 44 tonnellate.

Emendamento

Veicolo a motore a **due o** tre assi con semirimorchio a 2 o 3 assi destinato al trasporto, nel trasporto intermodale, di una o più unità di trasporto intermodale, per una lunghezza totale massima di 45 piedi: 44 tonnellate.

Or. it

Emendamento 343
Markus Ferber

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 16 – lettera b
Direttiva 96/53/CE
Allegato I – punto 2.2.2

Testo della Commissione

“Veicolo a motore a tre assi con semirimorchio a 2 o 3 assi destinato al trasporto, nel trasporto intermodale, di una o più unità di trasporto intermodale, **per una lunghezza totale massima di 40 o** 45 piedi: 44 tonnellate.

Emendamento

“Veicolo a motore a tre assi con semirimorchio a 2 o 3 assi destinato al trasporto, nel trasporto intermodale, di una o più unità di trasporto intermodale, **ai sensi dell'articolo 2 della direttiva (ad es., casse mobili, container fino a 45 piedi di lunghezza):** 44 tonnellate.

Or. de

Emendamento 344
Franco Frigo, David-Maria Sassoli

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 16 – lettera b
Direttiva 96/53/CE
Allegato I – punto 2.2.2

Testo della Commissione

Veicolo a motore a tre assi con semirimorchio a 2 o 3 assi destinato al trasporto, nel trasporto intermodale, di una o più unità di trasporto intermodale, per una lunghezza totale massima di **40 o 45** piedi: 44 tonnellate.

Emendamento

Veicolo a motore a **due o** tre assi con semirimorchio a 2 o 3 assi destinato al trasporto, nel trasporto intermodale, di una o più unità di trasporto intermodale, per una lunghezza totale massima di 45 piedi: 44 tonnellate.

Or. it

Motivazione

Prevedere un asse aggiuntivo al veicolo significherebbe aumento del costo, maggiore resistenza al rotolamento e maggiori consumi con conseguente aumento delle emissioni. La lunghezza massima di 45 piedi è sufficiente.

Emendamento 345
Silvia-Adriana Țicău

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 16 – lettera b
Direttiva 96/53/CE
Allegato I – punto 2.2.2

Testo della Commissione

"Veicolo a motore a tre assi con semirimorchio a 2 o 3 assi destinato al trasporto, nel trasporto intermodale, di una o più unità di trasporto intermodale, per una lunghezza totale massima di **40 o 45** piedi: 44 tonnellate."

Emendamento

"Veicolo a motore a tre assi con semirimorchio a 2 o 3 assi destinato al trasporto, nel trasporto intermodale, di una o più unità di trasporto intermodale, per una lunghezza totale massima di 40 piedi: 44 tonnellate."

Or. ro

Emendamento 346
Jim Higgins, Phil Prendergast, Gesine Meissner

Proposta di direttiva

Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 16 – lettera a ter (nuova)

Direttiva 96/53/CE

Allegato I – punto 1.4

Testo della Commissione

Emendamento

(a ter) Il punto 1.4 è sostituito dalla seguente disposizione:

1.4 Sovrastrutture amovibili e strutture merci standardizzate come i container sono incluse nelle dimensioni indicate ai punti 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 e 4.4. In ragione della natura indivisibile dei veicoli finiti, come le autovetture nuove caricate su trasportatori specializzati, i trasportatori carichi possono superare le dimensioni di cui al punto 1.1 nella misura consentita dalla legislazione nazionale e a seconda delle condizioni delle infrastrutture e finché tali trasportatori di veicoli, vuoti, rispettano pienamente i punti sopra indicati.

Or. en

Motivazione

Potrebbe essere chiarita l'attuale "area grigia" nella direttiva 96/53/CE in relazione alla differenziazione tra lunghezza a pieno carico e a vuoto per i veicoli, indicando che i trasportatori di veicoli possono caricare veicoli finiti, come autovetture nuove fino alla propria capacità ottimale nella misura in cui la normativa nazionale e le condizioni dell'infrastruttura lo consentono e purché rispettino il limite vigente di 18,75 m a vuoto. Questi veicoli non possono beneficiare di modifiche aerodinamiche ai sensi della nuova direttiva.

Emendamento 347

Peter van Dalen

Proposta di direttiva

Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 16 – lettera b bis (nuova)

Direttiva 96/53/CE

Allegato I – punto 2.2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

***b bis) – b bis) È inserito il punto 2.2 bis:
- veicoli ecologici combinati (ecocombi)
60 t***

Or. nl

**Emendamento 348
Philippe De Backer**

**Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 16 – lettera c
Direttiva 96/53/CE
Allegato I – punto 12.3.1 – trattino 2**

Testo della Commissione

Emendamento

***Veicoli a motore a due assi diversi dagli
autobus e a propulsione ibrida o elettrica:
19 tonnellate***

soppresso

Or. en

Motivazione

Per introdurre un approccio più neutrale sul piano tecnologico che verta su tutti i veicoli e gli autobus, è stato introdotto il punto 2.5.

**Emendamento 349
Oldřich Vlasák**

**Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 16 – lettera c
Direttiva 96/53/CE
Allegato I – punto 2.3.1 – trattino 2**

Testo della Commissione

Emendamento

***Veicoli a motore a due assi diversi dagli
autobus e a propulsione ibrida o elettrica:
19 tonnellate.***

***Veicoli a motore a due assi diversi dagli
autobus e a propulsione ibrida o elettrica:
18 tonnellate.***

Or. cs

Motivazione

In considerazione della futura, inevitabile sostituzione dei combustibili fossili con quelli alternativi, non è opportuno introdurre eccezioni alla massa massima consentita. L'eccezione applicata ai veicoli a combustibile alternativo significherebbe infatti in ultima analisi un aumento generale della massa dei veicoli, con tutte le conseguenze negative per le infrastrutture stradali che ne conseguirebbero.

Emendamento 350
Hubert Pirker

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 16 – lettera c
Direttiva 96/53/CE
Allegato I – punto 2.3.1 – trattino 3

Testo della Commissione

Autobus di linea a due assi: **19** tonnellate.

Emendamento

Autobus di linea a due assi: **19,5** tonnellate.

Or. de

Motivazione

Le dotazioni aggiuntive per l'aumento della sicurezza stradale, per soddisfare le disposizioni riguardanti la facilitazione di accesso per le persone a mobilità ridotta e i dispositivi per migliorare la sostenibilità ambientale e il comfort del conducente richiedono un adeguamento del peso massimo consentito per gli autobus di linea a due assi. Soltanto così è possibile assicurare che il settore continui ad offrire servizi di qualità e sfrutti al contempo appieno le capacità degli autobus.

Emendamento 351
Dieter-Lebrecht Koch

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 16 – lettera c
Direttiva 96/53/CE
Allegato I – punto 2.3.1 – trattino 3

Testo della Commissione

Autobus di linea a due assi: **19** tonnellate.

Emendamento

Autobus di linea a due assi: **19,5** tonnellate.

Or. de

Emendamento 352

Ismail Ertug

Proposta di direttiva

Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 16 – lettera c

Direttiva 96/53/CE

Allegato I – punto 2.3.1 – trattino 3

Testo della Commissione

Autobus di linea a due assi: **19** tonnellate.

Emendamento

Autobus di linea a due assi: **19,5** tonnellate.

Or. de

Motivazione

L'aumento del peso totale massimo consentito per gli autobus a due assi a 19,5 tonnellate è appropriato, per tenere conto dei requisiti vigenti (sicurezza, componenti fonoassorbenti, misure per la promozione della sostenibilità ambientale) e del relativo aumento del peso a vuoto.

Emendamento 353

Markus Ferber

Proposta di direttiva

Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 16 – lettera c

Direttiva 96/53/CE

Allegato I – punto 2.3.1 – trattino 3

Testo della Commissione

Autobus di linea a due assi: **19** tonnellate.

Emendamento

Autobus di linea a due assi: **19,5** tonnellate.

Or. de

Motivazione

Con il costante aumento del peso a vuoto degli autobus di linea in virtù delle innovazioni tecnologiche, occorre che il peso totale consentito per gli autobus a due assi sia aumentato a 19,5 tonnellate, in modo che il veicolo non perda in termini di prestazioni o capacità di trasporto dei passeggeri. Ciò sarebbe contrario agli obiettivi riguardanti l'efficienza e la protezione del clima della proposta di direttiva.

Emendamento 354
Corien Wortmann-Kool, Petri Sarvamaa

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 16 – lettera c
Direttiva 96/53/CE
Allegato I – punto 12.3.1 – trattino 3

Testo della Commissione

Emendamento

Autobus di linea a due assi: **19** tonnellate

Autobus di linea a due assi: **19,5** tonnellate

Or. en

Motivazione

Stando alla valutazione di impatto della Commissione europea, da una prospettiva di sicurezza e ambientale, emerge un consenso sul fatto che il peso massimo consentito per autobus da turismo debba essere 19,5 tonnellate invece di 19.

Emendamento 355
Georges Bach

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 16 – lettera c
Direttiva 96/53/CE
Allegato I – punto 2.3.1 – trattino 3

Testo della Commissione

Emendamento

Autobus di linea a due assi: **19** tonnellate

Autobus di linea a due assi: **20** tonnellate

Or. en

Motivazione

Il peso massimo deve essere adattato agli ultimi aggiornamenti tecnologici degli autobus in merito a sicurezza, misure ambientali e accesso per le persone con mobilità ridotta.

Emendamento 356
Mathieu Grosch

Proposta di direttiva

Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 16 – lettera c

Direttiva 96/53/CE

Allegato I – punto 2.3.1 – trattino 3

Testo della Commissione

Emendamento

Autobus di linea a due assi: **19** tonnellate

Autobus di linea a due assi: **19,5** tonnellate

Or. en

Motivazione

Il peso massimo degli autobus di linea a due assi deve essere aumentato a 19,5 tonnellate per tener conto delle diverse dimensioni, tra cui l'aumento del peso di passeggeri e bagagli, i miglioramenti tecnici (sono più ecologici, più sicuri, sono dotati di sistemi per le persone disabili, ecc.) che comportano un aumento del peso complessivo del veicolo.

Emendamento 357

Thomas Ulmer

Proposta di direttiva

Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 16 – lettera c

Direttiva 96/53/CE

Allegato I – punto 2.3.1 – trattino 3

Testo della Commissione

Emendamento

Autobus di linea a due assi: **19** tonnellate.

Autobus di linea a due assi: **19,5** tonnellate.

Or. de

Motivazione

Con l'introduzione di sistemi di regolazione degli scarichi più efficienti aumenta anche il peso complessivo del veicolo.

Emendamento 358

Phil Bennion

Proposta di direttiva

Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 16 – lettera c bis (nuova)

Direttiva 96/53/CE

Allegato I – punto 2.3.4 (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

*(c bis) È aggiunto il seguente punto:
2.3.4 Tecnologia a bassa produzione di carbonio: il peso massimo è quello indicato ai punti 2.3.1, 1.2.3,2 o 2.3.3 aumentato del peso aggiuntivo necessario per il modo a propulsione alternativa, con un massimo di 1 tonnellata. Tale peso aggiuntivo è indicato nei documenti ufficiali di registrazione del veicolo a motore emessi dallo Stato membro in cui il veicolo è registrato. Nei casi in cui manchino tali informazioni, si applicano i valori di cui ai punti 2..1,2.3.2 o 2.3.3 .*

Or. en

Emendamento 359
Philippe De Backer

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 16 – lettera c bis (nuova)
Direttiva 96/53/CE
Allegato I – punto 2,5 (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

*(c bis) È aggiunto il seguente punto:
2,5. Veicoli alimentati con combustibili alternativi: il peso massimo è quello indicato ai punti 2.3 e 2.4 dell'allegato I, aumentato del peso aggiuntivo necessario per il modo a propulsione alternativa, con un massimo di 1 tonnellata. Tale peso aggiuntivo è indicato nei documenti ufficiali di registrazione del veicolo a motore emessi dallo Stato membro in cui il veicolo è registrato. Nei casi in cui manchino tali informazioni, si applicano i valori di cui ai punti 2.3 o 2.4.*

Or. en

Motivazione

Questo emendamento introduce un approccio più neutrale sul piano della tecnologia. Tutti i veicoli alimentati con combustibili alternativi, tra cui gli autobus, devono essere inclusi. Deve essere consentito a tutti questi veicoli un peso superiore fino a 1 tonnellata. Questo superamento supplementare di una tonnellata non deve limitarsi solo ai veicoli a due assi, in quanto si limiterebbe l'introduzione di innovazioni sull'efficienza energetica agli ambienti urbani e suburbani. La normativa non deve circoscrivere l'introduzione di innovazioni a determinati tipi di veicoli.

Emendamento 360

Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch

Proposta di direttiva

Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 16 – lettera c bis (nuova)

Direttiva 96/53/CE

Allegato I – punto 2.3.4 (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(c bis) È aggiunto il seguente punto:

Veicoli alimentati con combustibili alternativi: il peso massimo è quello indicato ai punti 2.3.1, 2.3.2 o 2.3.3 aumentato del peso aggiuntivo necessario per il modo a propulsione alternativa, con un massimo di 1,5 tonnellata. Tale peso aggiuntivo è indicato nei documenti ufficiali di registrazione del veicolo a motore emessi dallo Stato membro in cui il veicolo è registrato. Nei casi in cui manchino tali informazioni, si applicano i valori di cui ai punti 2.3.1., 2.3.2 o 2.3.3.

Or. en

Motivazione

La scelta della tecnologia di motori alternativi per veicoli alimentati con combustibili alternativi deve essere neutra. Aumentando al 1,5 tonnellate il peso massimo per queste tecnologie, si salvaguarda la facoltà di scelta.

Emendamento 361

Markus Ferber

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 16 bis (nuovo)
Direttiva 96/53/CE
Allegato I – punto 1.1 – trattino 3

Testo della Commissione

Emendamento

**(16 bis) il punto 1.1 terzo trattino
"autoarticolato" è sostituito dal seguente:
- autoarticolato 17,85 m**

Or. de

Emendamento 362
Jim Higgins, Jacqueline Foster, Phil Prendergast

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 16 bis (nuovo)
Direttiva 96/53/CE
Allegato I – punto 1.3

Testo della Commissione

Emendamento

**(16 bis) Il punto 1.3 è sostituito da
"L'altezza massima dei veicoli viene
stabilita dagli Stati membri ai sensi del
principio di sussidiarietà. Gli Stati
membri possono decidere di sottoscrivere
accordi bilaterali per consentire ai veicoli
di una determinata altezza di circolare nel
proprio territorio, purché l'infrastruttura
lo consenta"**

Or. en

Motivazione

Agli Stati membri la cui infrastruttura è stata costruita per consentire veicoli di una certa altezza non deve essere impedito di svolgere in maniera efficace attività di scambio transfrontaliero a causa della legislazione europea.

Emendamento 363
Gesine Meissner

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 16 bis (nuovo)
Direttiva 96/53/CE
Allegato I – punto 1,1 – trattino 3

Testo della Commissione

Emendamento

(16 bis) Il punto 1.1 è sostituito dal testo seguente:

autoarticolato: 17,85 m

Or. en

Motivazione

L'estensione dell'altezza massima degli autoarticolati di 1,35 m consente più combinazioni atte a promuovere il trasporto intermodale. Oltre a un container di 45 piedi, si può caricare anche un container di 48 o due casse mobili di categoria C 745. L'autoarticolato con una lunghezza di 17,85 m è pur sempre più corto, in quanto la lunghezza massima autorizzata per gli autotreni è di 18,75 m.

Emendamento 364
Markus Ferber

Proposta di direttiva
Articolo 1 – paragrafo 1 – punto 16 ter (nuovo)
Direttiva 96/53/CE
Allegato I – punto 1.6

Testo della Commissione

Emendamento

16 ter) il punto 1.6 è sostituito dal seguente:

- distanza massima tra gli assi del perno d'aggancio e la parte finale posteriore del semirimorchio 13,35 m

Or. de

Emendamento 365
Carlo Fidanza

Proposta di direttiva
Articolo 2 – paragrafo 1 – comma 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

***Articolo 1 - il paragrafo 7 non si applica
prima del 1° gennaio 2015.***

Or. en