



PARLAMENTO EUROPEU

2009 - 2014

Comissão dos Transportes e do Turismo

2013/0105(COD)

10.12.2013

ALTERAÇÕES 49 - 365

Projeto de relatório

Jörg Leichtfried

(PE521.689v01-00)

sobre a proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 96/53/CE do Conselho, de 25 de julho de 1996, que fixa as dimensões máximas autorizadas no tráfego nacional e internacional e os pesos máximos autorizados no tráfego internacional para certos veículos rodoviários em circulação na Comunidade

Proposta de diretiva

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

AM\1011752PT.doc

PE524.694v01-00

PT

Unida na diversidade

PT

AM_Com_LegReport

Alteração 49
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Proposta de diretiva

—

Proposta de rejeição

O Parlamento Europeu rejeita a proposta da Comissão.

Or. en

Alteração 50
Patricia van der Kammen

Proposta de diretiva
Título 1

Texto da Comissão

ANEXO
DIRETIVA DO PARLAMENTO
EUROPEU E DO CONSELHO
que altera a Diretiva **96/53/CE** do
Conselho, de **25 de julho de 1996**, que fixa
as dimensões máximas autorizadas no
tráfego nacional e internacional e os pesos
máximos autorizados no tráfego
internacional para certos veículos
rodoviários em circulação na Comunidade
(Texto relevante para efeitos do EEE)

Alteração

ANEXO
DIRETIVA DO PARLAMENTO
EUROPEU E DO CONSELHO
que altera a Diretiva **2002/7/CE** do
Conselho, de **18 de fevereiro de 2002**, que
fixa as dimensões máximas autorizadas no
tráfego nacional e internacional e os pesos
máximos autorizados no tráfego
internacional para certos veículos
rodoviários em circulação na Comunidade
(Texto relevante para efeitos do EEE)

Or. nl

Alteração 51
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Proposta de diretiva
Considerando 1

Texto da Comissão

(1) O Livro Branco «Roteiro para um espaço europeu único dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos», publicado em 2011⁶, realça a necessidade de reduzir as emissões de gases com efeito de estufa, nomeadamente as de dióxido de carbono (CO₂), em 60 % até 2050 relativamente ao nível de 1990.

⁶ COM(2011) 144. -

Alteração

(1) O Livro Branco «Roteiro para um espaço europeu único dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos», publicado em 2011⁶, realça a necessidade de reduzir as emissões de gases com efeito de estufa, nomeadamente as de dióxido de carbono (CO₂), em 60 % até 2050 relativamente ao nível de 1990, **em 20 % até 2020**.

⁶ COM(2011) 144. -

Or. en

Alteração 52

Patricia van der Kammen

Proposta de diretiva

Considerando 1

Texto da Comissão

(1) O Livro Branco «Roteiro para um espaço europeu único dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos», publicado em 2011⁶, realça a necessidade de reduzir as emissões de gases com efeito de estufa, nomeadamente as de dióxido de carbono (CO₂), em 60 % até 2050 relativamente ao nível de 1990.

⁶ COM(2011)144 final.

Alteração

Suprimido

Or. nl

Alteração 53

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Proposta de diretiva
Considerando 1-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(1-A) Uma vez que, atualmente, não existem políticas que deem resposta ao aumento das emissões de CO2 provenientes dos camiões, a Comissão deve avaliar a introdução de normas de eficiência energética para os camiões, alargando assim a abordagem legislativa que tem relativamente a automóveis e carrinhas.

Or. en

Alteração 54
Patricia van der Kammen

Proposta de diretiva
Considerando 2

Texto da Comissão

Alteração

(2) Nesse contexto, o Livro Branco preconizava a adaptação da Diretiva **96/53/CE** do Conselho, de **25 de julho de 1996**, que fixa as dimensões máximas autorizadas no tráfego nacional e internacional e os pesos máximos autorizados no tráfego internacional para certos veículos rodoviários em circulação na Comunidade, com vista a reduzir o consumo de energia e as emissões de gases com efeito de estufa, adaptar a legislação à evolução tecnológica e às novas necessidades do mercado e facilitar o transporte intermodal.

(2) Nesse contexto, o Livro Branco preconizava a adaptação da Diretiva **2002/7/CE** do Conselho, de **18 de fevereiro de 2002**, que fixa as dimensões máximas autorizadas no tráfego nacional e internacional e os pesos máximos autorizados no tráfego internacional para certos veículos rodoviários em circulação na Comunidade, com vista a reduzir o consumo de energia e as emissões de gases com efeito de estufa, adaptar a legislação à evolução tecnológica e às novas necessidades do mercado e facilitar o transporte intermodal.

Or. nl

Alteração 55
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Proposta de diretiva
Considerando 3

Texto da Comissão

(3) A evolução tecnológica abriu a possibilidade de instalação de dispositivos aerodinâmicos retráteis ou rebatíveis na retaguarda dos veículos, sobretudo dos reboques e semirreboques, ***mas que os fazem ultrapassar o comprimento máximo autorizado pela Diretiva 96/53/CE***. Este equipamento pode ser instalado imediatamente a partir da data de entrada em vigor da presente diretiva, dado que os produtos estão disponíveis no mercado e são já utilizados noutros continentes.

Alteração

(3) A evolução tecnológica abriu a possibilidade de instalação de dispositivos aerodinâmicos retráteis ou rebatíveis na retaguarda dos veículos, sobretudo dos reboques e semirreboques. Este equipamento pode ser instalado imediatamente a partir da data de entrada em vigor da presente diretiva, dado que os produtos estão disponíveis no mercado e são já utilizados noutros continentes.

Or. en

Alteração 56
Corien Wortmann-Kool

Proposta de diretiva
Considerando 3

Texto da Comissão

(3) A evolução tecnológica abriu a possibilidade de instalação de dispositivos aerodinâmicos retráteis ou rebatíveis na retaguarda dos veículos, sobretudo dos reboques e semirreboques, ***mas que os fazem ultrapassar o comprimento máximo autorizado pela Diretiva 96/53/CE***. Este equipamento pode ser instalado imediatamente a partir da data de entrada em vigor da presente diretiva, dado que os produtos estão disponíveis no mercado e são já utilizados noutros continentes.

Alteração

(3) A evolução tecnológica abriu a possibilidade de instalação de dispositivos aerodinâmicos retráteis ou rebatíveis na retaguarda dos veículos, sobretudo dos reboques e semirreboques, ***mas que os fazem ultrapassar o comprimento máximo autorizado pela Diretiva 96/53/CE***. Este equipamento pode ser instalado imediatamente a partir da data de entrada em vigor da presente diretiva, dado que os produtos estão disponíveis no mercado e são já utilizados noutros continentes. ***A presente diretiva também deve encorajar e facilitar a inovação na conceção de veículos e unidades de transporte.***

Alteração 57
Phil Bennion

Proposta de diretiva
Considerando 3

Texto da Comissão

(3) A evolução tecnológica abriu a possibilidade de instalação de dispositivos aerodinâmicos retráteis ou rebatíveis na retaguarda dos veículos, sobretudo dos reboques e semirreboques, mas que os fazem ultrapassar o comprimento máximo autorizado pela Diretiva 96/53/CE. Este equipamento pode ser instalado ***imediatamente a partir da data de entrada em vigor da presente diretiva***, dado que os produtos estão disponíveis no mercado e são já utilizados noutros continentes.

Alteração

(3) A evolução tecnológica abriu a possibilidade de instalação de dispositivos aerodinâmicos retráteis ou rebatíveis na retaguarda dos veículos, sobretudo dos reboques e semirreboques, mas que os fazem ultrapassar o comprimento máximo autorizado pela Diretiva 96/53/CE. Este equipamento pode ser instalado ***assim que forem criados os requisitos adicionais a nível europeu***, dado que os produtos estão disponíveis no mercado e são já utilizados noutros continentes.

Alteração 58
Dieter-Lebrecht Koch

Proposta de diretiva
Considerando 3

Texto da Comissão

(3) A evolução tecnológica abriu a possibilidade de instalação de dispositivos aerodinâmicos retráteis ou rebatíveis na retaguarda dos veículos, sobretudo dos reboques e semirreboques, mas que os fazem ultrapassar o comprimento máximo autorizado pela Diretiva 96/53/CE. Este equipamento pode ser instalado imediatamente a partir da data de entrada em vigor da presente diretiva, dado que os produtos estão disponíveis no mercado e

Alteração

(3) A evolução tecnológica abriu a possibilidade de instalação de dispositivos aerodinâmicos retráteis ou rebatíveis na retaguarda dos veículos, sobretudo dos reboques e semirreboques, mas que os fazem ultrapassar o comprimento máximo autorizado pela Diretiva 96/53/CE. Este equipamento pode ser instalado imediatamente a partir da data de entrada em vigor da presente diretiva, dado que os produtos estão disponíveis no mercado e

são já utilizados noutros continentes.

são já utilizados noutros continentes. ***O mesmo se aplica a dispositivos aerodinâmicos e de proteção contra o encaixe com absorção de energia que são instalados na área dos pneus lateralmente e à retaguarda, sob o semirreboque, outros reboques e veículos. Estes conseguem melhorar consideravelmente não apenas a eficiência energética do veículo, como também reduzem o risco de ferimentos de outros utentes da estrada.***

Or. de

Alteração 59
Patricia van der Kammen

Proposta de diretiva
Considerando 3

Texto da Comissão

(3) A evolução tecnológica abriu a possibilidade de instalação de dispositivos aerodinâmicos retráteis ou rebatíveis na retaguarda dos veículos, sobretudo dos reboques e semirreboques, mas que os fazem ultrapassar o comprimento máximo autorizado pela Diretiva **96/53/CE**. Este equipamento pode ser instalado imediatamente a partir da data de entrada em vigor da presente diretiva, dado que os produtos estão disponíveis no mercado e são já utilizados noutros continentes.

Alteração

(3) A evolução tecnológica abriu a possibilidade de instalação de dispositivos aerodinâmicos retráteis ou rebatíveis na retaguarda dos veículos, sobretudo dos reboques e semirreboques, mas que os fazem ultrapassar o comprimento máximo autorizado pela Diretiva **2002/7/CE**. Este equipamento pode ser instalado imediatamente a partir da data de entrada em vigor da presente diretiva, dado que os produtos estão disponíveis no mercado e são já utilizados noutros continentes.

Or. nl

Alteração 60
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Proposta de diretiva
Considerando 3-A (novo)

(3-A) A Comissão deve desenvolver uma abordagem que vise reduzir os trajetos em vazio ao nível do transporte rodoviário de mercadorias no âmbito das medidas relativas a «pesos e dimensões», bem como regras mínimas de harmonização para a cabotagem rodoviária de modo a evitar práticas de dumping. Além disso, a revisão da Diretiva relativa à Eurovinheta também deve ser utilizada para refletir o progresso no que toca a estimar os custos externos e para aplicar a internalização dos custos externos aos veículos pesados de mercadorias. A Comissão deve apresentar uma proposta para alterar a Diretiva 2011/76/UE até 1 de janeiro de 2015.

Or. en

**Alteração 61
Phil Bennion**

**Proposta de diretiva
Considerando 4**

(4) Em conjugação com os dispositivos referidos no considerando 3, a melhoria do aerodinamismo da cabina permitirá **igualmente** ganhos apreciáveis no desempenho energético dos veículos a motor. Não é possível, no entanto, atendendo aos atuais limites de comprimento impostos pela Diretiva 96/53/CE, concretizar esta melhoria sem reduzir a capacidade de carga dos veículos, o que ameaçaria o equilíbrio económico do setor. É, pois, necessário prever uma derrogação ao comprimento máximo.

(4) Os veículos pesados de mercadorias são responsáveis por cerca de 26 % das emissões de CO2 do transporte rodoviário na Europa, ao passo que a sua eficiência energética praticamente não melhorou nos últimos 20 anos. Em conjugação com os dispositivos referidos no considerando 3, a melhoria do aerodinamismo da cabina permitirá ganhos apreciáveis no desempenho energético dos veículos a motor, **sendo urgentemente necessária para que o setor do transporte rodoviário de mercadorias possa reduzir significativamente as emissões provenientes dos veículos.** Não é possível,

no entanto, atendendo aos atuais limites de comprimento impostos pela Diretiva 96/53/CE, concretizar esta melhoria sem reduzir a capacidade de carga dos veículos, o que ameaçaria o equilíbrio económico do setor. É, pois, necessário prever uma derrogação ao comprimento máximo. ***Qualquer derrogação não deve ser utilizada para aumentar a capacidade de carga útil.***

Or. en

Alteração 62 **Dieter-Lebrecht Koch**

Proposta de diretiva **Considerando 4**

Texto da Comissão

(4) Em conjugação com os dispositivos referidos no considerando 3, a melhoria do aerodinamismo da cabina permitirá igualmente ganhos apreciáveis no desempenho energético dos veículos a motor. Não é possível, no entanto, atendendo aos atuais limites de comprimento impostos pela Diretiva 96/53/CE, concretizar esta melhoria sem reduzir a capacidade de carga dos veículos, o que ameaçaria o equilíbrio económico do setor. É, pois, necessário prever uma derrogação ao comprimento máximo.

Alteração

(4) Em conjugação com os dispositivos ***com absorção de energia*** referidos no considerando 3, a melhoria do aerodinamismo da cabina permitirá igualmente ganhos apreciáveis no desempenho energético dos veículos a motor ***e na proteção de outros utentes da estrada***. Não é possível, no entanto, atendendo aos atuais limites de comprimento impostos pela Diretiva 96/53/CE, concretizar esta melhoria ***e a melhoria da segurança rodoviária*** sem reduzir a capacidade de carga dos veículos, o que ameaçaria o equilíbrio económico do setor. É, pois, necessário prever uma derrogação ao comprimento máximo.

Or. de

Alteração 63 **Dieter-Lebrecht Koch**

Proposta de diretiva
Considerando 4

Texto da Comissão

(4) Em conjugação com os dispositivos referidos no considerando 3, a melhoria do aerodinamismo da cabina permitirá igualmente ganhos apreciáveis no desempenho energético dos veículos a motor. Não é possível, no entanto, atendendo aos atuais limites de comprimento impostos pela Diretiva 96/53/CE, concretizar esta melhoria sem reduzir a capacidade de carga dos veículos, o que ameaçaria o equilíbrio económico do setor. É, pois, necessário prever uma derrogação ao comprimento máximo.

Alteração

(Não se aplica à versão portuguesa.)

Or. de

Alteração 64
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Proposta de diretiva
Considerando 4

Texto da Comissão

(4) ***Em conjugação com os dispositivos referidos no considerando 3***, a melhoria do aerodinamismo da cabina permitirá igualmente ganhos apreciáveis no desempenho energético dos veículos a motor. ***Não*** é possível, ***no entanto***, atendendo aos atuais limites de comprimento impostos pela Diretiva 96/53/CE, concretizar esta melhoria sem reduzir a capacidade de carga dos veículos, ***o que ameaçaria*** o equilíbrio económico do setor. ***É, pois, necessário prever uma derrogação ao comprimento máximo.***

Alteração

(4) A melhoria do aerodinamismo da cabina permitirá igualmente ganhos apreciáveis no desempenho energético dos veículos a motor. É possível, ***tal como demonstrado pelo setor***, atendendo aos atuais limites de comprimento impostos pela Diretiva 96/53/CE, concretizar esta melhoria sem reduzir a capacidade de carga dos veículos ***e sem ameaçar*** o equilíbrio económico do setor.

Or. en

Alteração 65
Patricia van der Kammen

Proposta de diretiva
Considerando 4

Texto da Comissão

(4) Em conjugação com os dispositivos referidos no considerando 3, a melhoria do aerodinamismo da cabina permitirá igualmente ganhos apreciáveis no desempenho energético dos veículos a motor. Não é possível, no entanto, atendendo aos atuais limites de comprimento impostos pela Diretiva **96/53/CE**, concretizar esta melhoria sem reduzir a capacidade de carga dos veículos, o que ameaçaria o equilíbrio económico do setor. É, pois, necessário prever uma derrogação ao comprimento máximo.

Alteração

(4) Em conjugação com os dispositivos referidos no considerando 3, a melhoria do aerodinamismo da cabina permitirá igualmente ganhos apreciáveis no desempenho energético dos veículos a motor. Não é possível, no entanto, atendendo aos atuais limites de comprimento impostos pela Diretiva **2002/7/CE**, concretizar esta melhoria sem reduzir a capacidade de carga dos veículos, o que ameaçaria o equilíbrio económico do setor. É, pois, necessário prever uma derrogação ao comprimento máximo.

Or. nl

Alteração 66
Phil Bennion

Proposta de diretiva
Considerando 5

Texto da Comissão

(5) Nas suas orientações para a política de segurança rodoviária de 2011 a 2020⁷, a Comissão preconiza a adoção de medidas destinadas a aumentar a segurança dos veículos e a melhorar a proteção dos utentes vulneráveis. A importância do campo de visão dos condutores dos veículos foi igualmente sublinhada no relatório da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a aplicação da Diretiva 2007/38/CE relativa à retromontagem de espelhos em veículos

Alteração

(5) Nas suas orientações para a política de segurança rodoviária de 2011 a 2020⁷, a Comissão preconiza a adoção de medidas destinadas a aumentar a segurança dos veículos e a melhorar a proteção dos utentes vulneráveis. A importância do campo de visão dos condutores dos veículos foi igualmente sublinhada no relatório da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a aplicação da Diretiva 2007/38/CE relativa à retromontagem de espelhos em veículos

pesados de mercadorias matriculados na Comunidade⁸. Um novo perfil das cabinas também contribuirá para melhorar a segurança rodoviária, reduzindo o ângulo morto de visão dos condutores, nomeadamente abaixo do para-brisas, e permitindo assim salvar muitas vidas de utentes vulneráveis, como os peões e os ciclistas. Este novo perfil **permitirá** igualmente a instalação de estruturas de absorção de energia em caso de colisão. O ganho potencial de volume da cabina possibilitará ainda melhorar o conforto e a segurança do condutor.

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

pesados de mercadorias matriculados na Comunidade⁸. Um novo perfil das cabinas também contribuirá para melhorar a segurança rodoviária, reduzindo o ângulo morto de visão dos condutores, nomeadamente abaixo do para-brisas **e na lateral do veículo**, e permitindo assim salvar muitas vidas de utentes vulneráveis, como os peões e os ciclistas. Este novo perfil **deve** igualmente **permitir** a instalação de estruturas de absorção de energia em caso de colisão. O ganho potencial de volume da cabina possibilitará ainda melhorar o conforto e a segurança do condutor.

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

Or. en

Alteração 67 **Jörg Leichtfried**

Proposta de diretiva **Considerando 5**

Texto da Comissão

(5) Nas suas orientações para a política de segurança rodoviária de 2011 a 2020⁷, a Comissão preconiza a adoção de medidas destinadas a aumentar a segurança dos veículos e a melhorar a proteção dos utentes vulneráveis. A importância do campo de visão dos condutores dos veículos foi igualmente sublinhada no relatório da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a aplicação da Diretiva 2007/38/CE relativa à retromontagem de espelhos em veículos pesados de mercadorias matriculados na Comunidade⁸. Um novo perfil das cabinas também contribuirá para melhorar a segurança rodoviária, reduzindo o ângulo

Alteração

(5) Nas suas orientações para a política de segurança rodoviária de 2011 a 2020⁷, a Comissão preconiza a adoção de medidas destinadas a aumentar a segurança dos veículos e a melhorar a proteção dos utentes vulneráveis. A importância do campo de visão dos condutores dos veículos foi igualmente sublinhada no relatório da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a aplicação da Diretiva 2007/38/CE relativa à retromontagem de espelhos em veículos pesados de mercadorias matriculados na Comunidade⁸. Um novo perfil das cabinas também contribuirá para melhorar a segurança rodoviária, reduzindo o ângulo

morto de visão dos condutores, nomeadamente abaixo do para-brisas, e permitindo assim salvar muitas vidas de utentes vulneráveis, como os peões e os ciclistas. Este novo perfil *permitirá* igualmente a instalação de estruturas de absorção de energia em caso de colisão. O ganho potencial de volume da cabina possibilitará ainda melhorar o conforto e a segurança do condutor.

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

morto de visão dos condutores, nomeadamente abaixo do para-brisas, e permitindo assim salvar muitas vidas de utentes vulneráveis, como os peões e os ciclistas. ***Por conseguinte, este novo perfil das cabinas deve, após um período de transição adequado, tornar-se obrigatório.*** Este novo perfil permitirá igualmente a instalação de estruturas de absorção de energia em caso de colisão. O ganho potencial de volume da cabina possibilitará ainda melhorar o conforto e a segurança do condutor.

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

Or. de

Justificação

Correção da respetiva proposta de alteração do projeto de relatório, para que, em termos de conteúdo, esta coincida com a proposta de alteração do artigo 1, n.º 7.

Alteração 68

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Proposta de diretiva

Considerando 5

Texto da Comissão

(5) Nas suas orientações para a política de segurança rodoviária de 2011 a 2020⁷, a Comissão preconiza a adoção de medidas destinadas a aumentar a segurança dos veículos e a melhorar a proteção dos utentes vulneráveis. A importância do campo de visão dos condutores dos veículos foi igualmente sublinhada no relatório da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a aplicação da Diretiva 2007/38/CE relativa à retromontagem de espelhos em veículos pesados de mercadorias matriculados na

Alteração

(5) Nas suas orientações para a política de segurança rodoviária de 2011 a 2020⁷, a Comissão preconiza a adoção de medidas destinadas a aumentar a segurança dos veículos e a melhorar a proteção dos utentes vulneráveis. A importância do campo de visão dos condutores dos veículos foi igualmente sublinhada no relatório da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a aplicação da Diretiva 2007/38/CE relativa à retromontagem de espelhos em veículos pesados de mercadorias matriculados na

Comunidade⁸. Um novo perfil das cabinas também contribuirá para melhorar a segurança rodoviária, reduzindo o ângulo morto de visão dos condutores, nomeadamente abaixo do para-brisas, e permitindo assim salvar muitas vidas de utentes vulneráveis, como os peões e os ciclistas. Este novo perfil **permitirá** igualmente a instalação de estruturas de absorção de energia em caso de colisão. O ganho potencial de volume da cabina possibilitará ainda melhorar o conforto e a segurança do condutor.

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

Comunidade⁸. Um novo perfil das cabinas também contribuirá para melhorar a segurança rodoviária, reduzindo o ângulo morto de visão dos condutores, nomeadamente abaixo do para-brisas **e na lateral do veículo**, e permitindo assim salvar muitas vidas de utentes vulneráveis, como os peões e os ciclistas. Este novo perfil **deve** igualmente **permitir** a instalação de estruturas de absorção de energia em caso de colisão **e deve ser mais perfilado para desviar outros utentes rodoviários em caso de colisões e evitar abalroamentos. Embora respeitando as dimensões previstas na Diretiva 96/53/CE, a conceção das novas cabinas deve cumprir os requisitos de melhoria da visão direta, os critérios de absorção de energia e os requisitos relativos à proteção dos peões.** O ganho potencial de volume da cabina possibilitará ainda melhorar o conforto e a segurança do condutor.

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

Or. en

Alteração 69

Brian Simpson, Saïd El Khadraoui

Proposta de diretiva

Considerando 5

Texto da Comissão

(5) Nas suas orientações para a política de segurança rodoviária de 2011 a 2020⁷, a Comissão preconiza a adoção de medidas destinadas a aumentar a segurança dos veículos e a melhorar a proteção dos utentes vulneráveis. A importância do campo de visão dos condutores dos veículos foi igualmente sublinhada no

Alteração

(5) Nas suas orientações para a política de segurança rodoviária de 2011 a 2020⁷, a Comissão preconiza a adoção de medidas destinadas a aumentar a segurança dos veículos e a melhorar a proteção dos utentes vulneráveis. A importância do campo de visão dos condutores dos veículos foi igualmente sublinhada no

relatório da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a aplicação da Diretiva 2007/38/CE relativa à retromontagem de espelhos em veículos pesados de mercadorias matriculados na Comunidade⁸. Um novo perfil das cabinas também contribuirá para melhorar a segurança rodoviária, reduzindo o ângulo morto de visão dos condutores, nomeadamente abaixo do para-brisas, e permitindo assim salvar muitas vidas de utentes vulneráveis, como os peões e os ciclistas. Este novo perfil **permitirá** igualmente a instalação de estruturas de absorção de energia em caso de colisão. O ganho potencial de volume da cabina possibilitará ainda melhorar o conforto e a segurança do condutor.

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

relatório da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a aplicação da Diretiva 2007/38/CE relativa à retromontagem de espelhos em veículos pesados de mercadorias matriculados na Comunidade⁸. Um novo perfil das cabinas também contribuirá para melhorar a segurança rodoviária, reduzindo o ângulo morto de visão dos condutores, nomeadamente abaixo do para-brisas **e na lateral do veículo**, e permitindo assim salvar muitas vidas de utentes vulneráveis, como os peões e os ciclistas. **Por conseguinte, este novo perfil das cabinas deve, após um período de transição adequado, tornar-se obrigatório. Este novo perfil deve igualmente permitir a instalação de estruturas de absorção de energia em caso de colisão e deve ser mais perfilado para desviar outros utentes rodoviários em caso de colisões e evitar abalroamentos. É fundamental que a conceção das novas cabinas que beneficiam do aumento de comprimento cumpra os requisitos de melhoria da visão direta, os critérios de absorção de energia e os requisitos relativos à proteção dos peões.** O ganho potencial de volume da cabina possibilitará ainda melhorar o conforto e a segurança do condutor, **que, por sua vez, terá impacto na segurança de condução dos veículos, em especial dos veículos pesados de mercadorias. Em prol da melhoria da condição física dos condutores com vista a uma condução segura e, logo, à segurança rodoviária, também é fundamental que a conceção das novas cabinas melhore a dimensão, a segurança e o conforto da cabina do condutor.**

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

Or. en

Justificação

É importante deixar claro qual a forma de melhorar a segurança das cabinas em prol dos utentes vulneráveis, tais como ciclistas e peões, e dos próprios condutores. Melhorar a conceção das cabinas para os condutores também resultará numa condução mais segura. Além disso, é fundamental que as melhorias relativas à segurança sejam obrigatórias, para que estas alterações tenham um impacto real no número de mortes evitáveis e desnecessárias nas nossas estradas.

Alteração 70 **Dieter-Lebrecht Koch**

Proposta de diretiva **Considerando 5**

Texto da Comissão

(5) Nas suas orientações para a política de segurança rodoviária de 2011 a 2020⁷, a Comissão preconiza a adoção de medidas destinadas a aumentar a segurança dos veículos e a melhorar a proteção dos utentes vulneráveis. A importância do campo de visão dos condutores dos veículos foi igualmente sublinhada no relatório da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a aplicação da Diretiva 2007/38/CE relativa à retromontagem de espelhos em veículos pesados de mercadorias matriculados na Comunidade⁸. Um novo perfil das cabinas também contribuirá para melhorar a segurança rodoviária, reduzindo o ângulo morto de visão dos condutores, nomeadamente abaixo do para-brisas, e permitindo assim salvar muitas vidas de utentes vulneráveis, como os peões e os ciclistas. Este novo perfil **permitirá** igualmente a instalação de estruturas de absorção de energia em caso de colisão. O ganho potencial de volume da cabina possibilitará ainda melhorar o conforto e a segurança do condutor.

Alteração

(5) Nas suas orientações para a política de segurança rodoviária de 2011 a 2020⁷, a Comissão preconiza a adoção de medidas destinadas a aumentar a segurança dos veículos e a melhorar a proteção dos utentes vulneráveis. A importância do campo de visão dos condutores dos veículos foi igualmente sublinhada no relatório da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a aplicação da Diretiva 2007/38/CE relativa à retromontagem de espelhos em veículos pesados de mercadorias matriculados na Comunidade⁸. Um novo perfil das cabinas também contribuirá para melhorar a segurança rodoviária, reduzindo o ângulo morto de visão dos condutores, nomeadamente abaixo do para-brisas, e permitindo assim salvar muitas vidas de utentes vulneráveis, como os peões e os ciclistas. Este novo perfil **deve permitir** igualmente a instalação de estruturas de absorção de energia em caso de colisão **na aceção da Diretiva 2003/102/CE, aplicada com sucesso**. O ganho potencial de volume da cabina possibilitará ainda melhorar o conforto e a segurança do condutor **no que diz respeito à melhoria da qualidade do local de trabalho**.

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

Or. de

Alteração 71 **Anna Ibrisagic**

Proposta de diretiva **Considerando 5**

Texto da Comissão

(5) Nas suas orientações para a política de segurança rodoviária de 2011 a 2020⁷, a Comissão preconiza a adoção de medidas destinadas a aumentar a segurança dos veículos e a melhorar a proteção dos utentes vulneráveis. A importância do campo de visão dos condutores dos veículos foi igualmente sublinhada no relatório da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a aplicação da Diretiva 2007/38/CE relativa à retromontagem de espelhos em veículos pesados de mercadorias matriculados na Comunidade⁸. ***Um novo perfil das cabinas também contribuirá para melhorar a segurança rodoviária, reduzindo*** o ângulo morto de visão dos condutores, nomeadamente abaixo do para-brisas, ***e permitindo assim*** salvar muitas vidas de utentes vulneráveis, como os peões e os ciclistas. Este novo perfil permitirá igualmente a instalação de estruturas de absorção de energia em caso de colisão. O ganho potencial de volume da cabina possibilitará ainda melhorar o conforto e a segurança do condutor.

Alteração

(5) Nas suas orientações para a política de segurança rodoviária de 2011 a 2020⁷, a Comissão preconiza a adoção de medidas destinadas a aumentar a segurança dos veículos e a melhorar a proteção dos utentes vulneráveis. A importância do campo de visão dos condutores dos veículos foi igualmente sublinhada no relatório da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a aplicação da Diretiva 2007/38/CE relativa à retromontagem de espelhos em veículos pesados de mercadorias matriculados na Comunidade⁸. ***Contudo, as melhorias em termos de segurança não serão automaticamente visíveis após a nova conceção e o alargamento das cabinas. A segurança tem de ser abordada através do Regulamento (CE) n.º 661/2009 relativo à segurança geral e ao abrigo da correspondente legislação da Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas (UNECE). Nestas legislações podem ser introduzidas medidas de segurança adicionais para reduzir o ângulo morto de visão dos condutores, nomeadamente abaixo do para-brisas, e para evitar potenciais colisões de modo a permitir*** salvar muitas vidas de utentes vulneráveis, como os peões e os ciclistas. Este novo perfil permitirá igualmente a

instalação de estruturas de absorção de energia em caso de colisão. O ganho potencial de volume da cabina possibilitará ainda melhorar o conforto e a segurança do condutor.

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

Or. en

Alteração 72 **Phil Bennion**

Proposta de diretiva **Considerando 6**

Texto da Comissão

(6) Os dispositivos aerodinâmicos, e a sua instalação nos veículos, devem ser ensaiados previamente à comercialização. Para o efeito, os Estados-Membros deverão emitir certificados que serão reconhecidos pelos outros Estados-Membros.

Alteração

(6) Os dispositivos aerodinâmicos, e a sua instalação nos veículos, devem ser ensaiados, ***em conformidade com o procedimento de ensaio para medir o desempenho aerodinâmico que está a ser desenvolvido pela Comissão Europeia***, previamente à comercialização. Para o efeito, os Estados-Membros deverão emitir certificados que serão reconhecidos pelos outros Estados-Membros. ***A Comissão deve desenvolver orientações técnicas pormenorizadas sobre a aplicação e os requisitos dos certificados.***

Or. en

Justificação

A Comissão Europeia está a desenvolver um procedimento de ensaio – VECTO – que permitirá a existência de coerência entre as medições do desempenho aerodinâmico na Europa.

Alteração 73 **Patricia van der Kammen**

Proposta de diretiva
Considerando 6

Texto da Comissão

(6) Os dispositivos aerodinâmicos, e a sua instalação nos veículos, devem ser ensaiados previamente à comercialização. Para o efeito, os Estados-Membros **deverão** emitir certificados **que serão reconhecidos pelos outros Estados-Membros**.

Alteração

(6) Os dispositivos aerodinâmicos, e a sua instalação nos veículos, devem ser ensaiados previamente à comercialização. Para o efeito, os Estados-Membros **poderão** emitir certificados, **se assim o entenderem**.

Or. nl

Alteração 74
Juozas Imbrasas

Proposta de diretiva
Considerando 6-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(6-A) Os Estados-Membros que celebrem acordos permitindo a utilização de veículos mais longos e mais pesados no transporte transfronteiriço devem garantir que os objetivos para 2030 e 2050 relativos às metas de 30 % e 50 %^{8-A} respetivamente não sejam onerosos para a economia e reconhecer que o transporte rodoviário de mercadorias de longo curso é economicamente positivo. Deve ser comprovado, documentado e comunicado à Comissão, para sua aprovação, que o papel presente e futuro dos veículos mais longos e mais pesados visa complementar o transporte ferroviário e marítimo, e não concorrer com ele.

^{8-A} JO C 168 E de 14.6.2013, p. 72.

Or. en

Alteração 75
Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch

Proposta de diretiva
Considerando 6-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(6-A) Com vista a cumprir os objetivos do Livro Branco dos Transportes, publicado em 2011, a revisão da Diretiva 96/53/CE é uma oportunidade para melhorar a segurança e o conforto dos condutores tendo em conta os requisitos definidos na Diretiva 89/391/CEE relativa à aplicação de medidas destinadas a promover a melhoria da segurança e da saúde dos trabalhadores no trabalho.

Or. en

Alteração 76
Hubert Pirker

Proposta de diretiva
Considerando 7

Texto da Comissão

Alteração

(7) Os veículos mais longos podem ser utilizados no transporte transfronteiriço se os dois Estados-Membros interessados o permitirem e estiverem preenchidas as condições de derrogação previstas no artigo 4.º, n.ºs 3, 4 ou 5, da diretiva. A Comissão já formulou orientações para a aplicação do artigo 4.º da diretiva. As operações de transporte referidas no artigo 4.º, n.º 4, não afetam significativamente a concorrência internacional se a utilização transfronteiriça se limitar a dois Estados-Membros em que a infraestrutura existente e os requisitos de segurança rodoviária o permitam. Desta forma, assegura-se um equilíbrio entre, por

(7) Os veículos que não obedeçam às normas comuns definidas na presente diretiva são autorizados exclusivamente para a circulação nacional de um Estado-Membro. Desta forma, assegura-se um equilíbrio entre, por um lado, o direito dos Estados-Membros, em virtude do princípio da subsidiariedade, de optarem por soluções de transporte adequadas às suas circunstâncias específicas e, por outro, a necessidade de que essas políticas não falseiem a concorrência no mercado interno. As disposições do artigo 4.º, n.º 4, são clarificadas nesse sentido.

um lado, o direito dos Estados-Membros, em virtude do princípio da subsidiariedade, de optarem por soluções de transporte adequadas às suas circunstâncias específicas e, por outro, a necessidade de que essas políticas não falseiem a concorrência no mercado interno. As disposições do artigo 4.º, n.º 4, são clarificadas nesse sentido.

Or. de

Justificação

Esta clarificação é necessária, para reforçar o objetivo da diretiva: as dimensões e os pesos de veículos comerciais são definidos, na Europa, no sentido de um mercado interno funcional. As violações distorcem a concorrência, prejudicando assim o mercado interno.

Alteração 77 **Peter van Dalen**

Proposta de diretiva **Considerando 7**

Texto da Comissão

(7) Os veículos mais longos podem ser utilizados no transporte transfronteiriço se os *dois* Estados-Membros interessados o permitirem e estiverem preenchidas as condições de derrogação previstas no artigo 4.º, n.ºs 3, 4 ou 5, da diretiva. A Comissão Europeia já formulou orientações para a aplicação do artigo 4.º da diretiva. As operações de transporte referidas no artigo 4.º, n.º 4, não afetam significativamente a concorrência internacional se a utilização transfronteiriça se limitar a dois Estados-Membros em que a infraestrutura existente e os requisitos de segurança rodoviária o permitam. Desta forma, assegura-se um equilíbrio entre, por um lado, o direito dos Estados-Membros, em virtude do princípio da subsidiariedade, de optarem por soluções de transporte

Alteração

(7) Os veículos mais longos podem ser utilizados no transporte transfronteiriço se os Estados-Membros interessados o permitirem e estiverem preenchidas as condições de derrogação previstas no artigo 4.º, n.ºs 3, 4 ou 5, da diretiva. A Comissão Europeia já formulou orientações para a aplicação do artigo 4.º da diretiva. As operações de transporte referidas no artigo 4.º, n.º 4, não afetam significativamente a concorrência internacional se a utilização transfronteiriça se limitar a dois Estados-Membros em que a infraestrutura existente e os requisitos de segurança rodoviária o permitam. Desta forma, assegura-se um equilíbrio entre, por um lado, o direito dos Estados-Membros, em virtude do princípio da subsidiariedade, de optarem por soluções de transporte

adequadas às suas circunstâncias específicas e, por outro, a necessidade de que essas políticas não falseiem a concorrência no mercado interno. As disposições do artigo 4.º, n.º 4, são clarificadas nesse sentido.

adequadas às suas circunstâncias específicas e, por outro, a necessidade de que essas políticas não falseiem a concorrência no mercado interno. As disposições do artigo 4.º, n.º 4, são clarificadas nesse sentido.

Or. nl

Alteração 78

Ismail Ertug

Proposta de diretiva

Considerando 7

Texto da Comissão

(7) Os veículos mais longos podem ser utilizados no transporte transfronteiriço se os dois Estados-Membros interessados o permitirem e estiverem preenchidas as condições de derrogação previstas no artigo 4.º, n.os 3, 4 ou 5, da diretiva. A Comissão já formulou orientações para a aplicação do artigo 4.º da diretiva. As operações de transporte referidas no artigo 4.º, n.º 4, não afetam significativamente a concorrência internacional se a utilização transfronteiriça se limitar a dois Estados-Membros em que a infraestrutura existente e os requisitos de segurança rodoviária o permitam. Desta forma, assegura-se um equilíbrio entre, por um lado, o direito dos Estados-Membros, em virtude do princípio da subsidiariedade, de optarem por soluções de transporte adequadas às suas circunstâncias específicas e, por outro, a necessidade de que essas políticas não falseiem a concorrência no mercado interno. As disposições do artigo 4.º, n.º 4, são clarificadas nesse sentido.

Alteração

(7) Dentro da União Europeia, são inadmissíveis operações de transporte transfronteiriças executadas por veículos ou conjuntos de veículos cujas dimensões e pesos ultrapassem os limites definidos no anexo I.

Or. de

Alteração 79

Jim Higgins, Jacqueline Foster, Phil Prendergast

Proposta de diretiva

Considerando 7

Texto da Comissão

(7) Os veículos mais longos podem ser utilizados no transporte transfronteiriço se os **dois** Estados-Membros interessados o permitirem e estiverem preenchidas as condições de derrogação previstas no artigo 4.º, n.ºs 3, 4 ou 5, da diretiva. A Comissão já formulou orientações para a aplicação do artigo 4.º da diretiva. ***As operações de transporte referidas no artigo 4.º, n.º 4, não afetam significativamente a concorrência internacional se a utilização transfronteiriça se limitar a dois Estados-Membros em que a infraestrutura existente e os requisitos de segurança rodoviária o permitam.*** Desta forma, assegura-se um equilíbrio entre, por um lado, o direito dos Estados-Membros, em virtude do princípio da subsidiariedade, de optarem por soluções de transporte adequadas às suas circunstâncias específicas e, por outro, a necessidade de que essas políticas não falseiem a concorrência no mercado interno. As disposições do artigo 4.º, n.º 4, são clarificadas nesse sentido.

Alteração

(7) Os veículos mais longos ***e mais altos*** podem ser utilizados no transporte transfronteiriço se os Estados-Membros interessados o permitirem e estiverem preenchidas as condições de derrogação previstas no artigo 4.º, n.ºs 3, 4 ou 5, da diretiva. A Comissão já formulou orientações para a aplicação do artigo 4.º da diretiva. ***Esta disposição não deve provocar distorções no mercado interno.*** Desta forma, assegura-se um equilíbrio entre, por um lado, o direito dos Estados-Membros, em virtude do princípio da subsidiariedade, de optarem por soluções de transporte adequadas às suas circunstâncias específicas e, por outro, a necessidade de que essas políticas não falseiem a concorrência no mercado interno. As disposições do artigo 4.º, n.º 4, são clarificadas nesse sentido.

Or. en

Justificação

Quando assim o entenderem, os Estados-Membros devem poder estabelecer relações comerciais transfronteiriças. A União Europeia não deve impor restrições arbitrárias relativamente às dimensões dos veículos em zonas da UE onde as infraestruturas foram construídas mediante padrões elevados de qualidade de modo a acomodar métodos de transporte mais eficientes.

Alteração 80
Michel Dantin, Dominique Riquet

Proposta de diretiva
Considerando 7

Texto da Comissão

(7) Os veículos mais longos podem ser utilizados no transporte transfronteiriço *se os dois Estados-Membros interessados o permitirem e estiverem preenchidas as condições de derrogação previstas no artigo 4.º, n.ºs 3, 4 ou 5, da diretiva. A Comissão já formulou orientações para a aplicação do artigo 4.º da diretiva. As operações de transporte referidas no artigo 4.º, n.º 4, não afetam significativamente a concorrência internacional se a utilização transfronteiriça se limitar a dois Estados-Membros em que a infraestrutura existente e os requisitos de segurança rodoviária o permitam. Desta forma, assegura-se um equilíbrio entre, por um lado, o direito dos Estados-Membros, em virtude do princípio da subsidiariedade, de optarem por soluções de transporte adequadas às suas circunstâncias específicas e, por outro, a necessidade de que essas políticas não falseiem a concorrência no mercado interno. As disposições do artigo 4.º, n.º 4, são clarificadas nesse sentido.*

Alteração

(7) Os veículos mais longos **não** podem ser utilizados no transporte transfronteiriço, **sob pena de falsear** a concorrência internacional **e degradar algumas estruturas rodoviárias, bem como a segurança rodoviária e o desenvolvimento sustentável dos transportes na Europa.**

Or. fr

Alteração 81
Christine De Veyrac, Dominique Vlasto, Georges Bach, Michel Dantin, Dominique Riquet

Proposta de diretiva
Considerando 7

Texto da Comissão

(7) Os veículos *mais longos* podem ser utilizados no transporte transfronteiriço se os dois Estados-Membros interessados o permitirem *e estiverem preenchidas as condições de derrogação previstas no artigo 4.º, n.ºs 3, 4 ou 5, da diretiva. A Comissão já formulou orientações para a aplicação do artigo 4.º da diretiva. As operações de transporte referidas no artigo 4.º, n.º 4, não afetam significativamente a concorrência internacional se a utilização transfronteiriça se limitar a dois Estados-Membros em que a infraestrutura existente e os requisitos de segurança rodoviária o permitam.* Desta forma, assegura-se um equilíbrio entre, por um lado, o direito dos Estados-Membros, em virtude do princípio da subsidiariedade, de optarem por soluções de transporte adequadas às suas circunstâncias específicas e, por outro, a necessidade de que essas políticas não falseiem a concorrência no mercado interno. *As disposições do artigo 4.º, n.º 4, são clarificadas nesse sentido.*

Alteração

(7) Os veículos *com peso máximo de 44 toneladas* podem ser utilizados no transporte transfronteiriço se os dois Estados-Membros interessados o permitirem. Desta forma, assegura-se um equilíbrio entre, por um lado, o direito dos Estados-Membros, em virtude do princípio da subsidiariedade, de optarem por soluções de transporte adequadas às suas circunstâncias específicas e, por outro, a necessidade de que essas políticas não falseiem a concorrência no mercado interno.

Or. fr

Justificação

É essencial que a regulamentação europeia tenha em conta as evoluções do setor do transporte intracomunitário permitindo a circulação transfronteiriça de veículos ou conjuntos de veículos com um peso máximo autorizado de 44 toneladas sem afetar os requisitos de segurança rodoviária.

Alteração 82

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

**Proposta de diretiva
Considerando 7**

(7) Os veículos mais longos podem ser utilizados no transporte transfronteiriço se os **dois** Estados-Membros interessados o permitirem e estiverem preenchidas as condições de derrogação previstas no artigo 4.º, n.ºs 3, 4 ou 5, da diretiva. **A Comissão já formulou orientações para a aplicação do artigo 4.º da diretiva. As operações de transporte referidas no artigo 4.º, n.º 4, não afetam significativamente a concorrência internacional se a utilização transfronteiriça se limitar a dois Estados-Membros em que a infraestrutura existente e os requisitos de segurança rodoviária o permitam.** Desta forma, assegura-se um equilíbrio entre, por um lado, o direito dos Estados-Membros, em virtude do princípio da subsidiariedade, de optarem por soluções de transporte adequadas às suas circunstâncias específicas e, por outro, a necessidade de que essas políticas não falseiem a concorrência no mercado interno. **As disposições do artigo 4.º, n.º 4, são clarificadas nesse sentido.**

(7) Os veículos mais longos, **mais altos e/ou mais pesados** podem ser utilizados no transporte transfronteiriço se os Estados-Membros interessados o permitirem **ou pretenderem permitir os referidos veículos permanentemente desde a entrada em vigor da Diretiva 96/53/CE** e estiverem preenchidas as condições de derrogação previstas no artigo 4.º, n.º 4, da diretiva. **Os referidos veículos também podem ser utilizados no transporte transfronteiriço entre os Estados-Membros e os Estados-Membros limítrofes onde já sejam permitidos provisoriamente. As disposições relativas a esta questão encontram-se num novo artigo 4.º, n.º 7.** Desta forma, assegura-se um equilíbrio entre, por um lado, o direito dos Estados-Membros, em virtude do princípio da subsidiariedade, de optarem por soluções de transporte adequadas às suas circunstâncias específicas e, por outro, a necessidade de que essas políticas não falseiem a concorrência no mercado interno.

Or. en

Justificação

Em conformidade com o princípio da subsidiariedade, os Estados-Membros devem ter o direito de decidir quais as soluções de transporte adequadas às suas circunstâncias específicas desde que essas soluções não criem situações de discriminação entre os veículos nacionais e os outros veículos. A Diretiva 96/53/CE já dá aos Estados-Membros grande latitude relativamente a esta questão.

**Alteração 83
Phil Bennion**

**Proposta de diretiva
Considerando 7**

Texto da Comissão

(7) Os veículos mais longos podem ser **utilizados** no transporte transfronteiriço se os dois Estados-Membros interessados o **permitirem** e estiverem preenchidas as condições de derrogação previstas no artigo 4.º, n.ºs 3, 4 ou 5, da diretiva. A Comissão **já formulou orientações para a aplicação do artigo 4.º da diretiva. As operações de transporte referidas no artigo 4.º, n.º 4, não afetam significativamente a concorrência internacional se a utilização transfronteiriça se limitar a dois Estados-Membros em que a infraestrutura existente e os requisitos de segurança rodoviária o permitam. Desta forma, assegura-se um equilíbrio entre, por um lado,** o direito dos Estados-Membros, em virtude do princípio da subsidiariedade, de optarem por soluções de transporte adequadas às suas circunstâncias específicas **e, por outro, a necessidade de** que essas políticas não falseiem a concorrência no mercado interno. **As disposições do artigo 4.º, n.º 4, são clarificadas nesse sentido.**

Alteração

(7) Os veículos mais longos **continuam a ser a exceção às normas comuns definidas ao abrigo da presente diretiva e só** podem ser **autorizados** no transporte transfronteiriço **em circunstâncias especiais** se os dois Estados-Membros interessados o **autorizarem** e estiverem preenchidas as condições de derrogação previstas no artigo 4.º, n.ºs 3, 4, **4-A (novo)** ou 5, da diretiva. A Comissão **Europeia deve garantir que nenhuma derrogação das normas definidas ao abrigo da presente** diretiva **afeta** a concorrência internacional **e os objetivos ambientais e de segurança da União Europeia**. O direito dos Estados-Membros, em virtude do princípio da subsidiariedade, de optarem por soluções de transporte adequadas às suas circunstâncias específicas **necessita de ser garantido, conquanto ainda seja necessário assegurar** que essas políticas não falseiem a concorrência no mercado interno **nem afetem os objetivos ambientais e de segurança da União Europeia. Por conseguinte, é adequado definir requisitos mínimos para as operações destes veículos.**

Or. en

Alteração 84

Marita Ulvskog, Ole Christensen, Liisa Jaakonsaari

**Proposta de diretiva
Considerando 7**

Texto da Comissão

(7) Os veículos mais longos podem ser utilizados no transporte transfronteiriço se os **dois** Estados-Membros interessados o permitirem e estiverem preenchidas as

Alteração

(7) Os veículos mais longos **e/ou mais pesados** podem ser utilizados no transporte transfronteiriço se os **dois** Estados-Membros interessados o

condições de derrogação previstas no artigo 4.º, n.ºs 3, 4 ou 5, da diretiva. A Comissão Europeia já formulou orientações para a aplicação do artigo 4.º da diretiva. As operações de transporte referidas no artigo 4.º, n.º 4, não afetam significativamente a concorrência internacional se a utilização transfronteiriça se limitar a **dois** Estados-Membros em que a infraestrutura existente e os requisitos de segurança rodoviária o permitam. Desta forma, assegura-se um equilíbrio entre, por um lado, o direito dos Estados-Membros, em virtude do princípio da subsidiariedade, de optarem por soluções de transporte adequadas às suas circunstâncias específicas e, por outro, a necessidade de que essas políticas não falseiem a concorrência no mercado interno. As disposições do artigo 4.º, n.º 4, são clarificadas nesse sentido.

permitirem e estiverem preenchidas as condições de derrogação previstas no artigo 4.º, n.ºs 2, 3, 4 ou 5, da diretiva. **A Comissão Europeia já formulou orientações para a aplicação do artigo 4.º da diretiva.** As operações de transporte referidas no artigo 4.º, n.º 4, não afetam significativamente a concorrência internacional se a utilização transfronteiriça se limitar aos Estados-Membros em que a infraestrutura existente e os requisitos de segurança rodoviária o permitam. Desta forma, assegura-se um equilíbrio entre, por um lado, o direito dos Estados-Membros, em virtude do princípio da subsidiariedade, de optarem por soluções de transporte adequadas às suas circunstâncias específicas e, por outro, a necessidade de que essas políticas não falseiem a concorrência no mercado interno. As disposições do artigo 4.º, n.º 4, são clarificadas nesse sentido.

Or. sv

Alteração 85 Franco Frigo

Proposta de diretiva Considerando 7

Texto da Comissão

(7) Os veículos mais longos podem ser utilizados no transporte transfronteiriço **se os dois Estados-Membros interessados o permitirem e estiverem preenchidas as condições de derrogação previstas no artigo 4.º, n.ºs 3, 4 ou 5, da diretiva. A Comissão já formulou orientações para a aplicação do artigo 4.º da diretiva. As operações de transporte referidas no artigo 4.º, n.º 4, não afetam significativamente a concorrência internacional se a utilização**

Alteração

(7) Os veículos mais longos **e/ou pesados não** podem ser utilizados no transporte transfronteiriço. **Todas as propostas legislativas que autorizem a utilização transfronteiriça destes veículos devem ser acompanhadas de uma avaliação de impacto que tenha em conta os efeitos na transferência modal, na segurança, nas condições sociais e de trabalho, nas PME, na logística, na poluição e no ruído, a fim de avaliar a eventual compatibilidade da proposta legislativa com os principais**

transfronteiriça se limitar a dois Estados-Membros em que a infraestrutura existente e os requisitos de segurança rodoviária o permitam. Desta forma, assegura-se um equilíbrio entre, por um lado, o direito dos Estados-Membros, em virtude do princípio da subsidiariedade, de optarem por soluções de transporte adequadas às suas circunstâncias específicas e, por outro, a necessidade de que essas políticas não falseiem a concorrência no mercado interno. As disposições do artigo 4.º, n.º 4, são clarificadas nesse sentido.

objetivos políticos da União referidos no Livro Branco.

Or. it

Alteração 86
Sabine Wils

Proposta de diretiva
Considerando 7

Texto da Comissão

(7) Os veículos mais longos *podem* ser utilizados no transporte transfronteiriço *se os dois Estados-Membros interessados o permitirem e estiverem preenchidas as condições de derrogação previstas no artigo 4.º, n.ºs 3, 4 ou 5, da diretiva. A Comissão já formulou orientações para a aplicação do artigo 4.º da diretiva. As operações de transporte referidas no artigo 4.º, n.º 4, não afetam significativamente a concorrência internacional se a utilização transfronteiriça se limitar a dois Estados-Membros em que a infraestrutura existente e os requisitos de segurança rodoviária o permitam. Desta forma, assegura-se um equilíbrio entre, por um lado, o direito dos Estados-Membros, em virtude do princípio da subsidiariedade, de optarem por soluções de transporte adequadas às suas*

Alteração

(7) Os veículos mais longos *e/ou mais pesados não devem* ser utilizados no transporte transfronteiriço. As operações *transfronteiriças iriam afetar* a concorrência internacional *e opor-se ao princípio da normalização de pesos e dimensões no transporte internacional a nível da UE.*

circunstâncias específicas e, por outro, a necessidade de que essas políticas não falseiem a concorrência no mercado interno. As disposições do artigo 4.º, n.º 4, são clarificadas nesse sentido.

Or. en

Justificação

A utilização transfronteiriça de veículos mais longos e mais pesados ou é permitida ou não é: não existem bases para afirmar que limitar essa utilização a dois Estados-Membros não iria ter um impacto significativo na concorrência internacional. O princípio da subsidiariedade deve apenas incidir na atividade interna de um Estado-Membro, não podendo ser alargada a acordos internacionais bilaterais.

Alteração 87

Nathalie Griesbeck, Robert Rochefort

Proposta de diretiva Considerando 7

Texto da Comissão

(7) Os veículos mais longos podem ser utilizados no transporte transfronteiriço se os dois Estados-Membros interessados o permitirem e estiverem preenchidas as condições de derrogação previstas no artigo 4.º, n.ºs 3, 4 ou 5, da diretiva. A Comissão já formulou orientações para a aplicação do artigo 4.º da diretiva. As operações de transporte referidas no artigo 4.º, n.º 4, não afetam significativamente a concorrência internacional se a utilização transfronteiriça se limitar a dois Estados-Membros em que a infraestrutura existente e os requisitos de segurança rodoviária o permitam. Desta forma, assegura-se um equilíbrio entre, por um lado, o direito dos Estados-Membros, em virtude do princípio da subsidiariedade, de optarem por soluções de transporte adequadas às suas circunstâncias específicas e, por outro, a necessidade de

Alteração

(7) Para garantir que a concorrência não é falseada entre os transportadores rodoviários dos diferentes Estados-Membros, é fundamental que as dimensões dos veículos utilizados para as operações de transporte internacional sejam comuns. As eventuais derrogações destas normas comuns ficam exclusivamente limitadas às operações de transporte nacional. Desta forma, assegura-se um equilíbrio entre, por um lado, o direito dos Estados-Membros, em virtude do princípio da subsidiariedade, de optarem por soluções de transporte adequadas às suas circunstâncias específicas e, por outro, os objetivos definidos no Livro Branco.

que essas políticas não falseiem a concorrência no mercado interno. As disposições do artigo 4.º, n.º 4, são clarificadas nesse sentido.

Or. fr

Alteração 88

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

Proposta de diretiva

Considerando 7

Texto da Comissão

(7) Os veículos mais longos podem ser utilizados no transporte transfronteiriço se os dois Estados-Membros interessados o permitirem e estiverem preenchidas as condições de derrogação previstas no artigo 4.º, n.ºs 3, 4 ou 5, da diretiva. *A Comissão já formulou orientações para a aplicação do artigo 4.º da diretiva. As operações de transporte referidas no artigo 4.º, n.º 4, não afetam significativamente a concorrência internacional se a utilização transfronteiriça se limitar a dois Estados-Membros em que a infraestrutura existente e os requisitos de segurança rodoviária o permitam.* Desta forma, assegura-se um equilíbrio entre, por um lado, o direito dos Estados-Membros, em virtude do princípio da subsidiariedade, de optarem por soluções de transporte adequadas às suas circunstâncias específicas e, por outro, a necessidade de que essas políticas não falseiem a concorrência no mercado interno. As disposições do artigo 4.º, n.º 4, são clarificadas nesse sentido.

Alteração

(7) Os veículos mais longos podem ser utilizados no transporte transfronteiriço se dois **ou mais** Estados-Membros interessados o permitirem e estiverem preenchidas as condições de derrogação previstas no artigo 4.º, n.ºs 3, 4 ou 5, da diretiva. *As autoridades competentes dos Estados-Membros devem determinar requisitos específicos relativamente ao veículo, à infraestrutura e ao condutor de modo a garantir um nível de segurança adequado. A utilização transfronteiriça destes veículos deve assentar em acordos bilaterais ou multilaterais entre as autoridades competentes dos Estados-Membros interessados que especifiquem os trajetos e outras condições que precisam de ser cumpridas. A Comissão Europeia já forneceu orientações sobre a aplicação do artigo 4.º da presente diretiva.* Desta forma, assegura-se um equilíbrio entre, por um lado, o direito dos Estados-Membros, em virtude do princípio da subsidiariedade, de optarem por soluções de transporte adequadas às suas circunstâncias específicas e, por outro, a necessidade de que essas políticas não falseiem a concorrência no mercado interno. As disposições do artigo 4.º, n.º 4, são

clarificadas nesse sentido.

Or. en

Alteração 89

Patricia van der Kammen

Proposta de diretiva

Considerando 7

Texto da Comissão

(7) Os veículos mais longos podem ser utilizados no transporte transfronteiriço se os **dois** Estados-Membros interessados o permitirem **e estiverem preenchidas as condições de derrogação previstas no artigo 4.º, n.ºs 3, 4 ou 5, da diretiva. A Comissão Europeia já formulou orientações para a aplicação do artigo 4.º da diretiva. As operações de transporte referidas no artigo 4.º, n.º 4, não afetam significativamente a concorrência internacional se a utilização transfronteiriça se limitar a dois Estados-Membros em que a infraestrutura existente e os requisitos de segurança rodoviária o permitam. Desta forma, assegura-se um equilíbrio entre, por um lado, o direito dos Estados-Membros, em virtude do princípio da subsidiariedade, de optarem por soluções de transporte adequadas às suas circunstâncias específicas e, por outro, a necessidade de que essas políticas não falseiem a concorrência no mercado interno. As disposições do artigo 4.º, n.º 4, são clarificadas nesse sentido.**

Alteração

(7) Os veículos mais longos **e/ou mais pesados** podem ser utilizados no transporte transfronteiriço se os dois Estados-Membros interessados o permitirem.

Or. nl

Alteração 90

Phil Bennion

Proposta de diretiva
Considerando 7-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(7-A) Prevê-se que a existência de veículos de mercadorias mais longos e mais pesados implique investimentos para adaptar e manter a infraestrutura rodoviária, bem como para reforçar as medidas que visam reduzir o ruído, a poluição atmosférica, os acidentes e os congestionamentos. Ainda assim, os Estados-Membros podem proibir a utilização destes veículos no seu território;

Or. en

Alteração 91
Georges Bach

Proposta de diretiva
Considerando 7-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(7-A) A utilização de veículos mais longos nas operações de transporte internacional tem consequências na segurança rodoviária, no ambiente e na infraestrutura rodoviária. Antes de revogar a proibição que existe relativamente aos veículos mais longos e mais pesados nas operações de transporte internacional, a Comissão deve avaliar os potenciais impactos dessa alteração das regras.

Or. en

Alteração 92
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Proposta de diretiva
Considerando 7-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(7-A) Quaisquer alterações das dimensões dos veículos pesados de mercadorias, sejam elas relativas ao comprimento, à altura, à largura ou ao peso, teriam grande impacto financeiro nos Estados-Membros no que toca a adaptar as infraestruturas, nomeadamente saídas de autoestradas, pontes, túneis, rotundas ou declives de ruas muito inclinadas.

Or. en

Alteração 93
Gesine Meissner

Proposta de diretiva
Considerando 7-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(7-A) A Comissão deve preparar uma abordagem harmonizada relativamente aos procedimentos de aprovação das licenças especiais para veículos e combinações de veículos que ultrapassem as dimensões máximas em conformidade com o artigo 4.º, n.º 3. Os procedimentos aplicados pelas autoridades competentes nos diferentes Estados-Membros e/ou regiões que permitam a circulação de cargas indivisíveis precisam de ser alinhados.

Or. en

Justificação

Na prática, as grandes diferenças de procedimentos aplicados nos Estados-Membros constituem um problema caso seja necessário obter uma licença especial para o transporte transfronteiriço de peças para turbinas eólicas, por exemplo.

Alteração 94

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

Proposta de diretiva

Considerando 7-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(7-A) De modo a avaliar o impacto dos veículos que ultrapassam as dimensões definidas na presente diretiva relativo à segurança rodoviária, é adequado que os Estados-Membros recolham dados sobre os acidentes ocorridos envolvendo veículos pesados de mercadorias com comprimento superior a 18,75 m. A Comissão deve considerar propor a inclusão destes dados nas obrigações de apresentação anual de relatórios dos Estados-Membros no âmbito da Decisão 93/704/CE do Conselho relativa à criação de um banco de dados comunitário sobre os acidentes de circulação rodoviária.

Or. en

Justificação

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

Alteração 95

Hubert Pirker

Proposta de diretiva

Considerando 8

Texto da Comissão

(8) O recurso a motorizações alternativas que já não utilizam exclusivamente a energia fóssil e são, portanto, não-poluentes ou menos poluentes, como os motores de tração elétrica ou híbrida, em pesados de mercadorias ou autocarros (sobretudo no perímetro urbano ou periurbano), implica um suplemento de peso que não deverá ser contabilizado em detrimento da carga útil do veículo, a fim de não penalizar economicamente o setor do transporte rodoviário.

Alteração

(8) O recurso a motorizações alternativas que já não utilizam exclusivamente a energia fóssil e são, portanto, não-poluentes ou menos poluentes, como os motores de tração elétrica ou híbrida, em pesados de mercadorias ou autocarros (sobretudo no perímetro urbano ou periurbano), implica um suplemento de peso que não deverá ser contabilizado em detrimento da carga útil do veículo, a fim de não penalizar economicamente o setor do transporte rodoviário. ***A presente diretiva deve seguir o princípio da neutralidade tecnológica, a fim de não impor limites à investigação e ao desenvolvimento nesta área.***

Or. de

Justificação

Importa não restringir-se a apenas duas motorizações, desincentivando potenciais inovações nesta área. A presente diretiva não deve bloquear os desenvolvimentos tecnológicos, devendo, pelo contrário, ser neutra do ponto de vista tecnológico.

Alteração 96

Phil Bennion

Proposta de diretiva

Considerando 8

Texto da Comissão

(8) O recurso a motorizações alternativas que já não utilizam exclusivamente a energia fóssil e são, portanto, não-poluentes ou menos poluentes, como os motores de tração elétrica ou híbrida, em pesados de mercadorias ou autocarros (sobretudo no perímetro urbano ou periurbano), implica um suplemento de peso que não deverá ser contabilizado em detrimento da carga útil do veículo, a fim

Alteração

(8) O recurso a ***tecnologias com baixas emissões de carbono, incluindo*** motorizações alternativas que já não utilizam exclusivamente a energia fóssil e são, portanto, não-poluentes ou menos poluentes, como os motores de tração elétrica ou híbrida, em pesados de mercadorias ou autocarros (sobretudo no perímetro urbano ou periurbano), implica um suplemento de peso que não deverá ser

de não penalizar economicamente o setor do transporte rodoviário.

contabilizado em detrimento da carga útil do veículo, a fim de não penalizar economicamente o setor do transporte rodoviário.

Or. en

Alteração 97 **Jörg Leichtfried**

Proposta de diretiva **Considerando 8**

Texto da Comissão

(8) O recurso a motorizações alternativas que já não utilizam exclusivamente a energia fóssil e são, portanto, não-poluentes ou menos poluentes, como os motores de tração elétrica ou híbrida, em pesados de mercadorias ou autocarros (sobretudo no perímetro urbano ou periurbano), implica um suplemento de peso que não deverá ser contabilizado em detrimento da carga útil do veículo, a fim de não penalizar economicamente o setor do transporte rodoviário.

Alteração

(8) O recurso a motorizações alternativas que já não utilizam exclusivamente a energia fóssil e são, portanto, não-poluentes ou menos poluentes, como os motores de tração elétrica ou híbrida, em pesados de mercadorias ou autocarros (sobretudo no perímetro urbano ou periurbano), implica um suplemento de peso que não deverá ser contabilizado em detrimento da carga útil do veículo, a fim de não penalizar economicamente o setor do transporte rodoviário. ***Os veículos com motorizações alternativas devem poder ultrapassar o peso máximo autorizado até uma tonelada. Contudo, o suplemento de peso não deve aumentar o volume de carga do veículo. Deve ser preservado o princípio da neutralidade tecnológica.***

Or. de

Justificação

Trata-se de um complemento à respetiva proposta de alteração do projeto de relatório, que clarifica que só é permitido o aumento de peso que for necessário, de facto, para a tração alternativa. Não deve ser permitido o aumento do volume de carga.

Alteração 98 **Oldřich Vlasák**

Proposta de diretiva
Considerando 8

Texto da Comissão

(8) O recurso a motorizações alternativas que já não utilizam exclusivamente a energia fóssil e são, portanto, não-poluentes ou menos poluentes, como os motores de tração elétrica ou híbrida, em pesados de mercadorias ou autocarros (sobretudo no perímetro urbano ou periurbano), ***implica um suplemento de peso que não deverá ser contabilizado em detrimento da carga útil do veículo, a fim de não penalizar economicamente o setor do transporte rodoviário.***

Alteração

(8) O recurso a motorizações alternativas que já não utilizam exclusivamente a energia fóssil e são, portanto, não-poluentes ou menos poluentes, como os motores de tração elétrica ou híbrida, em pesados de mercadorias ou autocarros (sobretudo no perímetro urbano ou periurbano), ***ajuda a atingir a independência energética da União, assim como a cumprir os objetivos do Livro Branco «Roteiro do espaço único europeu dos transportes - Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos».***

Or. cs

Alteração 99
Christine De Veyrac, Dominique Vlasto

Proposta de diretiva
Considerando 8

Texto da Comissão

(8) ***O recurso*** a motorizações alternativas que já não utilizam exclusivamente a energia fóssil e são, portanto, não-poluentes ou menos poluentes, ***como os motores de tração elétrica ou híbrida, em pesados de mercadorias ou autocarros (sobretudo no perímetro urbano ou periurbano), implica um*** suplemento de peso ***que não deverá ser*** contabilizado em detrimento da carga útil do veículo, ***a fim de*** não penalizar economicamente o setor do transporte rodoviário.

Alteração

(8) ***Respeitando o princípio da neutralidade tecnológica e com vista a encorajar os transportes rodoviários a recorrerem*** a motorizações alternativas que já não utilizam exclusivamente a energia fóssil e são, portanto, não-poluentes ou menos poluentes, ***é fundamental que o*** suplemento de peso ***decorrente dessas motorizações alternativas não seja*** contabilizado em detrimento da carga útil do veículo, ***para*** não penalizar economicamente o setor do transporte rodoviário.

Or. fr

Alteração 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 de diretiva Considerando 8

Texto da Comissão

(8) O recurso a motorizações alternativas que já não utilizam exclusivamente a energia fóssil e são, portanto, não-poluentes ou menos poluentes, como os motores de tração elétrica ou híbrida, em pesados de mercadorias ou autocarros (sobretudo no perímetro urbano ou periurbano), implica um suplemento de peso que não deverá ser contabilizado em detrimento da carga útil do veículo, a fim de não penalizar economicamente o setor do transporte rodoviário.

Alteração

(8) O recurso a motorizações alternativas que já não utilizam exclusivamente a energia fóssil e são, portanto, não-poluentes ou menos poluentes, como os motores de tração elétrica ou híbrida, em pesados de mercadorias ou autocarros (sobretudo no perímetro urbano ou periurbano), implica um suplemento de peso que não deverá ser contabilizado em detrimento da carga útil do veículo, a fim de não penalizar economicamente o setor do transporte rodoviário. ***As soluções também devem respeitar o princípio da neutralidade tecnológica.***

Or. en

Alteração 101 Hubert Pirker

Proposta de diretiva Considerando 9

Texto da Comissão

(9) O Livro Branco dos Transportes salientava igualmente a necessidade de se acompanhar a evolução do transporte intermodal, em especial da contentorização, setor que utiliza cada mais contentores de 45 pés, transportados por caminho de ferro ou por via navegável. Contudo, hoje em dia, os trajetos rodoviários das operações de transporte

Alteração

(9) O Livro Branco dos Transportes salientava igualmente a necessidade de se acompanhar a evolução do transporte intermodal, em especial da contentorização, setor que utiliza cada mais contentores de 45 pés, transportados por caminho de ferro ou por via navegável. Contudo, hoje em dia, os trajetos rodoviários das operações de transporte

intermodal só podem efetuar-se com recurso a procedimentos administrativos obrigatórios tanto para os Estados-Membros como para os transportadores, ou se esses contentores tiverem peças de canto chanfradas patenteadas, cujo custo é proibitivo. Um aumento de 15 cm do comprimento dos veículos que os transportam pode dispensar os transportadores dos procedimentos administrativos e facilitar o transporte intermodal, sem riscos nem prejuízo para os outros utentes das infraestruturas viárias e para estas últimas. O acréscimo de apenas 15 cm ao comprimento de um pesado de mercadorias articulado (16,50 m) não representa risco suplementar para a segurança rodoviária. Contudo, na esteira das linhas de orientação traçadas no Livro Branco dos Transportes, este aumento só é autorizado para o transporte intermodal em que o trajeto rodoviário **não excede 300 km** nas operações que envolvem o modo ferroviário, fluvial ou marítimo. **Esta distância parece suficiente** para ligar um sítio industrial ou comercial a um terminal de mercadorias ou a um porto fluvial. A fim de ligar um porto marítimo e apoiar o desenvolvimento das autoestradas do mar, é autorizado um trajeto maior para operações de transporte marítimo intraeuropeu de curta distância.

intermodal só podem efetuar-se com recurso a procedimentos administrativos obrigatórios tanto para os Estados-Membros como para os transportadores, ou se esses contentores tiverem peças de canto chanfradas patenteadas, cujo custo é proibitivo. Um aumento de 15 cm do comprimento dos veículos que os transportam pode dispensar os transportadores dos procedimentos administrativos e facilitar o transporte intermodal, sem riscos nem prejuízo para os outros utentes das infraestruturas viárias e para estas últimas. O acréscimo de apenas 15 cm ao comprimento de um pesado de mercadorias articulado (16,50 m) não representa risco suplementar para a segurança rodoviária. Contudo, na esteira das linhas de orientação traçadas no Livro Branco dos Transportes, este aumento só é autorizado para o transporte intermodal em que o trajeto rodoviário nas operações que envolvem o modo ferroviário, fluvial ou marítimo **deve ser avaliado de forma diferenciada em função das regiões e determinado por cada Estado-Membro**, para ligar um sítio industrial ou comercial a um terminal de mercadorias ou a um porto fluvial. A fim de ligar um porto marítimo e apoiar o desenvolvimento das autoestradas do mar, é autorizado um trajeto maior para operações de transporte marítimo intraeuropeu de curta distância.

Or. de

Justificação

A fixação inflexível e em função dos quilómetros, no âmbito do transporte intermodal do trajeto rodoviário, não será transponível na prática e não considera a eficiência, a boa gestão, o ambiente e as circunstâncias infraestruturais e geográficas de cada Estado-Membro.

Alteração 102
Jörg Leichtfried

Proposta de diretiva
Considerando 9

Texto da Comissão

(9) O Livro Branco dos Transportes salientava igualmente a necessidade de se acompanhar a evolução do transporte intermodal, em especial da contentorização, setor que utiliza cada mais contentores de 45 pés, transportados por caminho de ferro ou por via navegável. Contudo, hoje em dia, os trajetos rodoviários das operações de transporte intermodal só podem efetuar-se com recurso a procedimentos administrativos obrigatórios tanto para os Estados-Membros como para os transportadores, ou se esses contentores tiverem peças de canto chanfradas patenteadas, cujo custo é proibitivo. Um aumento de 15 cm do comprimento dos veículos que os transportam pode dispensar os transportadores dos procedimentos administrativos e facilitar o transporte **intermodal**, sem riscos nem prejuízo para os outros utentes das infraestruturas viárias e para estas últimas. O acrescento de apenas 15 cm ao comprimento de um pesado de mercadorias articulado (16,50 m) não representa risco suplementar para a segurança rodoviária. Contudo, **na esteira das linhas de orientação traçadas no Livro Branco dos Transportes**, este aumento só é autorizado para o transporte **intermodal** em que o trajeto rodoviário **não excede 300 km** nas operações que envolvem o modo ferroviário, fluvial ou marítimo. **Esta distância parece suficiente para ligar um sítio industrial ou comercial a um terminal de mercadorias ou a um porto fluvial. A fim de ligar um porto marítimo e apoiar o desenvolvimento das autoestradas do mar, é autorizado um trajeto maior para operações de transporte marítimo intraeuropeu de curta distância.**

Alteração

(9) O Livro Branco dos Transportes salientava igualmente a necessidade de se acompanhar a evolução do transporte intermodal, em especial da contentorização, setor que utiliza cada mais contentores de 45 pés, transportados por caminho de ferro ou por via navegável. Contudo, hoje em dia, os trajetos rodoviários das operações de transporte intermodal só podem efetuar-se com recurso a procedimentos administrativos obrigatórios tanto para os Estados-Membros como para os transportadores, ou se esses contentores tiverem peças de canto chanfradas patenteadas, cujo custo é proibitivo. Um aumento de 15 cm do comprimento dos veículos que os transportam pode dispensar os transportadores dos procedimentos administrativos e facilitar o transporte **combinado**, sem riscos nem prejuízo para os outros utentes das infraestruturas viárias e para estas últimas. O acrescento de apenas 15 cm ao comprimento de um pesado de mercadorias articulado (16,50 m) não representa risco suplementar para a segurança rodoviária. Contudo, este aumento só **deve ser** autorizado para o transporte **combinado** em que o trajeto rodoviário **é realizado, no máximo, até ou a partir da estação de transbordo mais próxima (no caso de transportes ferroviários) ou num perímetro de 150 km, no máximo, do porto de fluvial ou marítimo do transbordo** nas operações que envolvem o modo ferroviário, fluvial ou marítimo.

Justificação

Correção da respetiva proposta de alteração do projeto de relatório.

Alteração 103**Corien Wortmann-Kool****Proposta de diretiva****Considerando 9***Texto da Comissão*

(9) O Livro Branco dos Transportes salientava igualmente a necessidade de se acompanhar a evolução do transporte intermodal, em especial da contentorização, setor que utiliza cada mais contentores de 45 pés, transportados por caminho de ferro ou por via navegável. Contudo, hoje em dia, os trajetos rodoviários das operações de transporte intermodal só podem efetuar-se com recurso a procedimentos administrativos obrigatórios tanto para os Estados-Membros como para os transportadores, ou se esses contentores tiverem peças de canto chanfradas patenteadas, cujo custo é proibitivo. Um aumento de **15** cm do comprimento dos veículos que os transportam pode dispensar os transportadores dos procedimentos administrativos e facilitar o transporte intermodal, sem riscos nem prejuízo para os outros utentes das infraestruturas viárias e para estas últimas. O acrescento de apenas **15** cm ao comprimento de um pesado de mercadorias articulado (16,50 m) não representa risco suplementar para a segurança rodoviária. Contudo, na esteira das linhas de orientação traçadas no Livro Branco dos Transportes, este aumento só é autorizado para o transporte intermodal em que o trajeto rodoviário não excede 300 km nas operações que

Alteração

(9) O Livro Branco dos Transportes salientava igualmente a necessidade de se acompanhar a evolução do transporte intermodal, em especial da contentorização, setor que utiliza cada **vez** mais contentores de 45 pés, transportados por caminho de ferro ou por via navegável. Contudo, hoje em dia, os trajetos rodoviários das operações de transporte intermodal só podem efetuar-se com recurso a procedimentos administrativos obrigatórios tanto para os Estados-Membros como para os transportadores, ou se esses contentores tiverem peças de canto chanfradas patenteadas, cujo custo é proibitivo. Um aumento de **80** cm do comprimento dos veículos que os transportam pode dispensar os transportadores dos procedimentos administrativos e facilitar o transporte intermodal, sem riscos nem prejuízo para os outros utentes das infraestruturas viárias e para estas últimas. O acrescento de apenas **80** cm ao comprimento de um pesado de mercadorias articulado (16,50 m) não representa risco suplementar para a segurança rodoviária. Contudo, na esteira das linhas de orientação traçadas no Livro Branco dos Transportes, este aumento só é autorizado para o transporte intermodal em que o trajeto rodoviário não excede 300 km nas operações que

envolvem o modo ferroviário, fluvial ou marítimo. Esta distância parece suficiente para ligar um sítio industrial ou comercial a um terminal de mercadorias ou a um porto fluvial. A fim de ligar um porto marítimo e apoiar o desenvolvimento das autoestradas do mar, é autorizado um trajeto maior para operações de transporte marítimo intraeuropeu de curta distância.

envolvem o modo ferroviário, fluvial ou marítimo. Esta distância parece suficiente para ligar um sítio industrial ou comercial a um terminal de mercadorias ou a um porto fluvial. A fim de ligar um porto marítimo e apoiar o desenvolvimento das autoestradas do mar, é autorizado um trajeto maior para operações de transporte marítimo intraeuropeu de curta distância.

Or. en

Justificação

Mais 15 cm de comprimento para facilitar o transporte rodoviário de contentores de 45 pés não faz sentido. Esse aumento só terá efeito se for desenvolvido um chassis totalmente novo para o transporte de contentores de 45 pés. Há vários anos, a Comissão autorizou os Estados-Membros a criarem condições especiais para o transporte de contentores de 45 pés. Nesta base, os Países Baixos e a Bélgica autorizaram o aumento de 80 cm no comprimento. Este comprimento extra torna possível transportar um contentor de 45 pés num chassis normalizado para contentores.

Alteração 104 Dieter-Lebrecht Koch

Proposta de diretiva Considerando 9

Texto da Comissão

(9) O Livro Branco dos Transportes salientava igualmente a necessidade de se acompanhar a evolução do transporte intermodal, em especial da contentorização, setor que utiliza cada mais contentores de 45 pés, transportados por caminho de ferro ou por via navegável. Contudo, hoje em dia, os trajetos rodoviários das operações de transporte intermodal só podem efetuar-se com recurso a procedimentos administrativos obrigatórios tanto para os Estados-Membros como para os transportadores, ou se esses contentores tiverem peças de canto chanfradas patenteadas, cujo custo é proibitivo. Um aumento de 15 cm do

Alteração

(9) O Livro Branco dos Transportes salientava igualmente a necessidade de se acompanhar a evolução do transporte intermodal, em especial da contentorização, setor que utiliza cada mais contentores de 45 pés, transportados por caminho de ferro ou por via navegável. Contudo, hoje em dia, os trajetos rodoviários das operações de transporte intermodal só podem efetuar-se com recurso a procedimentos administrativos obrigatórios tanto para os Estados-Membros como para os transportadores, ou se esses contentores tiverem peças de canto chanfradas patenteadas, cujo custo é proibitivo. Um aumento de 15 cm do

comprimento dos veículos que os transportam pode dispensar os transportadores dos procedimentos administrativos e facilitar o transporte intermodal, sem riscos nem prejuízo para os outros utentes das infraestruturas viárias e para estas últimas. O acrescento de apenas 15 cm ao comprimento de um pesado de mercadorias articulado (16,50 m) não representa risco suplementar para a segurança rodoviária. Contudo, na esteira das linhas de orientação traçadas no Livro Branco dos Transportes, este aumento só é autorizado para o transporte intermodal em que o trajeto rodoviário não excede **300 km** nas operações que envolvem o modo ferroviário, fluvial ou marítimo. Esta distância parece suficiente para ligar um sítio industrial ou comercial a um terminal de mercadorias ou a um porto fluvial. A fim de ligar um porto marítimo e apoiar o desenvolvimento das autoestradas do mar, é autorizado um trajeto maior para operações de transporte marítimo intraeuropeu de curta distância.

comprimento dos veículos que os transportam pode dispensar os transportadores dos procedimentos administrativos e facilitar o transporte intermodal, sem riscos nem prejuízo para os outros utentes das infraestruturas viárias e para estas últimas. O acrescento de apenas 15 cm ao comprimento de um pesado de mercadorias articulado (16,50 m) não representa risco suplementar para a segurança rodoviária. Contudo, na esteira das linhas de orientação traçadas no Livro Branco dos Transportes, este aumento só é autorizado para o transporte intermodal em que o trajeto rodoviário não excede **500 km** nas operações que envolvem o modo ferroviário, fluvial ou marítimo. Esta distância parece suficiente para ligar um sítio industrial ou comercial a um terminal de mercadorias ou a um porto fluvial. A fim de ligar um porto marítimo e apoiar o desenvolvimento das autoestradas do mar, é autorizado um trajeto maior para operações de transporte marítimo intraeuropeu de curta distância.

Or. de

Alteração 105 **Petri Sarvamaa**

Proposta de diretiva **Considerando 9**

Texto da Comissão

(9) O Livro Branco dos Transportes salientava igualmente a necessidade de se acompanhar a evolução do transporte intermodal, em especial da contentorização, setor que utiliza cada mais contentores de 45 pés, transportados por caminho de ferro ou por via navegável. Contudo, hoje em dia, os trajetos rodoviários das operações de transporte intermodal só podem efetuar-se com

Alteração

(9) O Livro Branco dos Transportes salientava igualmente a necessidade de se acompanhar a evolução do transporte intermodal, em especial da contentorização, setor que utiliza cada **vez** mais contentores de 45 pés, transportados por caminho de ferro ou por via navegável. Contudo, hoje em dia, os trajetos rodoviários das operações de transporte intermodal só podem efetuar-se com

recurso a procedimentos administrativos obrigatórios tanto para os Estados-Membros como para os transportadores, ou se esses contentores tiverem peças de canto chanfradas patenteadas, cujo custo é proibitivo. Um aumento de 15 cm do comprimento dos veículos que os transportam pode dispensar os transportadores dos procedimentos administrativos e facilitar o transporte intermodal, sem riscos nem prejuízo para os outros utentes das infraestruturas viárias e para estas últimas. O acrescento de apenas 15 cm ao comprimento de um pesado de mercadorias articulado (16,50 m) não representa risco suplementar para a segurança rodoviária. Contudo, na esteira das linhas de orientação traçadas no Livro Branco dos Transportes, este aumento só é autorizado para o transporte intermodal em que o trajeto rodoviário não excede 300 km nas operações que envolvem o modo ferroviário, fluvial ou marítimo. Esta distância parece suficiente para ligar um sítio industrial ou comercial a um terminal de mercadorias ou a um porto fluvial. A fim de ligar um porto marítimo e apoiar o desenvolvimento das autoestradas do mar, é autorizado um trajeto maior para operações de transporte marítimo intraeuropeu de curta distância.

recurso a procedimentos administrativos obrigatórios tanto para os Estados-Membros como para os transportadores, ou se esses contentores tiverem peças de canto chanfradas patenteadas, cujo custo é proibitivo. Um aumento de 15 cm do comprimento dos veículos que os transportam pode dispensar os transportadores dos procedimentos administrativos e facilitar o transporte intermodal, sem riscos nem prejuízo para os outros utentes das infraestruturas viárias e para estas últimas. O acrescento de apenas 15 cm ao comprimento de um pesado de mercadorias articulado (16,50 m) não representa risco suplementar para a segurança rodoviária. Contudo, na esteira das linhas de orientação traçadas no Livro Branco dos Transportes, este aumento só é autorizado para o transporte intermodal em que o trajeto rodoviário não excede 300 km **ou 50 %** nas operações que envolvem o modo ferroviário, fluvial ou marítimo. Esta distância parece suficiente para ligar um sítio industrial ou comercial a um terminal de mercadorias ou a um porto fluvial. A fim de ligar um porto marítimo e apoiar o desenvolvimento das autoestradas do mar, é autorizado um trajeto maior para operações de transporte marítimo intraeuropeu de curta distância.

Or. en

Alteração 106 **Phil Bennion**

Proposta de diretiva **Considerando 9**

Texto da Comissão

(9) O Livro Branco dos Transportes salientava igualmente a necessidade de se acompanhar a evolução do transporte intermodal, em especial da

Alteração

(9) O Livro Branco dos Transportes salientava igualmente a necessidade de se acompanhar a evolução do transporte intermodal, em especial da

contentorização, setor que utiliza cada mais contentores de 45 pés, transportados por caminho de ferro ou por via navegável. Contudo, hoje em dia, os trajetos rodoviários das operações de transporte intermodal só podem efetuar-se com recurso a procedimentos administrativos obrigatórios tanto para os Estados-Membros como para os transportadores, ou se esses contentores tiverem peças de canto chanfradas patenteadas, cujo custo é proibitivo. Um aumento de 15 cm do comprimento dos veículos que os transportam pode dispensar os transportadores dos procedimentos administrativos e facilitar o transporte intermodal, sem riscos nem prejuízo para os outros utentes das infraestruturas viárias e para estas últimas. O acrescento de apenas 15 cm ao comprimento de um pesado de mercadorias articulado (16,50 m) não representa risco suplementar para a segurança rodoviária. Contudo, na esteira das linhas de orientação traçadas no Livro Branco dos Transportes, este aumento só é autorizado para o transporte intermodal em que o trajeto rodoviário não excede 300 km nas operações que envolvem o modo ferroviário, fluvial ou marítimo. Esta distância parece suficiente para ligar um sítio industrial ou comercial a um terminal de mercadorias ou a um porto fluvial. A fim de ligar um porto marítimo e apoiar o desenvolvimento das autoestradas do mar, é autorizado um trajeto maior para operações de transporte marítimo intraeuropeu de curta distância.

contentorização, setor que utiliza cada *vez* mais contentores de 45 pés, transportados por caminho de ferro ou por via navegável. Contudo, hoje em dia, os trajetos rodoviários das operações de transporte intermodal só podem efetuar-se com recurso a procedimentos administrativos obrigatórios tanto para os Estados-Membros como para os transportadores, ou se esses contentores tiverem peças de canto chanfradas patenteadas, cujo custo é proibitivo. Um aumento de 15 cm do comprimento dos veículos que os transportam pode dispensar os transportadores dos procedimentos administrativos e facilitar o transporte intermodal, sem riscos nem prejuízo para os outros utentes das infraestruturas viárias e para estas últimas. O acrescento de apenas 15 cm ao comprimento de um pesado de mercadorias articulado (16,50 m) não representa risco suplementar para a segurança rodoviária. Contudo, na esteira das linhas de orientação traçadas no Livro Branco dos Transportes, este aumento só é autorizado para o transporte intermodal em que o trajeto rodoviário não excede 300 km nas operações que envolvem o modo ferroviário, fluvial ou marítimo. Esta distância parece suficiente para ligar um sítio industrial ou comercial a um terminal de mercadorias ou a um porto fluvial. *Tendo em conta as circunstâncias específicas dos Estados-Membros insulares*, a fim de ligar um porto marítimo e apoiar o desenvolvimento das autoestradas do mar, é autorizado um trajeto maior para operações de transporte marítimo intraeuropeu de curta distância.

Or. en

Alteração 107
Philippe De Backer

Proposta de diretiva
Considerando 9

Texto da Comissão

(9) O Livro Branco dos Transportes salientava igualmente a necessidade de se acompanhar a evolução do transporte intermodal, em especial da contentorização, setor que utiliza cada mais contentores de 45 pés, transportados por caminho de ferro ou por via navegável. Contudo, hoje em dia, os trajetos rodoviários das operações de transporte intermodal só podem efetuar-se com recurso a procedimentos administrativos obrigatórios tanto para os Estados-Membros como para os transportadores, ou se esses contentores tiverem peças de canto chanfradas patenteadas, cujo custo é proibitivo. Um aumento de **15 cm** do comprimento dos veículos que os transportam pode dispensar os transportadores dos procedimentos administrativos e facilitar o transporte intermodal, sem riscos nem prejuízo para os outros utentes das infraestruturas viárias e para estas últimas. O acrescento de apenas **15 cm** ao comprimento de um pesado de mercadorias articulado (16,50 m) não representa risco suplementar para a segurança rodoviária. Contudo, na esteira das linhas de orientação traçadas no Livro Branco dos Transportes, este aumento só é autorizado para o transporte intermodal ***em que o trajeto rodoviário não excede 300 km nas operações que envolvem o modo ferroviário, fluvial ou marítimo. Esta distância parece suficiente para ligar um sítio industrial ou comercial a um terminal de mercadorias ou a um porto fluvial. A fim de ligar um porto marítimo e apoiar o desenvolvimento das autoestradas do mar, é autorizado um trajeto maior para operações de transporte marítimo intraeuropeu de curta distância.***

Alteração

(9) O Livro Branco dos Transportes salientava igualmente a necessidade de se acompanhar a evolução do transporte intermodal, em especial da contentorização, setor que utiliza cada **vez** mais contentores de 45 pés, transportados por caminho de ferro ou por via navegável. Contudo, hoje em dia, os trajetos rodoviários das operações de transporte intermodal só podem efetuar-se com recurso a procedimentos administrativos obrigatórios tanto para os Estados-Membros como para os transportadores, ou se esses contentores tiverem peças de canto chanfradas patenteadas, cujo custo é proibitivo. Um aumento de **80 cm** do comprimento dos veículos que os transportam pode dispensar os transportadores dos procedimentos administrativos e facilitar o transporte intermodal, sem riscos nem prejuízo para os outros utentes das infraestruturas viárias e para estas últimas. O acrescento de apenas **80 cm** ao comprimento de um pesado de mercadorias articulado (16,50 m) não representa risco suplementar para a segurança rodoviária. Contudo, na esteira das linhas de orientação traçadas no Livro Branco dos Transportes, este aumento só é autorizado para o transporte intermodal.

Justificação

Mais 15 cm de comprimento pode não ser sempre suficiente para os veículos que efetuam o transporte de contentores de 45 pés. A Bélgica, por exemplo, autorizou um aumento de comprimento de 77 cm relativamente ao transporte de contentores de 45 pés de e para um terminal intermodal dentro do seu território. Por conseguinte, é necessária uma alteração a propor um aumento de comprimento.

Alteração 108
Markus Ferber

Proposta de diretiva
Considerando 10

Texto da Comissão

(10) Para continuar a promover o transporte intermodal *e* ter em conta **a tara dos contentores de 45 pés**, afigura-se necessário alargar **aos veículos que transportam contentores** de 45 pés a disposição que autoriza a circulação de conjuntos de veículos de 5 ou 6 eixos com 44 toneladas **de peso** que transportam contentores de 40 pés em operações intermodais.

Alteração

(10) Para continuar a promover o transporte intermodal, **devem considerar-se todas as unidades de carregamento intermodais em circulação. A fim de ter em conta as suas taras**, afigura-se necessário alargar **às unidades de transporte intermodal em conformidade com o artigo 2.º da diretiva (por exemplo, caixas móveis e contentores com um comprimento máximo de 45 pés)** a disposição que autoriza a circulação de conjuntos de veículos de 5 ou 6 eixos com **um peso total de tração de 44 toneladas** que transportam contentores de 40 pés em operações intermodais.

Alteração 109
Patricia van der Kammen

Proposta de diretiva
Considerando 11

Texto da Comissão

(11) Desde a adoção da Diretiva **96/53/CE**, o peso médio dos passageiros dos autocarros e das respetivas bagagens aumentou substancialmente, acarretando uma redução progressiva do número de passageiros transportados, dados os limites de peso impostos pela diretiva. A necessidade de privilegiar o transporte coletivo em relação ao transporte individual, no intuito de obter maior eficiência energética, impõe o restabelecimento do número anterior de passageiros por autocarro, tendo, porém, em conta o aumento do peso dos passageiros e das respetivas bagagens. É possível fazê-lo aumentando o peso autorizado dos autocarros de dois eixos, mas dentro de limites que obviem à deterioração das infraestruturas devido a um desgaste mais rápido.

Alteração

(11) Desde a adoção da Diretiva **2002/7/CE**, o peso médio dos passageiros dos autocarros e das respetivas bagagens aumentou substancialmente, acarretando uma redução progressiva do número de passageiros transportados, dados os limites de peso impostos pela diretiva. A necessidade de privilegiar o transporte coletivo em relação ao transporte individual, no intuito de obter maior eficiência energética, impõe o restabelecimento do número anterior de passageiros por autocarro, tendo, porém, em conta o aumento do peso dos passageiros e das respetivas bagagens. É possível fazê-lo aumentando o peso autorizado dos autocarros de dois eixos, mas dentro de limites que obviem à deterioração das infraestruturas devido a um desgaste mais rápido.

Or. nl

Alteração 110
Phil Bennion

Proposta de diretiva
Considerando 12

Texto da Comissão

(12) As autoridades encarregadas de fazer cumprir as normas aplicáveis ao transporte rodoviário constataam um elevado número de infrações, por vezes graves, designadamente no peso dos veículos de transporte. Esta situação resulta do número insuficiente de controlos efetuados a título da Diretiva 96/53/CE ou da sua ineficácia. Além disso, os procedimentos e regras de fiscalização divergem entre os Estados-Membros, criando situações de insegurança jurídica para os condutores dos

Alteração

(12) As autoridades encarregadas de fazer cumprir as normas aplicáveis ao transporte rodoviário constataam um elevado número de infrações, por vezes graves, designadamente no peso dos veículos de transporte. Esta situação resulta do número insuficiente de controlos efetuados a título da Diretiva 96/53/CE ou da sua ineficácia. Além disso, os procedimentos e regras de fiscalização divergem entre os Estados-Membros, criando situações de insegurança jurídica para os condutores dos

veículos que circulam em vários Estados-Membros da União. Por outro lado, os transportadores que não respeitam as regras beneficiam de uma vantagem concorrencial significativa face aos seus concorrentes que cumprem a regulamentação e em relação aos outros modos de transporte. Esta situação constitui um obstáculo ao bom funcionamento do mercado interno. Por conseguinte, os Estados-Membros devem intensificar o ritmo dos controlos efetuados, tanto os controlos manuais como as pré-seleções com vista a esses controlos.

veículos que circulam em vários Estados-Membros da União. Por outro lado, os transportadores que não respeitam as regras beneficiam de uma vantagem concorrencial significativa face aos seus concorrentes que cumprem a regulamentação e em relação aos outros modos de transporte. Esta situação constitui um obstáculo ao bom funcionamento do mercado interno **e um risco para a segurança rodoviária**. Por conseguinte, os Estados-Membros devem intensificar o ritmo **e a eficiência** dos controlos efetuados, tanto os controlos manuais como as pré-seleções com vista a esses controlos, **com base num sistema de classificação de riscos**.

Or. en

Justificação

Deve ser atribuído um perfil de risco a cada empresa identificada no sistema de classificação de riscos das inspeções rodoviárias para garantir que os controlos dos veículos são eficientes.

Alteração 111 **Patricia van der Kammen**

Proposta de diretiva **Considerando 12**

Texto da Comissão

(12) As autoridades encarregadas de fazer cumprir as normas aplicáveis ao transporte rodoviário constataam um elevado número de infrações, por vezes graves, designadamente no peso dos veículos de transporte. ***Esta situação resulta do número insuficiente de*** controlos efetuados a título da Diretiva 96/53/CE ou ***da*** sua ineficácia. Além disso, os procedimentos e regras de fiscalização divergem entre os Estados-Membros, ***criando situações de insegurança jurídica***

Alteração

(12) As autoridades encarregadas de fazer cumprir as normas aplicáveis ao transporte rodoviário constataam um elevado número de infrações, por vezes graves, designadamente no peso dos veículos de transporte. ***Os fatores relevantes podem incluir, por exemplo,*** os controlos efetuados a título da Diretiva 96/53/CE ou ***a*** sua ineficácia. Além disso, os procedimentos e regras de fiscalização divergem entre os Estados-Membros, e os transportadores que não respeitam as regras

para os condutores dos veículos que circulam em vários Estados-Membros da União. Por outro lado, os transportadores que não respeitam as regras beneficiam de uma vantagem concorrencial significativa face aos seus concorrentes que cumprem a regulamentação e em relação aos outros modos de transporte. Esta situação constitui um obstáculo ao bom funcionamento do mercado interno. Por conseguinte, os Estados-Membros ***devem*** intensificar o ritmo dos controlos efetuados, tanto os controlos manuais como as pré-seleções com vista a esses controlos.

beneficiam de uma vantagem concorrencial significativa face aos seus concorrentes que cumprem a regulamentação e em relação aos outros modos de transporte. Esta situação constitui um obstáculo ao bom funcionamento do mercado interno. Por conseguinte, ***devem ser*** os Estados-Membros, ***se assim o entenderem,*** a intensificar o ritmo dos controlos efetuados, tanto os controlos manuais como as pré-seleções com vista a esses controlos.

Or. nl

Alteração 112
Anne E. Jensen

Proposta de diretiva
Considerando 13

Texto da Comissão

(13) Existem atualmente soluções tecnológicas simples, fixas ou móveis, que permitem pré-selecionar os veículos suspeitos de infração, sem os obrigar a parar, ou seja, um método menos penalizante para a fluidez do tráfego, menos dispendioso e que permite condições de segurança ótimas. Nos pesados de mercadorias podem ser instalados dispositivos de autocontrolo, que permitem ao condutor verificar se o veículo respeita a legislação. Estes dispositivos embarcados podem igualmente comunicar os seus dados, aos agentes ou sistemas automáticos de controlo posicionados na berma da estrada, utilizando uma interface de comunicação micro-ondas, sem necessidade de obrigar o veículo a parar. No caso da pré-seleção, afigura-se adequado, para garantir a

Alteração

(13) Existem atualmente soluções tecnológicas simples, fixas ou móveis, que permitem pré-selecionar os veículos suspeitos de infração, sem os obrigar a parar, ou seja, um método menos penalizante para a fluidez do tráfego, menos dispendioso e que permite condições de segurança ótimas. Nos pesados de mercadorias podem ser instalados dispositivos de autocontrolo, que permitem ao condutor verificar se o veículo respeita a legislação. Estes dispositivos embarcados podem igualmente comunicar os seus dados, aos agentes ou sistemas automáticos de controlo posicionados na berma da estrada, utilizando uma interface de comunicação micro-ondas, sem necessidade de obrigar o veículo a parar. No caso da pré-seleção, afigura-se adequado, para garantir a

eficácia da fiscalização rodoviária no território da União, ***o limiar de uma pesagem por 2000 veículos.km porque permite controlar cada veículo, em média estatística, de três em três dias.***

eficácia da fiscalização rodoviária no território da União, ***que esta seja proporcional ao número total destes veículos registados e/ou a operar no território dos Estados-Membros. As soluções tecnológicas só devem ser utilizadas pelos Estados-Membros caso o seu rigor e a sua fiabilidade a nível tecnológico estejam comprovados e caso sejam aplicadas de forma aproximada em todos os Estados-Membros.***

Or. en

Justificação

Os Estados-Membros só devem utilizar soluções «com provas dadas» e os procedimentos de aplicação devem ser harmonizados entre os Estados-Membros da UE. Deve caber aos Estados-Membros decidir quantos veículos devem ser pré-selecionados para os controlos, tendo em conta o número destes veículos registados e/ou a operar no seu território.

Alteração 113 Markus Ferber

Proposta de diretiva Considerando 13

Texto da Comissão

(13) Existem atualmente soluções tecnológicas simples, fixas ou móveis, que permitem pré-selecionar os veículos suspeitos de infração, sem os obrigar a parar, ou seja, um método menos penalizante para a fluidez do tráfego, menos dispendioso e que permite condições de segurança ótimas. Nos pesados de mercadorias podem ser instalados dispositivos de autocontrolo, que permitem ao condutor verificar se o veículo respeita a legislação. Estes dispositivos embarcados podem igualmente comunicar os seus dados, aos agentes ou sistemas automáticos de controlo posicionados na berma da estrada, utilizando uma interface de comunicação

Alteração

(13) Existem atualmente soluções tecnológicas simples, fixas ou móveis, que permitem pré-selecionar os veículos suspeitos de infração, sem os obrigar a parar, ou seja, um método menos penalizante para a fluidez do tráfego, menos dispendioso e que permite condições de segurança ótimas. Nos pesados de mercadorias podem ser instalados dispositivos de autocontrolo, que permitem ao condutor verificar se o veículo respeita a legislação. Estes dispositivos embarcados podem igualmente comunicar os seus dados, aos agentes ou sistemas automáticos de controlo posicionados na berma da estrada, utilizando uma interface de comunicação

micro-ondas, sem necessidade de obrigar o veículo a parar. No caso da pré-seleção, afigura-se adequado, para garantir a eficácia da fiscalização rodoviária no território da União, ***o limiar de uma pesagem por 2000 veículos.km porque permite controlar cada veículo, em média estatística, de três em três dias.***

micro-ondas, sem necessidade de obrigar o veículo a parar. ***Todos os sistemas de controlo e requisitos técnicos devem ser harmonizados na Europa. Para os sistemas a instalar em veículos comerciais, devem ser incluídas, obrigatoriamente, as devidas regras nos processos de homologação aplicáveis a todos os veículos comerciais.*** No caso da pré-seleção, afigura-se adequado, ***no mínimo, [] % dos veículos abrangidos pelo âmbito de aplicação no seu território,*** para garantir a eficácia da fiscalização rodoviária no território da União. ***Os veículos não matriculados no seu território devem ser tidos adequadamente em conta na taxa de inspeções, de acordo com a percentagem dos mesmos no tráfego.***

Or. de

Justificação

Nos Estados-Membros, existem normas técnicas distintas para os sistemas de controlo. Para que se tenham valores medidos comparáveis na Europa, devem aplicar-se os respetivos requisitos. A pré-seleção das medições deve ser ajustada à proposta de alteração relativa à densidade das inspeções técnicas na estrada.

Alteração 114 **Silvia-Adriana Țicău**

Proposta de diretiva **Considerando 13**

Texto da Comissão

(13) Existem atualmente soluções tecnológicas simples, fixas ou móveis, que permitem pré-selecionar os veículos suspeitos de infração, sem os obrigar a parar, ou seja, um método menos penalizante para a fluidez do tráfego, menos dispendioso e que permite condições de segurança ótimas. Nos pesados de mercadorias podem ser

Alteração

(13) Existem atualmente soluções tecnológicas simples, fixas ou móveis, que permitem pré-selecionar os veículos suspeitos de infração, sem os obrigar a parar, ou seja, um método menos penalizante para a fluidez do tráfego, menos dispendioso e que permite condições de segurança ótimas. Nos pesados de mercadorias podem ser

instalados dispositivos de autocontrolo, que permitem ao condutor verificar se o veículo respeita a legislação. Estes dispositivos embarcados *podem* igualmente comunicar os seus dados, aos agentes ou sistemas automáticos de controlo posicionados na berma da estrada, utilizando uma interface de comunicação micro-ondas, sem necessidade de obrigar o veículo a parar. No caso da pré-seleção, afigura-se adequado, para garantir a eficácia da fiscalização rodoviária no território da União, o limiar de uma pesagem por 2000 veículos.km porque permite controlar cada veículo, em média estatística, de três em três dias.

instalados dispositivos de autocontrolo, que permitem ao condutor verificar se o veículo respeita a legislação. Estes dispositivos embarcados *conseguem* igualmente comunicar os seus dados, aos agentes ou sistemas automáticos de controlo posicionados na berma da estrada, utilizando uma interface de comunicação micro-ondas, sem necessidade de obrigar o veículo a parar. No caso da pré-seleção, afigura-se adequado, para garantir a eficácia da fiscalização rodoviária no território da União, o limiar de uma pesagem por 2000 veículos.km porque permite controlar cada veículo, em média estatística, de três em três dias.

Or. ro

Alteração 115

Phil Bennion

Proposta de diretiva

Considerando 13

Texto da Comissão

(13) Existem atualmente soluções tecnológicas simples, fixas ou móveis, que permitem pré-selecionar os veículos suspeitos de infração, sem os obrigar a parar, ou seja, um método menos penalizante para a fluidez do tráfego, menos dispendioso e que permite condições de segurança ótimas. Nos pesados de mercadorias *podem* ser instalados dispositivos de autocontrolo, que *permitem* ao condutor verificar se o veículo respeita a legislação. Estes dispositivos embarcados podem igualmente comunicar os seus dados, aos agentes ou sistemas automáticos de controlo posicionados na berma da estrada, utilizando uma interface de comunicação micro-ondas, sem necessidade de obrigar o veículo a parar. No caso da pré-seleção,

Alteração

(13) Existem atualmente soluções tecnológicas simples, fixas ou móveis, que permitem pré-selecionar os veículos suspeitos de infração, sem os obrigar a parar, ou seja, um método menos penalizante para a fluidez do tráfego, menos dispendioso e que permite condições de segurança ótimas. *Além disso, quando adequado*, nos pesados de mercadorias, *devem* ser instalados dispositivos de autocontrolo, que *permitam* ao condutor verificar se o veículo respeita a legislação. Estes dispositivos embarcados podem igualmente comunicar os seus dados, aos agentes ou sistemas automáticos de controlo posicionados na berma da estrada, utilizando uma interface de comunicação micro-ondas, sem necessidade de obrigar o veículo a parar.

afigura-se adequado, para garantir a eficácia da fiscalização rodoviária no território da União, o limiar de uma pesagem por 2000 veículos.km porque permite controlar cada veículo, em média estatística, de três em três dias.

No caso da pré-seleção, ***baseada num sistema de classificação dos riscos destinado a assegurar a eficiência dos controlos***, afigura-se adequado, para garantir a eficácia da fiscalização rodoviária no território da União, o limiar de uma pesagem por 2000 veículos.km porque permite controlar cada veículo, em média estatística, de três em três dias.

Or. en

Justificação

Os operadores de veículos comerciais devem instalar nos próprios veículos registados dispositivos de pesagem que permitam ao condutor verificar se o seu veículo respeita a legislação.

Alteração 116 Phil Bennion

Proposta de diretiva Considerando 14

Texto da Comissão

(14) As inúmeras infrações às disposições da Diretiva 96/53/CE explicam-se, em grande parte, pelo nível não dissuasor das sanções previstas na legislação dos Estados-Membros, ou mesmo pela inexistência de sanções. A situação é agravada pela grande diversidade dos níveis de sanções administrativas aplicáveis nos vários Estados-Membros. Para colmatar essas deficiências, importa proceder à aproximação, à escala da União, dos níveis e categorias das sanções administrativas aplicáveis às infrações à Diretiva 96/53/CE. Estas sanções deverão ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas.

Alteração

(14) As inúmeras infrações às disposições da Diretiva 96/53/CE explicam-se, em grande parte, pelo nível não dissuasor das sanções previstas na legislação dos Estados-Membros, ou mesmo pela inexistência de sanções. A situação é agravada pela grande diversidade dos níveis de sanções administrativas aplicáveis nos vários Estados-Membros. Para colmatar essas deficiências, importa proceder à aproximação, à escala da União, dos níveis e categorias das sanções administrativas aplicáveis às infrações à Diretiva 96/53/CE. Estas sanções deverão ser efetivas, proporcionadas, dissuasivas e ***não discriminatórias***.

Or. en

Alteração 117
Patricia van der Kammen

Proposta de diretiva
Considerando 14

Texto da Comissão

(14) As inúmeras infrações às disposições da Diretiva **96/53/CE** explicam-se, em grande parte, pelo nível não dissuasor das sanções previstas na legislação dos Estados-Membros, ou mesmo pela inexistência de sanções. A situação é agravada pela grande diversidade dos níveis de sanções administrativas aplicáveis nos vários Estados-Membros. Para colmatar essas deficiências, importa proceder à aproximação, à escala da União, dos níveis e categorias das sanções administrativas aplicáveis às infrações à Diretiva **96/53/CE**. Estas sanções deverão ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas.

Alteração

(14) As inúmeras infrações às disposições da Diretiva **2002/7/CE** explicam-se, em grande parte, pelo nível não dissuasor das sanções previstas na legislação dos Estados-Membros, ou mesmo pela inexistência de sanções. A situação é agravada pela grande diversidade dos níveis de sanções administrativas aplicáveis nos vários Estados-Membros. Para colmatar essas deficiências, importa proceder à aproximação, à escala da União, dos níveis e categorias das sanções administrativas aplicáveis às infrações à Diretiva **2002/7/CE**. Estas sanções deverão ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas.

Or. nl

Alteração 118
Patricia van der Kammen

Proposta de diretiva
Considerando 15

Texto da Comissão

(15) As autoridades de fiscalização dos Estados-Membros devem poder trocar informações para tornar os controlos do peso dos veículos ou conjuntos de veículos mais eficazes à escala internacional e facilitar a sua boa execução, em particular no que respeita à identificação dos infratores, à descrição das infrações e às sanções aplicadas, bem como à idoneidade da empresa. ***O ponto de contacto designado nos termos do artigo 18.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 1071/2009 do***

Alteração

(15) As autoridades de fiscalização dos Estados-Membros devem poder trocar informações para tornar os controlos do peso dos veículos ou conjuntos de veículos mais eficazes à escala internacional e facilitar a sua boa execução, em particular no que respeita à identificação dos infratores, à descrição das infrações e às sanções aplicadas, bem como à idoneidade da empresa.

Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns no que se refere aos requisitos para o exercício da atividade de transportador rodoviário e que revoga a Diretiva 96/26/CE do Conselho⁹, poderá servir de plataforma para o intercâmbio de informações.

9 JO L 300 de 14.11.2009, p. 51.

Or. nl

Alteração 119
Patricia van der Kammen

Proposta de diretiva
Considerando 16

Texto da Comissão

Alteração

(16) É importante que o Parlamento Europeu e o Conselho sejam regularmente informados dos controlos efetuados pelos Estados-Membros ao tráfego rodoviário. Essas informações, fornecidas pelos Estados-Membros, permitirão à Comissão certificar-se do cumprimento da presente diretiva pelos transportadores e determinar se se justificam medidas coercivas suplementares.

Suprimido

Or. nl

Alteração 120
Phil Bennion

Proposta de diretiva
Considerando 16

Texto da Comissão

(16) É importante que o Parlamento Europeu e o Conselho sejam regularmente informados dos controlos efetuados pelos Estados-Membros ao tráfego rodoviário. Essas informações, fornecidas pelos Estados-Membros, permitirão à Comissão certificar-se do cumprimento da presente diretiva pelos transportadores e determinar se se justificam medidas coercivas suplementares.

Alteração

(16) É importante que o Parlamento Europeu e o Conselho sejam regularmente informados dos controlos efetuados pelos Estados-Membros ao tráfego rodoviário. Essas informações, fornecidas pelos Estados-Membros ***através dos respetivos pontos de contacto***, permitirão à Comissão certificar-se do cumprimento da presente diretiva pelos transportadores e determinar se se justificam medidas coercivas suplementares.

Or. en

Alteração 121

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Proposta de diretiva

Considerando 16

Texto da Comissão

(16) É importante que o Parlamento Europeu e o Conselho sejam ***regularmente*** informados dos controlos efetuados pelos Estados-Membros ao tráfego rodoviário. Essas informações, fornecidas pelos Estados-Membros, permitirão à Comissão certificar-se do cumprimento da presente diretiva pelos transportadores e determinar se se justificam medidas coercivas suplementares.

Alteração

(16) É importante que o Parlamento Europeu e o Conselho sejam informados dos controlos efetuados ***regularmente*** pelos Estados-Membros ao tráfego rodoviário. Essas informações, fornecidas pelos Estados-Membros, permitirão à Comissão certificar-se do cumprimento da presente diretiva pelos transportadores e determinar se se justificam medidas coercivas suplementares.

Or. en

Alteração 122

Patricia van der Kammen

Proposta de diretiva

Considerando 17

(17) A Comissão deverá ficar habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, para efeitos de definir os requisitos a que deverão obedecer os novos dispositivos aerodinâmicos a instalar na retaguarda dos veículos ou a conceção de novos veículos a motor, as especificações técnicas destinadas a assegurar a interoperabilidade total dos dispositivos de pesagem embarcados, e as orientações sobre os procedimentos de fiscalização do peso dos veículos em circulação. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível dos peritos. Ao preparar e redigir os atos delegados, a Comissão deve assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos relevantes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

Suprimido

Or. nl

Alteração 123
Dieter-Lebrecht Koch

Proposta de diretiva
Considerando 17

(17) A Comissão deverá ficar habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, para efeitos de definir os requisitos a que deverão obedecer os novos dispositivos aerodinâmicos a instalar na retaguarda dos veículos ou a conceção de novos veículos a motor, as especificações técnicas

(17) A Comissão deverá ficar habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, para efeitos de definir os requisitos a que deverão obedecer os novos dispositivos aerodinâmicos **e de proteção contra o encaixe** a instalar na retaguarda **e nos lados** dos veículos ou a conceção de novos

destinadas a assegurar a interoperabilidade total dos dispositivos de pesagem embarcados, e as orientações sobre os procedimentos de fiscalização do peso dos veículos em circulação. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível dos peritos. Ao preparar e redigir os atos delegados, a Comissão deve assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos relevantes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

veículos a motor, as especificações técnicas destinadas a assegurar a interoperabilidade total dos dispositivos de pesagem embarcados, e as orientações sobre os procedimentos de fiscalização do peso dos veículos em circulação. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível dos peritos. Ao preparar e redigir os atos delegados, a Comissão deve assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos relevantes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

Or. de

Alteração 124 **Phil Bennion**

Proposta de diretiva **Considerando 17**

Texto da Comissão

(17) A Comissão deverá ficar habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, para efeitos de definir os requisitos a que deverão obedecer os novos dispositivos aerodinâmicos a instalar na retaguarda dos veículos ou a conceção de novos veículos a motor, as especificações técnicas destinadas a assegurar a interoperabilidade total dos dispositivos de pesagem embarcados, e as orientações sobre os procedimentos de fiscalização do peso dos veículos em circulação. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível dos peritos. Ao preparar e redigir os atos delegados, a Comissão deve assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos relevantes ao

Alteração

(17) A Comissão deverá ficar habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, para efeitos de definir os requisitos a que deverão obedecer os novos dispositivos aerodinâmicos a instalar na retaguarda dos veículos ou a conceção de novos veículos a motor, ***com vista a rever os procedimentos europeus de homologação tal como referido na Diretiva 2007/46/CE no âmbito dos regulamentos da UNECE***, as especificações técnicas destinadas a assegurar a interoperabilidade total dos dispositivos de pesagem embarcados, e as orientações sobre os procedimentos de fiscalização do peso dos veículos em circulação. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível dos

Parlamento Europeu e ao Conselho.

peritos. Ao preparar e redigir os atos delegados, a Comissão deve assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos relevantes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

Or. en

Alteração 125 **Philippe De Backer**

Proposta de diretiva **Considerando 17**

Texto da Comissão

(17) A Comissão deverá ficar habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, para efeitos de definir os requisitos a que deverão obedecer os novos dispositivos aerodinâmicos a instalar na retaguarda dos veículos ou a conceção de novos veículos a motor, as especificações técnicas destinadas a assegurar a interoperabilidade total dos dispositivos de pesagem embarcados, e as orientações sobre os procedimentos de fiscalização do peso dos veículos em circulação. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível dos peritos. Ao preparar e redigir os atos delegados, a Comissão deve assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos relevantes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

Alteração

(17) A Comissão deverá ficar habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, para efeitos de definir os requisitos a que deverão obedecer os novos dispositivos aerodinâmicos a instalar na retaguarda dos veículos ou a conceção de novos veículos a motor, as especificações técnicas destinadas a assegurar a interoperabilidade total dos dispositivos de pesagem embarcados, e as orientações sobre os procedimentos de fiscalização do peso dos veículos em circulação. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível dos peritos. ***As consultas devem incluir as principais partes interessadas, nomeadamente construtores de camiões e construtores de estruturas e reboques.*** Ao preparar e redigir os atos delegados, a Comissão deve assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos relevantes ao Parlamento Europeu e ao Conselho. ***As partes interessadas devem ter tempo suficiente para cumprir os referidos requisitos.***

Or. en

Alteração 126
Patricia van der Kammen

Proposta de diretiva
Considerando 18

Texto da Comissão

Alteração

(18) Dado que os objetivos da presente diretiva não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros, podendo, pois, pelo alcance e efeitos da presente diretiva, ser melhor alcançados a nível da União, esta pode tomar as medidas necessárias, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade, enunciado no mesmo artigo, a presente diretiva não vai além do necessário para se atingir esse objetivo.

Suprimido

Or. nl

Alteração 127
Inés Ayala Sender

Proposta de diretiva
Considerando 18-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(18-A) Caso se verifique alguma alteração dos pesos e medidas previstas no presente regulamento, esta deve ocorrer de modo harmonizado e com um prazo para a sua entrada em vigor que permita às empresas renovar o seu parque móvel sem gerar distorções de concorrência no próprio mercado.

Or. es

Alteração 128
Patricia van der Kammen

Proposta de diretiva
Considerando 19

Texto da Comissão

(19) A Diretiva **96/53/CE** deve, por conseguinte, ser alterada nesse sentido,

Alteração

(19) A Diretiva **2002/7/CE** deve, por conseguinte, ser alterada nesse sentido,

Or. nl

Alteração 129
Patricia van der Kammen

Proposta de diretiva
Artigo 1 – n.º 1 – parte introdutória

Texto da Comissão

A Diretiva **96/53/CE** é alterada do seguinte modo:

Alteração

A Diretiva **2002/7/CE** é alterada do seguinte modo:

Or. nl

Alteração 130
Corien Wortmann-Kool

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 1 – travessão 1
Diretiva 96/53/CE
Artigo 2 – parágrafo 1

Texto da Comissão

«– “*veículo híbrido*”, *um veículo na aceção da Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos*

Alteração

«- “*combustíveis alternativos*”, *combustíveis que constituem um substituto para as fontes de petróleo fóssil no fornecimento de energia para transportes e que têm potencial para*

a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos¹⁰, equipado com um ou mais motores de tração alimentados a eletricidade e não ligados permanentemente à rede e um ou mais motores de tração de combustão interna;

contribuir para a descarbonização dos mesmos. Incluem, entre outros:

- a eletricidade,*
- o hidrogénio,*
- os biocombustíveis, conforme a definição constante da Diretiva 2009/28/CE do Parlamento Europeu e do Conselho,*
- os combustíveis sintéticos,*
- o gás natural, incluindo biometano, em forma gasosa (gás natural comprimido – GNC) ou em forma liquefeita (gás natural liquefeito – GNL),*
- gás de petróleo liquefeito (GPL), e – calor residual;*

¹⁰ JO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

Or. en

Alteração 131
Phil Bennion

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 1 – travessão 2-A (novo)
Diretiva 96/53/CE
Artigo 2 – parágrafo 1 – subparágrafo 1

Texto da Comissão

Alteração

- “tecnologia com baixas emissões de carbono”, uma tecnologia inovadora relativamente à qual podem ser comprovadas reduções nas emissões de CO₂;

Justificação

O maior comprimento permitido no âmbito da presente diretiva deve ser utilizado para estimular o desenvolvimento de tecnologias inovadoras que reduzam as emissões de CO2 dos veículos pesados de mercadorias.

Alteração 132

Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 1 – travessão 3

Diretiva 96/53/CE

Artigo 2 – n.º 1 – parágrafo 1

Texto da Comissão

“unidade de transporte intermodal”,
qualquer unidade de transporte que se
inscreva nas seguintes categorias:
contentor, caixa móvel ou semirreboque.»

Alteração

“unidade de transporte intermodal”,
qualquer unidade de transporte que se
inscreva nas seguintes categorias:
contentor, caixa móvel, semirreboque ou
camião.»

Justificação

O âmbito da definição proposta limita-se aos contentores, às caixas móveis e aos semirreboques e não tem em conta, por exemplo, os camiões transportados por via ferroviária. Existe o risco de que esta definição venha a ser alargada no futuro a outras áreas, o que impediria considerar o transporte de camiões por via ferroviária como transporte intermodal, salvo se os camiões estivessem ligados a reboques ou a caixas móveis.

Alteração 133

Corien Wortmann-Kool

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 1 – travessão 3

Diretiva 96/53/CE

Artigo 2 – parágrafo 1 – subparágrafo 1

Texto da Comissão

- “unidade de **transporte** intermodal”, qualquer unidade **de transporte** que se inscreva nas seguintes categorias: contentor, caixa móvel ou semirreboque.»

Alteração

- “unidade de **carga** intermodal”, qualquer unidade de **carga** que se inscreva nas seguintes categorias: contentor, caixa móvel ou semirreboque.»

Or. en

Justificação

O termo «unidade de carga intermodal» é mais comumente utilizado no setor.

Alteração 134
Jörg Leichtfried

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 1 – travessão 3-A (novo)

Diretiva 96/53/CE

Artigo 1 – n.º 1 – parágrafo 1 – travessão 12-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

- «**combustíveis alternativos**», **combustíveis que substituem as fontes de petróleo fóssil no fornecimento de energia para transportes e que têm potencial para contribuir para a sua descarbonização.**

Estes incluem:

- **a eletricidade;**

- **o hidrogénio;**

- **os combustíveis sintéticos;**

- **o gás natural, incluindo biometano, em forma gasosa (gás natural comprimido – GNC) ou em forma liquefeita (gás natural liquefeito – GNL);**

- **o gás de petróleo liquefeito (GPL); e**

- **o calor residual.**

Or. de

Justificação

De modo a definir um «veículo a motor alimentado a combustíveis alternativos» de uma forma tecnologicamente neutra, convém definir primeiro os «combustíveis alternativos».

Alteração 135
Jörg Leichtfried

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 1 – travessão 3-B (novo)

Diretiva 96/53/CE

Artigo 2 – parágrafo 1 – subparágrafo 1 – travessão 12-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

- “transporte combinado”, o transporte de mercadorias entre Estados-Membros em que o camião, o reboque, o semirreboque, com ou sem trator, a caixa móvel ou o contentor com 20 pés ou mais utilizam a estrada para a parte inicial ou final do trajeto e, para a outra parte, o caminho-de-ferro, uma via navegável ou um percurso marítimo que exceda 100 quilómetros, e efetuam o trajeto inicial ou final por via rodoviária:

- quer entre o ponto de carga das mercadorias e a estação ferroviária de embarque apropriada mais próxima para o trajeto inicial e entre a estação ferroviária de desembarque apropriada mais próxima e o ponto de descarga das mercadorias para o trajeto final; ou

- num raio não superior a 150 quilómetros a partir do porto fluvial ou marítimo de carga ou de descarga;

Or. en

Justificação

Correção da alteração no projeto de relatório (texto em falta na definição). Deve ser utilizada ao longo do texto a definição existente de «transporte combinado» nos termos da Diretiva 1992/106, em vez da introdução da nova expressão «transporte intermodal».

Alteração 136
Corien Wortmann-Kool

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 1 – travessão 3-B (novo)

Diretiva 96/53/CE

Artigo 2 – parágrafo 1 – subparágrafo 1 – travessão 12-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

- “transporte combinado”, o transporte de mercadorias em que o camião, o reboque, o semirreboque, com ou sem trator, a caixa móvel ou o contentor utilizam a estrada para a parte inicial e final do trajeto e, para a outra parte, o caminho-de-ferro, uma via navegável ou um percurso marítimo que exceda 100 quilómetros, e efetuam o trajeto inicial e final por via rodoviária:

- quer entre o ponto de carga das mercadorias e a estação ferroviária de embarque apropriada mais próxima para o trajeto inicial e entre a estação ferroviária de desembarque apropriada mais próxima e o ponto de descarga das mercadorias para o trajeto final; ou

- num raio não superior a 150 quilómetros a partir do porto fluvial ou marítimo de carga ou de descarga;

Or. en

Justificação

O transporte combinado é sempre uma operação de duas partes: transporte rodoviário na parte inicial (deslocação do local de carga para um terminal) e transporte rodoviário na parte final (deslocação do terminal para o local de destino). Limitar o transporte rodoviário a uma operação de apenas uma parte significaria que os empresários e os carregadores teriam de dispor de uma ligação direta ao porto/caminhos de ferro para poderem utilizar a diretiva relativa ao transporte combinado, o que não acontece na UE.

Alteração 137
Michel Dantin, Dominique Riquet

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2

Texto da Comissão

Alteração

2) O artigo 4.º é alterado do seguinte modo:

Suprimido

(a) No n.º 1, alíneas a) e b), é suprimido o termo «nacional».

(b) No n.º 4, segundo parágrafo, o prómio passa a ter a seguinte redação:

«Considera-se que as operações de transporte não afetam significativamente a concorrência internacional no setor dos transportes se forem realizadas no território de um Estado-Membro ou, no caso de uma operação transfronteiriça, exclusivamente entre dois Estados-Membros limítrofes que tenham adotado medidas em aplicação do presente número e se estiver preenchida uma das condições previstas nas alíneas a) e b):»

Or. fr

Alteração 138
Ismail Ertug

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2 – parte introdutória
Diretiva 96/53/CE
Artigo 4 – n.º 4 – parágrafo 2-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

2) O artigo 4.º é alterado do seguinte modo:

2) No n.º 4 do artigo 4.º, após o segundo parágrafo, é inserido o seguinte parágrafo:

«Sem prejuízo dos direitos dos Estados-Membros previstos nos atos de

adesão à União, são proibidas as operações de transporte internacional realizadas por veículos ou conjuntos de veículos com dimensões distintas das previstas no anexo I. Os Estados-Membros em que já estavam homologadas alturas de veículos divergentes podem continuar a permitir as mesmas em operações de transporte nacionais.»

Or. de

Justificação

Clarifica-se que a regulamentação em vigor não permite a autorização da utilização transfronteiriça de veículos com excesso de comprimento e peso. A sua utilização poderia colocar em perigo os objetivos acordados no Livro Branco. É por isso necessária, em primeiro lugar, uma avaliação de impacto, incluindo os efeitos sobre a transferência modal, a segurança, a infraestrutura, as condições sociais e laborais, as PME, a logística, a poluição atmosférica, o ruído etc.

Alteração 139 **Hubert Pirker**

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2 – parte introdutória

Diretiva 96/53/CE

Artigo 4 – n.º 4 – parágrafo 2-A (novo)

Texto da Comissão

2) **O** artigo 4.º **é alterado do seguinte modo:**

Alteração

2) **No** artigo 4.º, **é aditado o seguinte parágrafo após o parágrafo 2:**

«Sem prejuízo dos direitos dos Estados-Membros previstos nos atos de adesão à União, com vista à garantia do mercado interno europeu, os veículos comerciais que superam as dimensões e os pesos máximos autorizados em conformidade com a presente diretiva só são permitidos para determinadas estradas e mediante pedido dentro de um Estado-Membro. Aquando da avaliação destes pedidos, os Estados-Membros devem considerar fatores como a

infraestrutura existente e os requisitos de segurança rodoviária.»

Or. de

Justificação

Esta clarificação é necessária, para reforçar o objetivo da diretiva: as dimensões e os pesos são definidos, em toda a Europa, no sentido de um mercado interno funcional. As violações distorcem a concorrência, prejudicando assim o mercado interno.

Alteração 140
Artur Zasada

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2 – parte introdutória

Diretiva 96/53/CE

Artigo 4 – n.º 4 – parágrafo 2-A (novo)

Texto da Comissão

2) *O artigo 4.º é alterado do seguinte modo:*

Alteração

2) *No artigo 4.º, n.º 4, é inserido o seguinte parágrafo após o segundo parágrafo:*

«A utilização transfronteiriça de conjuntos de veículos com dimensões diferentes das previstas no anexo I, pontos 1.1, 1.2 a 1.8, 4.2 e 4.4, deve ser proibida. A Comissão Europeia é convidada a realizar um estudo exaustivo sobre o potencial impacto da circulação transfronteiriça de camiões mais longos e mais pesados no sistema europeu de transportes e, em especial, na concorrência internacional.»

Or. en

Alteração 141
Franco Frigo, David-Maria Sassoli

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2 – parte introdutória

Diretiva 96/53/CE

Artigo 4 – n.º 4 – parágrafo 2-A (novo)

Texto da Comissão

2) O artigo 4.º é alterado do seguinte modo:

Alteração

2) No artigo 4.º, n.º 4, é inserido o seguinte após o segundo parágrafo: «É proibida a utilização transfronteiriça dos veículos com dimensões diferentes das dispostas no anexo I, pontos 1.1, 1.2, 1.4 a 1.8, 4.2 e 4.4, em consonância com o objetivo referido no n.º 1.»

Or. it

Justificação

A presente alteração pretende clarificar que a Diretiva 96/53/CE não se destina a autorizar a utilização transfronteiriça dos referidos veículos de conceito modular. A utilização transfronteiriça desses veículos é efetivamente contrária aos principais objetivos políticos da União, entre os quais os que se encontram enunciados no Livro Branco no que diz respeito à transferência modal, à segurança, às PME e à poluição, etc.

Alteração 142
Markus Ferber

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2 – parte introdutória
Diretiva 96/53/CE
Artigo 4

Texto da Comissão

2) O artigo 4.º é alterado do seguinte modo:

Alteração

2) O artigo 4.º é alterado do seguinte modo:

«Contudo, sob obrigações e mecanismos de inspeção rigorosos, os Estados-Membros podem autorizar a circulação no seu território de veículos ou de conjuntos de veículos que não respeitem as características definidas nos pontos 1.3, 2, 3 e 4.3 do anexo I. Os Estados-Membros que não autorizam a circulação no seu território de veículos ou de conjuntos de veículos que não respeitem as características definidas nos

pontos 1.3, 2, 3 e 4.3 do anexo I também podem proibir o trânsito de veículos comerciais não matriculados no seu território.»

Or. de

Alteração 143

Nathalie Griesbeck, Robert Rochefort

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2 – parte introdutória

Diretiva 96/53/CE

Artigo 4 – n.º 4 – parágrafo 2-A (novo)

Texto da Comissão

2) *O artigo 4º é alterado do seguinte modo:*

Alteração

2) *No artigo 4.º, n.º 4, o seguinte parágrafo é aditado após o segundo parágrafo:*

«Sem prejuízo dos direitos dos Estados-Membros previstos nos atos de adesão à União, são proibidas as operações de transporte internacional realizadas por veículos ou conjuntos de veículos com dimensões distintas das previstas no anexo I.»

Or. fr

Alteração 144

Ismail Ertug

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2 – alínea a)

Texto da Comissão

(a) No n.º 1, alíneas a) e b), é suprimido o termo «nacional».

Alteração

Suprimido

Or. de

Alteração 145
Michel Dantin, Dominique Riquet

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2 – alínea a)

Texto da Comissão

Alteração

(a) No n.º 1, alíneas a) e b), é suprimido o termo «nacional».

Suprimido

Or. fr

Alteração 146
Brian Simpson

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2 – alínea a)

Texto da Comissão

Alteração

(a) No n.º 1, alíneas a) e b), é suprimido o termo «nacional».

Suprimido

Or. en

Alteração 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 de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2 – alínea a)
Diretiva 96/53/CE
Artigo 4 – n.º 2

Texto da Comissão

Alteração

(a) No n.º 1, alíneas a) e b), é suprimido o termo «nacional».

(a) No n.º 2, alíneas a) e b), é suprimido o termo «nacional».

Or. en

Justificação

Autorizar expressamente o transporte transfronteiriço de mercadorias com veículos mais longos, mas manter a proibição relativamente ao transporte transfronteiriço com veículos mais pesados e/ou mais altos é demasiado restritivo. Seria incoerente restringir as operações com veículos mais pesados ou mais altos às operações nacionais nos dois lados de uma fronteira, autorizando em simultâneo o transporte transfronteiriço com veículos mais longos.

Alteração 148 **Silvia-Adriana Țicău**

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2 – alínea a)
Diretiva 96/53/CE
Artigo 4 – n.º 1

Texto da Comissão

(a) No n.º 1, **alíneas a) e b)**, é suprimido o termo «nacional».

Alteração

(a) No n.º 1, **alínea a)**, é suprimido o termo «nacional».

Or. ro

Alteração 149 **Peter van Dalen**

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2 – alínea a-A) (novo)
Diretiva 96/53/CE
Artigo 4 – n.º 2 – alínea a-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

a-A) a) É aditado o seguinte n.º 2, alínea a):

a-A) Os Estados-Membros autorizarão a circulação dos veículos rodoviários, incluindo os conjuntos de veículos, que não satisfaçam as especificações previstas nos pontos 1.3, 2, 3, 4.1 e/ou 4.3 do Anexo I, em operações transfronteiriças entre Estados-Membros limítrofes que tenham adotado medidas em aplicação do

presente número.

Or. nl

Alteração 150

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

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2 – alínea a-A) (nova)

Diretiva 96/53/CE

Artigo 4 – n.º 4 – parágrafo 1

Texto da Comissão

Alteração

(a-A) A primeira frase do artigo 4.º, n.º 4, passa a ter a seguinte redação:

«Os Estados-Membros podem autorizar a circulação no seu território de veículos ou conjuntos de veículos utilizados no transporte de mercadorias

que efetuem certas operações de transporte, que não

afetem significativamente a concorrência internacional no setor dos transportes

e cujos pesos e dimensões se afastem das definidas nos pontos 1, 2 e 4 do anexo I.

Or. en

Alteração 151

Herbert Dorfmann, Richard Seeber

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2 – alínea b)

Texto da Comissão

Alteração

(b) No n.º 4, segundo parágrafo, o prómio passa a ter a seguinte redação:

Suprimido

«Considera-se que as operações de transporte não afetam significativamente a concorrência internacional no setor dos transportes se forem realizadas no território de um Estado-Membro ou, no caso de uma operação transfronteiriça, exclusivamente entre dois Estados-Membros limítrofes que tenham adotado medidas em aplicação do presente número e se estiver preenchida uma das condições previstas nas alíneas a) e b):»

Or. de

Alteração 152
Ismail Ertug

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2 – alínea b)

Texto da Comissão

Alteração

(b) No n.º 4, segundo parágrafo, o prómio passa a ter a seguinte redação:

Suprimido

«Considera-se que as operações de transporte não afetam significativamente a concorrência internacional no setor dos transportes se forem realizadas no território de um Estado-Membro ou, no caso de uma operação transfronteiriça, exclusivamente entre dois Estados-Membros limítrofes que tenham adotado medidas em aplicação do presente número e se estiver preenchida uma das condições previstas nas alíneas a) e b):»

Or. de

Alteração 153
Michel Dantin, Dominique Riquet

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2 – alínea b)

Texto da Comissão

Alteração

(b) No n.º 4, segundo parágrafo, o proémio passa a ter a seguinte redação:

Suprimido

«Considera-se que as operações de transporte não afetam significativamente a concorrência internacional no setor dos transportes se forem realizadas no território de um Estado-Membro ou, no caso de uma operação transfronteiriça, exclusivamente entre dois Estados-Membros limítrofes que tenham adotado medidas em aplicação do presente número e se estiver preenchida uma das condições previstas nas alíneas a) e b):»

Or. fr

Alteração 154

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2 – alínea b)

Texto da Comissão

Alteração

(b) No n.º 4, segundo parágrafo, o proémio passa a ter a seguinte redação:

Suprimido

«Considera-se que as operações de transporte não afetam significativamente a concorrência internacional no setor dos transportes se forem realizadas no território de um Estado-Membro ou, no caso de uma operação transfronteiriça, exclusivamente entre dois Estados-Membros limítrofes que tenham adotado medidas em aplicação do presente número e se estiver preenchida uma das condições previstas nas alíneas a) e b):»

Or. en

Alteração 155
Sabine Wils

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2 – alínea b)

Texto da Comissão

Alteração

(b) No n.º 4, segundo parágrafo, o proémio passa a ter a seguinte redação:

Suprimido

«Considera-se que as operações de transporte não afetam significativamente a concorrência internacional no setor dos transportes se forem realizadas no território de um Estado-Membro ou, no caso de uma operação transfronteiriça, exclusivamente entre dois Estados-Membros limítrofes que tenham adotado medidas em aplicação do presente número e se estiver preenchida uma das condições previstas nas alíneas a) e b):»

Or. en

Justificação

Não existem bases para afirmar que limitar as operações transfronteiriças a dois Estados-Membros não iria ter um impacto significativo na concorrência internacional e quaisquer desvios face aos pesos e às dimensões normalizadas devem permanecer uma questão puramente nacional.

Alteração 156
Nathalie Griesbeck, Robert Rochefort

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2 – alínea b)

Texto da Comissão

Alteração

(b) No n.º 4, segundo parágrafo, o proémio passa a ter a seguinte redação:

Suprimido

«Considera-se que as operações de transporte não afetam significativamente

a concorrência internacional no setor dos transportes se forem realizadas no território de um Estado-Membro ou, no caso de uma operação transfronteiriça, exclusivamente entre dois Estados-Membros limítrofes que tenham adotado medidas em aplicação do presente número e se estiver preenchida uma das condições previstas nas alíneas a) e b):»

Or. fr

Alteração 157
Phil Bennion

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2 – alínea b) – parte introdutória

Diretiva 96/53/CE

Artigo 4 – n.º 4 – parágrafo 1

Texto da Comissão

(b) No n.º 4, segundo parágrafo, o proémio passa a ter a seguinte redação:

Alteração

(b) No artigo 4.º, n.º 4, o primeiro parágrafo é alterado do seguinte modo:

Os Estados-Membros só podem autorizar a circulação no seu território de veículos ou de conjuntos de veículos utilizados no transporte de mercadorias que efetuem certas operações de transporte nacional, que não afetem significativamente a concorrência internacional no setor dos transportes e os objetivos ambientais e de segurança da União Europeia e cujas dimensões se afastem das definidas nos pontos 1.1, 1.2, 1.4 a 1.8, 4.2 e 4.4 do anexo I.

Or. en

Justificação

Só deve ser permitida uma derrogação caso tal não afete o normal funcionamento do mercado único e caso não seja contrária aos objetivos ambientais e de segurança da UE definidos nas legislações relevantes, como por exemplo os objetivos definidos ao abrigo do

programa Interligar a Europa e Redes Transeuropeias de Transportes.

Alteração 158
Hubert Pirker

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2 – alínea b)
Diretiva 96/53/CE
Artigo 4 – n.º 4 – parágrafo 2

Texto da Comissão

Alteração

«Considera-se que as operações de transporte não afetam significativamente a concorrência internacional no setor dos transportes se forem realizadas no território de um Estado-Membro ou, no caso de uma operação transfronteiriça, exclusivamente entre dois Estados-Membros limítrofes que tenham adotado medidas em aplicação do presente número e se estiver preenchida uma das condições previstas nas alíneas a) e b):»

Suprimido

Or. de

Justificação

Este número deve ser eliminado por se basear numa pura assunção da Comissão, sem avaliação de impacto nem análise com os respetivos dados estatísticos.

Alteração 159
Brian Simpson

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2 – alínea b)
Diretiva 96/53/CE
Artigo 4 – n.º 4 – parágrafo 2

Texto da Comissão

Alteração

«Considera-se que as operações de transporte não afetam significativamente a concorrência internacional no setor dos

Suprimido

transportes se forem realizadas no território de um Estado-Membro ou, no caso de uma operação transfronteiriça, exclusivamente entre dois Estados-Membros limítrofes que tenham adotado medidas em aplicação do presente número e se estiver preenchida uma das condições previstas nas alíneas a) e b):»

Or. en

Alteração 160

Georges Bach, Bogusław Liberadzki

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2 – alínea b)

Diretiva 96/53/CE

Artigo 4 – n.º 4 – parágrafo 2

Texto da Comissão

Alteração

«Considera-se que as operações de transporte não afetam significativamente a concorrência internacional no setor dos transportes se forem realizadas no território de um Estado-Membro ou, no caso de uma operação transfronteiriça, exclusivamente entre dois Estados-Membros limítrofes que tenham adotado medidas em aplicação do presente número e se estiver preenchida uma das condições previstas nas alíneas a) e b):»

Suprimido

Or. en

Justificação

Trata-se de um pressuposto da Comissão que precisa de ser comprovado através de uma avaliação de impacto que inclua todos os potenciais efeitos e consequências de uma utilização geral de veículos mais longos e mais pesados no transporte rodoviário.

Alteração 161
Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2 – alínea b)
Diretiva 96/53/CE
Artigo 4 – n.º 4 – parágrafo 2

Texto da Comissão

«Considera-se que as operações de transporte não afetam significativamente a concorrência internacional no setor dos transportes *se forem realizadas no território de um Estado-Membro ou, no caso de uma operação transfronteiriça, exclusivamente entre dois Estados-Membros limítrofes que tenham adotado medidas em aplicação do presente número e* se estiver preenchida uma das condições previstas nas alíneas a) e b):»

Alteração

«Considera-se que as operações de transporte não afetam significativamente a concorrência internacional no setor dos transportes se estiver preenchida uma das condições previstas nas alíneas a) e b):»

Or. pl

Justificação

Permitir a circulação transfronteiriça de veículos não conformes contraria o principal objetivo da diretiva que é o de fixar as dimensões máximas autorizadas no tráfego nacional e internacional e os pesos máximos autorizados no tráfego internacional para certos veículos rodoviários.

Alteração 162
Oldřich Vlasák

Proposta de diretiva
Artigo 1 – n.º 1 – ponto 2 – alínea b)
Diretiva 96/53/CE
Artigo 4 – n.º 4 – parágrafo 2

Texto da Comissão

Considera-se que as operações de transporte não afetam significativamente a concorrência internacional no setor dos

Alteração

Considera-se que as operações de transporte não afetam significativamente a concorrência internacional no setor dos

transportes se forem realizadas no território de um Estado-Membro ou, no caso de uma operação transfronteiriça, exclusivamente entre dois Estados-Membros limítrofes que tenham adotado medidas em aplicação do presente número e se estiver preenchida uma das condições previstas nas alíneas a) e b):

transportes se forem realizadas no território de um Estado-Membro ou, no caso de uma operação transfronteiriça, exclusivamente entre dois Estados-Membros limítrofes que tenham adotado medidas em aplicação do presente número e se estiver preenchida uma das condições previstas nas alíneas a) e b). *No caso de operações de transporte no território de um Estado-Membro, assim como das referidas operações transfronteiriças, os Estados-Membros afetados podem restringir de forma não discriminatória estas operações a uma infraestrutura selecionada. Neste caso, os Estados-Membros são obrigados a informar as empresas transportadoras, de forma adequada e com a máxima antecedência possível, acerca das restrições em causa.*

Or. cs

Justificação

Por razões de segurança rodoviária e de preservação do estado da infraestrutura, os Estados-Membros têm de ter a possibilidade de reduzir a circulação de cargas excecionais apenas à infraestrutura adequada para tal.

Alteração 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 de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2 – alínea b)

Diretiva 96/53/CE

Artigo 4 – n.º 4 – parágrafo 2

Texto da Comissão

«Considera-se que as operações de transporte não afetam significativamente a concorrência internacional no setor dos transportes se forem realizadas no território de um Estado-Membro ou, no caso de uma operação transfronteiriça, exclusivamente

Alteração

«Considera-se que as operações de transporte não afetam significativamente a concorrência internacional no setor dos transportes se forem realizadas no território de um Estado-Membro ou, no caso de uma operação transfronteiriça, exclusivamente

entre *dois* Estados-Membros limítrofes que tenham adotado medidas *em aplicação do presente número* e se estiver preenchida uma das condições previstas nas alíneas a) e b):»

entre Estados-Membros limítrofes que tenham adotado medidas *nesse sentido e se, no que toca às dimensões*, estiver preenchida uma das condições previstas nas alíneas a) e b):»

Or. en

Alteração 164

Marita Ulvskog, Ole Christensen, Liisa Jaakonsaari

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2 – alínea b)

Diretiva 96/53/CE

Artigo 4 – n.º 4 – parágrafo 2

Texto da Comissão

«Considera-se que as operações de transporte não afetam significativamente a concorrência internacional no setor dos transportes se forem realizadas no território de um Estado-Membro ou, no caso de uma operação transfronteiriça, *exclusivamente* entre *dois* Estados-Membros limítrofes que tenham adotado medidas em aplicação do presente número e se estiver preenchida uma das condições previstas nas alíneas a) e b):»

Alteração

«Considera-se que as operações de transporte não afetam significativamente a concorrência internacional no setor dos transportes se forem realizadas no território de um Estado-Membro ou, no caso de uma operação transfronteiriça, entre Estados-Membros limítrofes que tenham adotado medidas em aplicação do presente número e se estiver preenchida uma das condições previstas nas alíneas a) e b):»

Or. sv

Alteração 165

Peter van Dalen

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – n.º 2 – alínea b)

Diretiva 96/53/CE

Artigo 4 – n.º 4 – parágrafo 2

Texto da Comissão

«Considera-se que as operações de

Alteração

«Considera-se que as operações de

transporte não afetam significativamente a concorrência internacional no setor dos transportes se forem realizadas no território de um Estado-Membro ou, no caso de uma operação transfronteiriça, **exclusivamente** entre **dois** Estados-Membros limítrofes que tenham adotado medidas em aplicação do presente número e se estiver preenchida uma das condições previstas nas alíneas a) e b):»

transporte não afetam significativamente a concorrência internacional no setor dos transportes se forem realizadas no território de um Estado-Membro ou, no caso de uma operação transfronteiriça, entre Estados-Membros limítrofes que tenham adotado medidas em aplicação do presente número e se estiver preenchida uma das condições previstas nas alíneas a) e b):»

Or. nl

Alteração 166
Silvia-Adriana Țicău

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2 – alínea b)
Diretiva 96/53/CE
Artigo 4 – n.º 4 – parágrafo 2

Texto da Comissão

«Considera-se que as operações de transporte não afetam significativamente a concorrência internacional no setor dos transportes se forem realizadas no território de um Estado-Membro ou, no caso de uma operação transfronteiriça, exclusivamente entre dois Estados-Membros limítrofes que tenham adotado medidas em aplicação do presente número e se estiver preenchida uma das condições previstas nas alíneas a) e b):»

Alteração

«Considera-se que as operações de transporte não afetam significativamente a concorrência internacional no setor dos transportes se forem realizadas no território de um Estado-Membro ou, no caso de uma operação transfronteiriça, exclusivamente entre dois Estados-Membros limítrofes que tenham adotado medidas em aplicação do presente número e se estiver preenchida uma das condições previstas nas alíneas a) e b). ***Ao autorizar que os referidos veículos e conjuntos de veículos realizem operações transfronteiriças, cada Estado-Membro deve determinar a rede rodoviária onde lhes é permitido circular. Esta rede rodoviária deve fazer parte das redes transeuropeias de transportes (RTE-T), na aceção do Regulamento n.º .../2013 (Regulamento relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes).***

Alteração 167

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

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2 – alínea b)

Diretiva 96/53/CE

Artigo 4 – n.º 4 – parágrafo 2

Texto da Comissão

«Considera-se que as operações de transporte não afetam significativamente a concorrência internacional no setor dos transportes se forem realizadas no território de um Estado-Membro ou, no caso de uma operação transfronteiriça, **exclusivamente** entre **dois** Estados-Membros limítrofes que tenham adotado medidas em aplicação do presente número e se estiver preenchida uma das condições previstas nas alíneas a) e b):»

Alteração

«Em conformidade com o princípio da subsidiariedade, considera-se que as operações de transporte *que utilizam veículos ou conjuntos de veículos com dimensões e pesos que se afastam dos previstos nos pontos 1, 2, 3 e 4 do anexo I* não afetam significativamente a concorrência internacional no setor dos transportes se forem realizadas no território de **uma autoridade competente de um Estado-Membro ou, no caso de uma operação transfronteiriça, **que são permitidas entre duas ou várias autoridades competentes de** Estados-Membros limítrofes que tenham adotado medidas em aplicação do presente número e se estiver preenchida uma das condições previstas nas alíneas a) e b). **As autoridades competentes dos Estados-Membros devem determinar os requisitos específicos para o veículo, a infraestrutura e o condutor de modo a assegurar um nível de segurança adequado. A utilização transfronteiriça destes veículos deve assentar em acordos bilaterais ou multilaterais entre os Estados-Membros envolvidos que especifiquem os trajetos e outras condições que precisam de ser cumpridas.**»**

Alteração 168
Phil Bennion

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2 – alínea b)

Diretiva 96/53/CE

Artigo 4 – n.º 4 – parágrafo 2

Texto da Comissão

«Considera-se que as operações de transporte não afetam significativamente a concorrência internacional no setor dos transportes se forem realizadas no território de um Estado-Membro ou, no caso de uma operação transfronteiriça, exclusivamente entre dois Estados-Membros limítrofes **que tenham adotado medidas em aplicação do presente número e se estiver preenchida uma das condições previstas nas alíneas a) e b):**»

Alteração

«Considera-se que as operações de transporte não afetam significativamente a concorrência internacional no setor dos transportes **nem os objetivos ambientais e de segurança da União Europeia** se forem realizadas no território de um Estado-Membro ou, no caso de uma operação transfronteiriça, exclusivamente entre dois Estados-Membros limítrofes **caso estejam preenchidas as condições previstas na alínea a), ou caso ambos tenham adotado medidas a que se refere o artigo 4.º-A (novo) e estejam preenchidas as condições previstas na alínea b):**»

Or. en

Justificação

Para evitar distorções no mercado único dentro da zona de livre circulação, devem ser definidos requisitos comuns para a utilização transfronteiriça de veículos mais longos. Contudo, tal não é aplicável ao setor da silvicultura e da madeira em determinados Estados-Membros.

Alteração 169
Phil Bennion

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2 – alínea b-A) (nova)

Diretiva 96/53/CE

Artigo 4 – n.º 7-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(b-A) Ao artigo 4.º é aditado o seguinte número:

7-A. O mais tardar [três anos após a data de publicação da presente diretiva], a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a aplicação do artigo 4.º e do artigo 4.º-A (novo). O relatório deve avaliar se as disposições nos termos do artigo 4.º são contrárias aos objetivos ambientais e de segurança da União e se o artigo 4.º-A (novo) necessita de ser adaptado de modo a ficar em conformidade com os novos desenvolvimentos tecnológicos. O relatório deve ser acompanhado de uma proposta legislativa, se for caso disso.

Or. en

Alteração 170

Phil Bennion

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2 – alínea b-B) (nova)

Diretiva 96/53/CE

Artigo 4 – n.º 7-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(b-B) Ao artigo 4.º é aditado o seguinte número:

7-B. Dois Estados-Membros limítrofes podem autorizar a circulação no seu território de veículos ou conjuntos de veículos utilizados no transporte de mercadorias para uma operação transfronteiriça, com dimensões que ultrapassem as que se encontram previstas no ponto 1.3 do anexo I, desde que a sua utilização seja notificada à Comissão Europeia antes da adoção da

presente diretiva.

Or. en

Alteração 171
Ismail Ertug, Brian Simpson

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2 – alínea b-A) (nova)
Diretiva 96/53/CE
Artigo 4 – n.º 5

Texto da Comissão

Alteração

(b-A) O n.º 5 do artigo 4.º passa a ter a seguinte redação:

«(5) Os Estados-Membros poderão autorizar os veículos e conjuntos de veículos que utilizem novas tecnologias ou novos conceitos que não permitam satisfazer uma ou várias das exigências da diretiva a efetuar operações durante um período de ensaio, se forem cumpridas as seguintes condições:

- As operações de transporte devem ser limitadas a um âmbito local, numa área bem definida no território de um Estado-Membro.

- O período de ensaio é limitado a 24 meses.

- O ensaio deve ser acompanhado cientificamente. Neste âmbito, devem ser analisados os efeitos dos veículos sujeitos a ensaio quanto aos seguintes aspetos: infraestrutura, segurança rodoviária, transferência modal, compatibilidade com as ofertas existentes de transporte combinado, ambiente, condições laborais do condutor e aceitação pública.

- Anualmente, deve ser entregue à Comissão um relatório oficial relativo à evolução do ensaio e aos resultados do acompanhamento científico.

- A Comissão Europeia publica os relatórios.

Os Estados-Membros informam previamente a Comissão Europeia sobre os ensaios planeados. A Comissão verifica a admissibilidade dos ensaios com base nas condições especificadas anteriormente. A Comissão deve recusar ensaios não conformes com a presente diretiva ou que violem a concorrência internacional. A Comissão informa o Parlamento Europeu sobre a decisão.»

Or. de

Justificação

Os Estados-Membros podem continuar a permitir ensaios com veículos que diverjam das dimensões e dos pesos autorizados. Os ensaios devem ser realizados de modo que a concorrência internacional não seja ameaçada e não surjam consequências negativas para o mercado interno. As condições-quadro garantem que, no período de ensaio, surjam, de facto, novos elementos. Os resultados do ensaio devem ser tornados acessíveis à UE, aos Estados-Membros e ao público.

Alteração 172

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

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2 – alínea b-A) (nova)

Diretiva 96/53/CE

Artigo 4 – n.º 3-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(b-A) Ao artigo 4.º é aditado o número seguinte:

3-A. A Comissão deve apresentar uma proposta que reflita uma abordagem harmonizada face aos procedimentos para a emissão de licenças especiais por parte das autoridades competentes nos diferentes Estados-Membros e/ou regiões que autorizem a circulação de cargas indivisíveis.

Alteração 173
Peter van Dalen

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2-A (novo)
Diretiva 96/53/CE
Artigo 4 – n.º 5-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

2-A. É aditado ao artigo 4.º o seguinte n.º 5-A:

5-A. Os Estados-Membros podem autorizar o transporte transfronteiriço em veículos, incluindo conjuntos de veículos, que não satisfaçam as especificações previstas nos pontos 1, 2, 3 e 4 do anexo, desde que não exerçam qualquer tipo de discriminação entre os Estados-Membros onde os veículos em causa foram registados. Os Estados-Membros designarão os troços da rede rodoviária em que a circulação destes veículos ou conjuntos de veículos está autorizada. Esta informação deverá ser disponibilizada ao público.

Or. nl

Alteração 174
Brian Simpson, Georges Bach

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2-A (novo)
Diretiva 96/53/CE
Artigo 4 – n.º 4 – parágrafo 2-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

2-A) No artigo 4.º, n.º 4, é inserido o

seguinte após o segundo parágrafo:

Sem prejuízo dos direitos dos Estados-Membros previstos nos atos de adesão à União, são proibidas as operações de transporte internacional realizadas por veículos ou conjuntos de veículos com dimensões distintas das previstas nos pontos 1.1, 1.2, 1.4 a 1.8, 4.2 e 4.4 do anexo I.

Or. en

Justificação

Trata-se de fazer o alinhamento com a estrutura e o objetivo do artigo 4.º, n.º 1.

Alteração 175
Dieter-Lebrecht Koch

Proposta de diretiva
Artigo 1 – n.º 1 – ponto 2-A (novo)
Diretiva 96/53/CE
Artigo 4 – n.º 5

Texto da Comissão

Alteração

(2-A) O artigo 4.º, n.º 5, passa a ter a seguinte redação:

(5) Os Estados-Membros são incentivados a autorizar os veículos e conjuntos de veículos que utilizem novas tecnologias ou novos conceitos que não permitam satisfazer uma ou várias das exigências da diretiva a efetuar determinadas operações de transporte local durante um período de ensaio. Os Estados-Membros informarão a Comissão desse facto.

Or. xm

Alteração 176
Michel Dantin, Dominique Riquet

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2-A (novo)

Diretiva 96/53/CE
Artigo 4 – n.º 4 – parágrafo 2-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

2-A) No artigo 4.º, n.º 4, o seguinte parágrafo é aditado após o segundo parágrafo:

«Sem prejuízo dos direitos dos Estados-Membros previstos nos atos de adesão à União, é proibido o transporte internacional realizado por veículos ou conjuntos de veículos cujas dimensões e cujo peso superior a 44 toneladas não estejam em conformidade com o previsto no anexo I.»

Or. fr

Alteração 177
Marita Ulvskog, Ole Christensen, Liisa Jaakonsaari

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2-A (novo)
Diretiva 96/53/CE
Artigo 4 – n.º 2

Texto da Comissão

Alteração

2-A. O artigo 4.º, parágrafo 2 da Diretiva 96/53/CE passa a ter a seguinte redação:

Novo segundo parágrafo:

«As operações de transporte transfronteiriço por veículos ou conjuntos de veículos para o transporte de mercadorias que não satisfaçam os requisitos do ponto 2 do anexo I são autorizadas entre os Estados-Membros que tenham adotado medidas de autorização dessas derrogações.»

Or. sv

Alteração 178

Marita Ulvskog, Ole Christensen, Liisa Jaakonsaari

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2-B (novo)

Diretiva 96/53/CE

Artigo 4 – n.º 4

Texto da Comissão

Alteração

2-B. O artigo 4.º, n.º 4, primeiro parágrafo, da Diretiva 96/53/CE passa a ter a seguinte redação:

«4. Os Estados-Membros podem autorizar a circulação no seu território de veículos ou de conjuntos de veículos utilizados no transporte que efetuem certas operações de transporte nacional, que não afetem significativamente a concorrência internacional no setor dos transportes e cujas dimensões se afastem das definidas nos pontos 1.1, 1.2, 1.4 a 1.8, 4.2 e 4.4 do anexo I.»

Or. sv

Alteração 179

Philip Bradbourn

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 3

Texto da Comissão

Alteração

3) São suprimidos *o n.º 6 do artigo 4.º, a alínea b) do artigo 5.º e o artigo 8.º-A.*

3) **O artigo 4.º, n.º 6, é alterado do seguinte modo:**

As autoridades competentes dos Estados-Membros limítrofes podem autorizar operações transfronteiriças que utilizem veículos ou conjuntos de veículos com dimensões e pesos que se afastem dos previstos nos pontos 1, 2, 3 e 4 do anexo I desde que não discriminem por razões de Estado-Membro do registo do trator, do reboque ou do semirreboque. As referidas autoridades competentes («podem» ou

«devem») definir os trajetos onde estão autorizados a circular os veículos ou conjuntos de veículos com dimensões e pesos que se afastem dos previstos nos pontos 1, 2, 3 e 4 do anexo I. Os Estados-Membros devem informar a Comissão sobre essas questões e disponibilizar as informações ao público.

O artigo 5.º, alínea b), e o artigo 8.º-A são suprimidos.

Or. en

Alteração 180
Jim Higgins, Phil Prendergast, Jacqueline Foster

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 3

Texto da Comissão

3) São suprimidos *o n.º 6 do artigo 4.º, a alínea b) do artigo 5.º e o artigo 8.º-A.*

Alteração

3) *O artigo 4.º, n.º 6, é alterado do seguinte modo: As autoridades competentes dos Estados-Membros limítrofes podem autorizar operações de transporte transfronteiriço que utilizem veículos ou conjuntos de veículos com dimensões e pesos que se afastem dos previstos nos pontos 1, 2, 3 e 4 do anexo I desde que não discriminem por razões de Estado-Membro do registo do trator, do reboque ou do semirreboque. As referidas autoridades competentes podem definir os trajetos onde estão autorizados a circular os veículos ou conjuntos de veículos com dimensões e pesos que se afastem dos previstos nos pontos 1, 2, 3 e 4 do anexo I. Pode prever-se que os Estados-Membros tenham de informar a Comissão sobre estas questões; o artigo 5.º, alínea b), e o artigo 8.º-A são suprimidos.*

Or. en

Justificação

Os Estados-Membros cujas respetivas infraestruturas tenham capacidade para veículos com alturas superiores a 4 metros devem poder efetuar trocas comerciais transfronteiriças. Este facto não deve conduzir a uma situação de discriminação com base no país de registo, nem tão pouco deve obrigar os Estados-Membros que desejem restringir a altura dos veículos a, no máximo, 4 metros a aceitarem veículos com altura superior.

Alteração 181

Dieter-Lebrecht Koch

Proposta de diretiva

Artigo 1 – n.º 1 – ponto 3-A (novo)

Diretiva 96/53/CE

Artigo 4-A – n.º 6-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

3-A) Ao artigo 4.º, é aditado o seguinte n.º 6-A:

6-A) A Comissão Europeia ficará habilitada, com base nos dados fornecidos no artigo 4.º, n.º 5, a definir especificações aplicáveis a esses veículos, com vista à homologação básica, que garantam uma mais-valia para a segurança rodoviária e a proteção ambiental.

Or. xm

Alteração 182

Georges Bach, Bogusław Liberadzki

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 4-A (novo)

Diretiva 96/53/CE

Artigo 4 – n.º 5

Texto da Comissão

Alteração

4-A) O artigo 4.º, n.º 5, da presente diretiva é completado com o seguinte:

De modo a definir os referidos períodos de ensaio, é necessário satisfazer as

seguintes condições:

- o período de ensaio não deve ser superior a 5 anos;

- as operações de transporte devem ocorrer numa zona localizada e bem definida do território do Estado-Membro;

- o ensaio deve ser monitorizado oficialmente tendo em conta os impactos na infraestrutura, na segurança rodoviária, na divisão modal e no ambiente;

- um relatório oficial dos resultados da monitorização do ensaio deve ser enviado à Comissão e disponibilizado ao público.

Or. en

Justificação

Para se conseguir resultados eficientes a nível da UE, os períodos de ensaio definidos pelos Estados-Membros têm de satisfazer determinadas condições e ser monitorizados.

Alteração 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 de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 5-A (novo)

Diretiva 96/53/CE

Artigo 4 – n.º 7-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

5-A) Ao artigo 4.º é aditado o seguinte n.º 7-A:

7-A. Os Estados-Membros limítrofes que numa base permanente, desde a entrada em vigor da Diretiva 96/53/CE, autorizam o transporte rodoviário de mercadorias com veículos ou conjuntos de veículos com pesos e/ou dimensões que se afastam das que constam do anexo I, tal como previsto no artigo 4.1, alínea a), e

artigo 4.2, alínea a), e, no que toca às dimensões, em conformidade com o artigo 4.º, n.º 4, juntamente, no que toca às operações transfronteiriças, com os desvios que constam do anexo I, ponto 1.3, podem autorizar operações transfronteiriças entre si com esses veículos e conjuntos de veículos. Os referidos Estados-Membros e os Estados-Membros limítrofes onde veículos mais longos, mais pesados ou mais altos são provisoriamente autorizados podem igualmente autorizar operações transfronteiriças entre si mediante acordos mútuos. Os Estados-Membros devem notificar a Comissão relativamente a este procedimento.

Or. en

Justificação

Em conformidade com o princípio da subsidiariedade, os Estados-Membros devem ter o direito de decidir quais as soluções de transporte adequadas às suas circunstâncias específicas desde que essas soluções não criem situações de discriminação entre os veículos nacionais e os outros veículos. A Diretiva 96/53/CE já dá aos Estados-Membros grande latitude relativamente a esta questão.

Alteração 184 **Petri Sarvamaa**

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 5-B (novo)
Diretiva 96/53/CE
Artigo 4 – n.º 7-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

5-B) Ao artigo 4.º é aditado o seguinte n.º 7-B:

7-B. Este procedimento dos Estados-Membros que autorizam operações transfronteiriças com veículos mais pesados, mais longos e/ou mais altos mediante acordo mútuo, bem como o

procedimento de notificação da Comissão, será reavaliado 5 anos após a presente diretiva entrar em vigor.

Or. en

Alteração 185
Phil Bennion

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2 – alínea a-A) (nova)
Diretiva 96/53/CE
Artigo 4-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

2-A) É aditado o artigo 4.º-A:

Artigo 4.º-A

O Estado-Membro que concede a autorização deve assegurar que as seguintes medidas são implementadas no seu território para os veículos ou conjuntos de veículos com dimensões que se afastam das previstas no anexo I, pontos 1.1, 1.2, 1.4 a 1.8, 4.2 e 4.4:

a) Os veículos ou conjuntos de veículos não devem exceder o peso máximo autorizado para veículos previsto no ponto 2.2.2, alínea c), e devem estar equipados segundo os requisitos de segurança que constam dos artigos 10.º e 12.º do Regulamento (CE) n.º 661/2009;

b) Os veículos ou conjuntos de veículos devem cumprir os limites de emissões definidos no anexo I do Regulamento (CE) n.º 595/2009;

c) O Estado-Membro que concedeu a autorização adotou um mecanismo para internalizar os custos externos da utilização destes veículos, bem como acordos de transferência modal do transporte rodoviário para o transporte ferroviário;

d) O Estado-Membro que concedeu a autorização adotou formação específica, em conformidade com a Diretiva 2003/59/CE, e os requisitos de certificação previstos pelas autoridades relevantes, incluindo experiência mínima de condução de 5 anos;

e) Os veículos ou conjuntos de veículos só estão autorizados a circular em trajetos designados. A referida designação só pode ocorrer se a estrada e a infraestrutura associada de toda a estrada tiverem sido concebidas e construídas de forma compatível com a utilização destes veículos.

Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão as medidas tomadas em aplicação do presente artigo. As decisões que visem autorizar os veículos com dimensões que se afastam das previstas no anexo I, pontos 1.1, 1.2, 1.4 a 1.8, 4.2 e 4.4, não podem entrar em vigor se a Comissão Europeia a elas se opuser, fundamentando a sua objeção;

Or. en

Justificação

Para evitar o aparecimento de distorções no mercado único dentro da zona de livre circulação e de contradições face aos objetivos ambientais e de segurança da União Europeia, devem ser definidos requisitos comuns.

Alteração 186

Ismail Ertug

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 6

Diretiva 96/53/CE

Artigo 8 – n.º 1

Texto da Comissão

A fim de melhorar o desempenho aerodinâmico dos veículos ou conjuntos de

Alteração

A fim de melhorar o desempenho aerodinâmico dos veículos ou conjuntos de

veículos, os comprimentos máximos previstos no anexo I, ponto 1.1, podem ser excedidos pelos veículos ou conjuntos de veículos equipados com dispositivos que satisfaçam os requisitos a seguir especificados, desde que esse aumento do comprimento tenha por único objetivo permitir a instalação, na retaguarda do veículo ou conjunto de veículos, de dispositivos que melhorem as suas características aerodinâmicas.

veículos, os comprimentos máximos previstos no anexo I, ponto 1.1, podem ser excedidos pelos veículos ou conjuntos de veículos equipados com dispositivos *e* que satisfaçam os requisitos a seguir especificados, ***sob a condição de não ser afetada a participação dos veículos ou de partes do veículos (por exemplo, semirreboque, caixa móvel) no transporte combinado***, desde que esse aumento do comprimento tenha por único objetivo permitir a instalação, na retaguarda do veículo ou conjunto de veículos, de dispositivos que melhorem as suas características aerodinâmicas.

Or. de

Justificação

Quando se altera a aerodinâmica dos camiões, deve garantir-se que os veículos também poderão participar, no futuro, sem restrições, no transporte combinado.

Alteração 187 **Markus Ferber**

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 6
Diretiva 96/53/CE
Artigo 8 – n.º 1

Texto da Comissão

A fim de melhorar o desempenho aerodinâmico dos veículos ou conjuntos de veículos, os comprimentos máximos previstos no anexo I, ponto 1.1, podem ser excedidos pelos veículos ou conjuntos de veículos equipados com dispositivos que satisfaçam os requisitos a seguir especificados, desde que esse aumento do comprimento tenha por único objetivo permitir a instalação, na retaguarda do veículo ou conjunto de veículos, de dispositivos que melhorem as suas características aerodinâmicas.

Alteração

A fim de melhorar o desempenho aerodinâmico ***e para a otimização dos componentes adicionais*** dos veículos ou conjuntos de veículos, os comprimentos máximos previstos no anexo I, ponto 1.1, podem ser excedidos pelos veículos ou conjuntos de veículos equipados com dispositivos que satisfaçam os requisitos a seguir especificados, desde que esse aumento do comprimento tenha por único objetivo permitir a instalação, na retaguarda do veículo ou conjunto de veículos, de dispositivos que melhorem as

suas características aerodinâmicas.

Or. de

Justificação

Deve aplicar-se uma abordagem uniforme na melhoria da eficiência energética e da segurança rodoviária.

Alteração 188
Inés Ayala Sender

Proposta de diretiva
Artigo 1 – n.º 1 – ponto 6
Diretiva 96/53/CE
Artigo 8 – n.º 1

Texto da Comissão

A fim de melhorar o desempenho aerodinâmico dos veículos ou conjuntos de veículos, os comprimentos máximos previstos no anexo I, ponto 1.1, podem ser excedidos pelos veículos ou conjuntos de veículos equipados com dispositivos que satisfaçam os requisitos a seguir especificados, desde que esse aumento do comprimento tenha por único objetivo permitir a instalação, na retaguarda do veículo ou conjunto de veículos, de dispositivos que melhorem as suas características aerodinâmicas.

Alteração

A fim de melhorar **a segurança rodoviária e** o desempenho aerodinâmico dos veículos ou conjuntos de veículos, os comprimentos máximos previstos no anexo I, ponto 1.1, podem ser excedidos pelos veículos ou conjuntos de veículos equipados com dispositivos que satisfaçam os requisitos a seguir especificados, desde que esse aumento do comprimento tenha por único objetivo permitir a instalação, na retaguarda do veículo ou conjunto de veículos, de dispositivos que melhorem as suas características aerodinâmicas.

Or. es

Justificação

Esta alteração repõe a mesma redação do artigo 9.º e coloca em pé de igualdade a necessidade de que as modificações nas caixas devem também contribuir para melhorar a segurança rodoviária.

Alteração 189
Dieter-Lebrecht Koch

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 6
Diretiva 96/53/CE
Artigo 8-A – n.º 1-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(1-A) Para a melhoria da segurança rodoviária, os dispositivos aerodinâmicos e de proteção contra o encaixe a instalar na retaguarda e nos lados dos veículos e seus reboques devem ser compostos por material que absorva a energia, que minimizem de forma significativa as consequências de um acidente para os outros utentes da estrada.

Or. de

Alteração 190
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 6
Diretiva 96/53/CE
Artigo 8 – n.º 1

Texto da Comissão

Alteração

A fim de melhorar o desempenho aerodinâmico dos veículos ou conjuntos de veículos, os comprimentos máximos previstos no anexo I, ponto 1.1, podem ser excedidos pelos veículos ou conjuntos de veículos equipados com dispositivos que satisfaçam os requisitos a seguir especificados, desde que esse aumento do comprimento tenha por único objetivo permitir a instalação, na retaguarda do veículo ou conjunto de veículos, de dispositivos que melhorem as suas características aerodinâmicas.

Suprimido

Or. en

Alteração 191

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 6

Diretiva 96/53/CE

Artigo 8 – n.º 3-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

3-A. A Comissão deve desenvolver e propor um sistema de ensaios harmonizado para maximizar os impactos em termos de segurança dos novos equipamentos frontais, laterais e traseiros dos camiões relativamente aos peões e aos ciclistas.

Or. en

Alteração 192

Corien Wortmann-Kool

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 6

Diretiva 96/53/CE

Artigo 8 – n.º 2 – parte introdutória

Texto da Comissão

Alteração

Os requisitos de desempenho e de segurança que os dispositivos mencionados no n.º 1 devem ***satisfazer*** são os seguintes:

Os requisitos de desempenho e de segurança que os dispositivos mencionados no n.º 1 devem ***considerar em termos de certificação*** são os seguintes:

Or. en

Alteração 193

Gesine Meissner

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 6

Diretiva 96/53/CE

Artigo 8 – n.º 2 – parte introdutória

Texto da Comissão

Os requisitos de desempenho e de segurança que os dispositivos mencionados no n.º 1 devem *satisfazer* são os seguintes:

Alteração

Os requisitos de desempenho e de segurança que os dispositivos mencionados no n.º 1 devem *considerar em termos de certificação* são os seguintes:

Or. en

Alteração 194

Corien Wortmann-Kool

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 6

Diretiva 96/53/CE

Artigo 8 – n.º 2 – travessão 2

Texto da Comissão

em termos de segurança rodoviária *e de segurança do transporte intermodal*:

Alteração

em termos de segurança rodoviária:

Or. en

Alteração 195

Gesine Meissner

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 6

Diretiva 96/53/CE

Artigo 8 – n.º 2 – travessão 2

Texto da Comissão

em termos de segurança rodoviária *e de segurança do transporte intermodal*:

Alteração

em termos de segurança rodoviária:

Or. en

Justificação

O transporte intermodal constitui apenas uma parte mínima do transporte rodoviário. Como tal, não há necessidade de tornar todos os dispositivos aerodinâmicos compatíveis com o transporte intermodal. Isso restringe os atuais desenvolvimentos do mercado, bem como as inovações tecnológicas. Também é contraproducente relativamente ao objetivo geral de sustentabilidade, ou seja, reduzir as emissões e o consumo de combustível nas operações de transporte rodoviário de mercadorias.

Alteração 196 **Inés Ayala Sender**

Proposta de diretiva
Artigo 1 – n.º 1 – ponto 6
Diretiva 96/53/CE
Artigo 8 – n.º 2 – travessão 2 – alínea i)

Texto da Comissão

fixação e durabilidade adequadas para **limitar o** risco de se soltarem,

Alteração

fixação e durabilidade adequadas para **assegurar que não existe** risco de se soltarem, **incluindo em circunstâncias extremas,**

Or. es

Alteração 197 **Markus Ferber**

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 6
Diretiva 96/53/CE
Artigo 8 – n.º 2 – travessão 2 – subalínea ii)

Texto da Comissão

senalética diurna e noturna, eficaz em condições meteorológicas desfavoráveis, que permita aos outros utentes da estrada aperceberem-se do gabarito exterior do veículo,

Alteração

senalética diurna e noturna, **em conformidade com as condições da homologação no que diz respeito à montagem dos dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa,** eficaz em condições meteorológicas desfavoráveis, que permita aos outros utentes da estrada aperceberem-se do gabarito exterior do

veículo,

Or. de

Justificação

Para aumentar a segurança rodoviária, devem aplicar-se homologações em conformidade com ECE-R48.

Alteração 198
Inés Ayala Sender

Proposta de diretiva
Artigo 1 – n.º 1 – ponto 6
Diretiva 96/53/CE
Artigo 8 – n.º 2 – travessão 2 – alínea ii)

Texto da Comissão

sinalética diurna e noturna, eficaz em condições meteorológicas desfavoráveis, que permita aos outros utentes da estrada aperceberem-se do gabarito exterior do veículo,

Alteração

sinalética diurna e noturna, eficaz em condições meteorológicas desfavoráveis, que permita aos outros utentes da estrada aperceberem-se do gabarito exterior do veículo *e do perímetro da caixa,*

Or. es

Alteração 199
Inés Ayala Sender

Proposta de diretiva
Artigo 1 – n.º 1 – ponto 6
Diretiva 96/53/CE
Artigo 8 – n.º 2 – travessão 2 – alínea ii-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

(ii-A) conceção que não reduza a visibilidade por parte do condutor da retaguarda do veículo. A fim de aumentar a visibilidade, pode condicionar-se a existência de sistemas adicionais para suprimir a falta de visibilidade, como

câmaras, sensores, espelhos, etc.

Or. es

Alteração 200
Inés Ayala Sender

Proposta de diretiva
Artigo 1 – n.º 1 – ponto 6
Diretiva 96/53/CE
Artigo 8 – n.º 2 – travessão 2 – alínea iii)

Texto da Comissão

conceção que limite os riscos para os outros veículos e seus passageiros em caso de colisão,

Alteração

conceção que limite os riscos para **outros utentes da estrada, em particular utentes vulneráveis (ciclistas, peões, veículos motorizados de duas rodas), bem como para** os outros veículos e seus passageiros em caso de colisão,

Or. es

Alteração 201
Ismail Ertug

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 6
Diretiva 96/53/CE
Artigo 8 – n.º 2 – travessão 2 – subalínea iv-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

(iv-A) o comprimento do dispositivo deve ser limitado à dimensão máxima de 500 mm, definida no ponto 1.1 do anexo I;

Or. de

Justificação

Na conceção dos componentes aerodinâmicos, é válido o Regulamento (UE) n.º 1230/2012. Segundo este, os componentes aerodinâmicos devem ser concebidos de maneira que, sem

aumentar a superfície de carregamento, sobressaiam, no máximo, 50 centímetros da retaguarda do veículo e o veículo possa participar, sem restrições, no transporte combinado.

Alteração 202
Gesine Meissner

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 6

Diretiva 96/53/CE

Artigo 8 – n.º 2 – travessão 3 – alínea ii)

Texto da Comissão

Alteração

tratando-se de um reboque ou semirreboque, inserção na unidade ferroviária, marítima ou fluvial quando de operações de transporte intermodal,

Suprimido

Or. en

Justificação

O transporte intermodal constitui apenas uma parte mínima do transporte rodoviário. Como tal, não há necessidade de tornar todos os dispositivos aerodinâmicos compatíveis com o transporte intermodal. Isso restringe os atuais desenvolvimentos do mercado, bem como as inovações tecnológicas. Também é contraproducente relativamente ao objetivo geral de sustentabilidade, ou seja, reduzir as emissões e o consumo de combustível nas operações de transporte rodoviário de mercadorias.

Alteração 203
Saïd El Khadraoui, Brian Simpson

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 6

Diretiva 96/53/CE

Artigo 8 – n.º 2 – travessão 3 – alínea iii)

Texto da Comissão

Alteração

facilidade de rebatimento, recolhimento ou remoção pelo condutor.

dispositivos que podem ser rebatidos e endireitados automaticamente.

Or. en

Justificação

A atual proposta da Comissão introduz a possibilidade de aumentar a dimensão dos dispositivos aerodinâmicos na retaguarda dos veículos até 2 metros e introduz a opção de manuseamento manual. Este facto pode causar problemas ao condutor em termos de perda de tempo e pode constituir um perigo para a saúde dos condutores.

Alteração 204 Mathieu Grosch

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 6

Diretiva 96/53/CE

Artigo 8 – n.º 2 – travessão 3 – alínea iii)

Texto da Comissão

facilidade de rebatimento, recolhimento ou remoção pelo condutor.

Alteração

dispositivos que se rebatem e endireitam automaticamente.

Or. en

Justificação

Estes dispositivos devem ser rebatidos e endireitados automaticamente de modo a não constituírem um perigo para a saúde do condutor e para assegurar um melhor manuseamento.

Alteração 205 Markus Ferber

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 6

Diretiva 96/53/CE

Artigo 8 – n.º 2 – travessão 3 – última frase

Texto da Comissão

O aumento do comprimento máximo **não deve implicar o aumento da** capacidade de carga do veículo ou conjunto de veículos.

Alteração

O aumento do comprimento máximo **expande a** capacidade de carga do veículo ou conjunto de veículos **sem aumentar o peso total dos veículos.**

Or. de

Justificação

Para aumentar a eficiência energética de forma coerente, as concessões no comprimento tendo em vista a aerodinâmica devem ser usadas para aumentar o volume de carga.

Alteração 206 **Markus Ferber**

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 6
Diretiva 96/53/CE
Artigo 8 – n.º 3

Texto da Comissão

Previamente à sua comercialização, os dispositivos aerodinâmicos, e a sua instalação nos veículos, devem ser autorizados pelos Estados-Membros, **que** para o efeito emitirão um certificado. Previamente à sua comercialização, os dispositivos aerodinâmicos, e a sua instalação nos veículos, devem ser autorizados pelos Estados-Membros, que para o efeito emitirão um certificado. Este certificado atesta o cumprimento dos requisitos especificados no n.º 2 e indica que o dispositivo contribui de forma significativa para melhorar o desempenho aerodinâmico. Os certificados de autorização emitidos num Estado-Membro devem ser reconhecidos pelos outros Estados-Membros.

Alteração

Previamente à sua comercialização, os dispositivos aerodinâmicos, e a sua instalação nos veículos, devem ser autorizados pelos Estados-Membros. **Para a homologação de veículos, devem aplicar-se regras idênticas e práticas em toda a Europa. Os Estados-Membros** para o efeito emitirão um certificado. Este certificado atesta o cumprimento dos requisitos especificados no n.º 2 e indica que o dispositivo contribui de forma significativa para melhorar o desempenho aerodinâmico. Os certificados de autorização emitidos num Estado-Membro devem ser reconhecidos pelos outros Estados-Membros.

Or. de

Alteração 207 **Jacqueline Foster**

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 6
Diretiva 96/53/CE
Artigo 8 – n.º 3

Texto da Comissão

Previamente à sua comercialização, os dispositivos aerodinâmicos, e a sua instalação nos veículos, devem ser autorizados pelos Estados-Membros, que para o efeito emitirão um certificado. Este certificado atesta o cumprimento dos requisitos especificados no n.º 2 e indica que o dispositivo contribui de forma significativa para melhorar o desempenho aerodinâmico. Os certificados de autorização emitidos num Estado-Membro devem ser reconhecidos pelos outros Estados-Membros.

Alteração

Previamente à sua comercialização, os dispositivos aerodinâmicos, e a sua instalação nos veículos, devem ser autorizados pelos Estados-Membros, que para o efeito emitirão um certificado. Este certificado atesta o cumprimento dos requisitos especificados no n.º 2 e indica que o dispositivo contribui de forma significativa para melhorar o desempenho aerodinâmico. Os certificados de autorização emitidos num Estado-Membro devem ser reconhecidos pelos outros Estados-Membros, ***sujeitos às limitações previstas no n.º 5.***

Or. en

Justificação

A presente diretiva deve estar alinhada com a atual legislação relativa à homologação. Além disso, os Estados-Membros não devem ser obrigados a aceitar veículos com dispositivos autorizados por outros Estados-Membros que tenham um efeito negativo na segurança rodoviária.

Alteração 208
Carlo Fidanza

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 6
Diretiva 96/53/CE
Artigo 8 – n.º 3-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

3-A. Os novos veículos N2 e N3 devem utilizar cabinas que cumpram os requisitos em matéria de segurança referidos no artigo 9.º, n.º 2, a partir de dez anos a contar da entrada em vigor da presente diretiva.

Or. en

Alteração 209
Patricia van der Kammen

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 6
Diretiva 96/53/CE
Artigo 8 – n.º 4

Texto da Comissão

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 16.º, para efeitos de completar, na forma de características técnicas, níveis mínimos de desempenho, condicionantes de conceção e procedimentos de emissão do certificado referido no n.º 3, os requisitos especificados no n.º 2.

Alteração

Suprimido

Or. nl

Alteração 210
Jacqueline Foster

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 6
Diretiva 96/53/CE
Artigo 8 – n.º 4

Texto da Comissão

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 16.º, para efeitos de completar, na forma de características técnicas, níveis mínimos de desempenho, condicionantes de conceção e procedimentos de emissão do certificado referido no n.º 3, os requisitos especificados no n.º 2.

Alteração

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 16.º, **no âmbito do quadro relativo à homologação previsto pela Diretiva 2007/46/CE** e para efeitos de completar, na forma de características técnicas, níveis mínimos de desempenho, condicionantes de conceção e procedimentos de emissão do certificado referido no n.º 3, os requisitos especificados no n.º 2.

Or. en

Justificação

A presente diretiva deve estar alinhada com a atual legislação relativa à homologação. Além disso, os Estados-Membros não devem ser obrigados a aceitar veículos com dispositivos autorizados por outros Estados-Membros que tenham um efeito negativo na segurança rodoviária.

Alteração 211 **Dieter-Lebrecht Koch**

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 6
Diretiva 96/53/CE
Artigo 8 – n.º 4

Texto da Comissão

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 16.º, para efeitos de completar, na forma de características técnicas, níveis mínimos de desempenho, condicionantes de conceção e procedimentos de emissão do certificado referido no n.º 3, os requisitos especificados no n.º 2.

Alteração

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 16.º, para efeitos de completar, na forma de características técnicas, níveis mínimos de desempenho, condicionantes de conceção e procedimentos de emissão do certificado referido no n.º 3, os requisitos especificados no n.º 2. ***Dado que, inevitavelmente, surgirão interações entre a proteção contra o encaixe à retaguarda e os dispositivos, a Comissão Europeia é simultaneamente habilitada a ajustar à nova situação as características técnicas, os níveis mínimos de desempenho etc. da proteção contra o encaixe.***

Or. de

Alteração 212 **Inés Ayala Sender**

Proposta de diretiva
Artigo 1 – n.º 1 – ponto 6
Diretiva 96/53/CE
Artigo 8 – n.º 4

Texto da Comissão

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 16.º, para efeitos de completar, na forma de características técnicas, níveis mínimos de desempenho, condicionantes de conceção e procedimentos de emissão do certificado referido no n.º 3, os requisitos especificados no n.º 2.

Alteração

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 16.º, para efeitos de completar, na forma de características técnicas, níveis mínimos de desempenho, condicionantes de conceção e procedimentos de emissão do certificado referido no n.º 3, os requisitos especificados no n.º 2. ***No caso dos dispositivos de sinalética do gabarito e do perímetro especificados no n.º 2, a Comissão elabora normas comuns harmonizadas relativas à perceção, tipos e luminosidade que permitam identificar os dispositivos suplementares.***

Or. es

Justificação

É conveniente que a Comissão harmonize as normas relativas à sinalética dos dispositivos aerodinâmicos, gabarito e perímetro, a fim de melhorar a visibilidade e aumentar a segurança rodoviária.

Alteração 213

Patricia van der Kammen

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 6

Diretiva 96/53/CE

Artigo 8 – n.º 5

Texto da Comissão

Na pendência da adoção dos atos delegados, os veículos ou conjuntos de veículos equipados à retaguarda com dispositivos aerodinâmicos que satisfaçam os requisitos especificados no n.º 2 e tenham sido ensaiados em conformidade com o n.º 3, podem circular, desde que o seu comprimento não exceda em mais de dois metros o comprimento previsto no ponto 1.1 do anexo I. Esta medida

Alteração

Suprimido

transitória é aplicável a partir da data de entrada em vigor da presente diretiva.»

Or. nl

Alteração 214
Oldřich Vlasák

Proposta de diretiva
Artigo 1 – n.º 1 – ponto 6
Diretiva 96/53/CE
Artigo 8 – n.º 5

Texto da Comissão

Na pendência da adoção dos atos delegados, os veículos ou conjuntos de veículos equipados à retaguarda com dispositivos aerodinâmicos que satisfaçam os requisitos especificados no n.º 2 e tenham sido ensaiados em conformidade com o n.º 3, podem circular, desde que o seu comprimento não exceda em mais de dois metros o comprimento previsto no ponto 1.1 do anexo I. Esta medida transitória é aplicável a partir da data de entrada em vigor da presente diretiva.

Alteração

A Comissão Europeia deve adotar os atos delegados referidos no artigo 8.º, n.º 4, no prazo de um ano após a entrada em vigor da presente diretiva.

Or. cs

Justificação

É desejável, por razões de segurança rodoviária e do desenvolvimento dos equipamentos propostos por parte dos fabricantes, que a Comissão Europeia os especifique de forma mais detalhada tão rapidamente quanto possível.

Alteração 215
Corien Wortmann-Kool

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 6
Diretiva 96/53/CE
Artigo 8 – n.º 5

Texto da Comissão

Na pendência da adoção dos atos delegados, os veículos ou conjuntos de veículos equipados à retaguarda com dispositivos aerodinâmicos que satisfaçam os requisitos especificados no n.º 2 e tenham sido ensaiados em conformidade com o n.º 3, podem circular, desde que o seu comprimento não exceda em mais de dois metros o comprimento previsto no ponto 1.1 do anexo I. Esta medida transitória é aplicável a partir da data de entrada em vigor da presente diretiva.»

Alteração

Na pendência da adoção dos atos delegados, os veículos ou conjuntos de veículos equipados à retaguarda com dispositivos aerodinâmicos que, ***pelo menos***, satisfaçam os requisitos especificados no n.º 2, ***primeiro e segundo travessões***, e tenham sido ensaiados em conformidade com o n.º 3, podem circular, desde que o seu comprimento não exceda em mais de dois metros o comprimento previsto no ponto 1.1 do anexo I. Esta medida transitória é aplicável a partir da data de entrada em vigor da presente diretiva.»

Or. en

Justificação

Um aumento de comprimento máximo de 500 mm já se encontra previsto no Regulamento n.º 1230/2012. Estes 500 mm limitam a flexibilidade em termos de mais inovação relativamente ao comprimento dos dispositivos aerodinâmicos. A proposta da Comissão Europeia de 2 metros confere essa flexibilidade. Por conseguinte, as regras precisam de ser modificadas de modo a garantir que existe compatibilidade com as novas regras relativas a pesos e dimensões. Também é importante considerar a compatibilidade com o transporte intermodal para os veículos, mas trata-se de algo que não deve ser uma obrigação para todos.

Alteração 216
Markus Ferber

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 6
Diretiva 96/53/CE
Artigo 8 – n.º 5

Texto da Comissão

Na pendência da adoção dos atos delegados, os veículos ou conjuntos de veículos equipados à retaguarda com dispositivos aerodinâmicos que satisfaçam os requisitos especificados no n.º 2 e

Alteração

Na pendência da adoção dos atos delegados, os veículos ou conjuntos de veículos equipados à retaguarda com dispositivos aerodinâmicos que satisfaçam os requisitos especificados no n.º 2 e

tenham sido ensaiados em conformidade com o n.º 3, podem circular, desde que o seu comprimento não exceda em mais de dois metros o comprimento previsto no ponto 1.1 do anexo I. Esta medida transitória é aplicável a partir da data de entrada em vigor da presente diretiva.

tenham sido ensaiados em conformidade com o n.º 3, podem circular, desde que o seu comprimento não exceda em mais de dois metros o comprimento previsto no ponto 1.1 do anexo I. ***A nova superfície de carregamento pode ser utilizada para aumentar o volume de carregamento sem aumentar a massa global admissível do veículo comercial.*** Esta medida transitória é aplicável a partir da data de entrada em vigor da presente diretiva.

Or. de

Alteração 217
Jacqueline Foster

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 6
Diretiva 96/53/CE
Artigo 8 – n.º 5

Texto da Comissão

Na pendência da adoção dos atos delegados, os veículos ou conjuntos de veículos equipados à retaguarda com dispositivos aerodinâmicos que satisfaçam os requisitos especificados no n.º 2 e tenham sido ensaiados em conformidade com o n.º 3, podem circular, desde que o seu comprimento não exceda em mais de dois metros o comprimento previsto no ponto 1.1 do anexo I. Esta medida transitória é aplicável a partir da data de entrada em vigor da presente diretiva.»

Alteração

Na pendência da adoção dos atos delegados, os veículos ou conjuntos de veículos equipados à retaguarda com dispositivos aerodinâmicos que satisfaçam os requisitos especificados no n.º 2 e tenham sido ensaiados em conformidade com o n.º 3, podem circular, desde que o seu comprimento não exceda em mais de dois metros o comprimento previsto no ponto 1.1 do anexo I. ***Os Estados-Membros devem aceitar a circulação nos seus territórios de veículos equipados com os referidos dispositivos, salvo quando têm motivos razoáveis para acreditar que as disposições técnicas que aprovaram tais dispositivos não são equivalentes às suas.*** Esta medida transitória é aplicável a partir da data de entrada em vigor da presente diretiva.»

Or. en

Justificação

A presente diretiva deve estar alinhada com a atual legislação relativa à homologação. Além disso, os Estados-Membros não devem ser obrigados a aceitar veículos com dispositivos autorizados por outros Estados-Membros que tenham um efeito negativo na segurança rodoviária.

Alteração 218

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

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 6

Diretiva 96/53/CE

Artigo 8 – n.º 5

Texto da Comissão

Na pendência da adoção dos atos delegados, os veículos ou conjuntos de veículos equipados à retaguarda com dispositivos aerodinâmicos que satisfaçam os requisitos especificados no n.º 2 e tenham sido ensaiados em conformidade com o n.º 3, podem circular, desde que o seu comprimento não exceda em mais de dois metros o comprimento previsto no ponto 1.1 do anexo I. Esta medida transitória é aplicável a partir da data de entrada em vigor da presente diretiva.»

Alteração

Na pendência da adoção dos atos delegados, os veículos ou conjuntos de veículos equipados à retaguarda com dispositivos aerodinâmicos que satisfaçam os requisitos especificados no n.º 2 e tenham sido ensaiados em conformidade com o n.º 3, podem circular, desde que o seu comprimento não exceda em mais de dois metros o comprimento previsto no ponto 1.1 do anexo I. Esta medida transitória é aplicável a partir da data de entrada em vigor da presente diretiva. ***Os veículos especializados, tais como os transportadores de veículos, que, devido à conceção aberta que lhes é inerente, não podem beneficiar dos dispositivos aerodinâmicos colocados na retaguarda, podem utilizar estes dois metros adicionais para otimizar a sua eficiência através de outros meios, tais como uma carga ótima recorrendo à utilização de consolas dianteiras e traseiras.»***

Or. en

Justificação

Devido à sua conceção aberta, os transportadores de veículos não são nada aerodinâmicos. Por serem utilizados exclusivamente no setor logístico dos veículos acabados, não poderão

beneficiar das melhorias aerodinâmicas conseguidas com dispositivos montados externamente à retaguarda. Estes transportadores ainda podem aumentar drasticamente a sua eficiência (em termos de consumo de combustível) utilizando os dois metros adicionais propostos no presente artigo para conseguir carregar até mais 3 automóveis (de seis para nove) num único transportador.

Alteração 219
Inés Ayala Sender

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 6
Diretiva 96/53/CE
Artigo 8 – n.º 5

Texto da Comissão

Na pendência da adoção dos atos delegados, os veículos ou conjuntos de veículos equipados à retaguarda com dispositivos aerodinâmicos que satisfaçam os requisitos especificados no n.º 2 e tenham sido ensaiados em conformidade com o n.º 3, podem circular, desde que o seu comprimento não exceda em mais de dois metros o comprimento previsto no ponto 1.1 do anexo I. Esta medida transitória é aplicável a partir da data de entrada em vigor da presente diretiva.»

Alteração

Na pendência da adoção dos atos delegados, os veículos ou conjuntos de veículos equipados à retaguarda com dispositivos aerodinâmicos que satisfaçam os requisitos especificados no n.º 2 e tenham sido ensaiados em conformidade com o n.º 3, podem circular, desde que o seu comprimento não exceda em mais de dois metros o comprimento previsto no ponto 1.1 do anexo I. Esta medida transitória é aplicável a partir da data de entrada em vigor da presente diretiva. ***Os veículos especializados, tais como os transportadores de veículos, que, devido à conceção aberta que lhes é inerente, não podem beneficiar de um dispositivo aerodinâmico colocado na dianteira ou na retaguarda, podem utilizar estes dois metros adicionais para otimizar a sua eficiência através de outros meios, tais como uma carga ótima recorrendo à utilização de consolas dianteiras e traseiras. A cabina deve, em qualquer caso, cumprir os requisitos definidos no artigo 9.º.»***

Or. en

Justificação

Os transportadores de veículos, por serem utilizados exclusivamente no setor logístico dos veículos acabados, não poderão beneficiar das melhorias aerodinâmicas conseguidas com dispositivos montados externamente à retaguarda. Estes transportadores ainda podem aumentar drasticamente a sua eficiência (em termos de consumo de combustível) utilizando os dois metros adicionais propostos no presente artigo para conseguir carregar até mais 3 automóveis (de seis para nove) num único transportador.

Alteração 220 **Bogusław Liberadzki**

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 7
Diretiva 96/53/CE
Artigo 9 – n.º 1

Texto da Comissão

A fim de melhorar o desempenho aerodinâmico **e de segurança rodoviária** dos veículos ou conjuntos de veículos, os comprimentos máximos previstos no anexo I, ponto 1.1, podem ser excedidos pelos veículos ou conjuntos de veículos que satisfaçam os requisitos especificados no n.º 2, desde que esse aumento do comprimento tenha por objetivo principal permitir a instalação de cabinas que melhorem as características aerodinâmicas do veículo ou conjunto de veículos, **bem como a segurança rodoviária.**

Alteração

A fim de melhorar **a segurança rodoviária** e o desempenho aerodinâmico dos veículos ou conjuntos de veículos, os comprimentos máximos previstos no anexo I, ponto 1.1, podem ser excedidos **até 800 mm** pelos veículos ou conjuntos de veículos que satisfaçam os requisitos especificados no n.º 2, desde que esse aumento do comprimento tenha por objetivo principal permitir a instalação de cabinas **mais seguras** que melhorem as características aerodinâmicas do veículo ou conjunto de veículos, **e que possibilitem mais melhorias em termos de eficiência no consumo de combustíveis.**

Or. en

Alteração 221 **Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 7
Diretiva 96/53/CE
Artigo 9 – n.º 1

Texto da Comissão

A fim de melhorar o desempenho aerodinâmico **e de segurança rodoviária** dos veículos ou conjuntos de veículos, os comprimentos máximos previstos no anexo I, ponto 1.1, podem ser excedidos pelos veículos ou conjuntos de veículos que satisfaçam os requisitos especificados no n.º 2, **desde que esse aumento do comprimento tenha por objetivo principal permitir a instalação de cabinas que melhorem as características aerodinâmicas** do veículo ou conjunto de veículos, bem como **a segurança rodoviária**.

Alteração

A fim de melhorar **a segurança rodoviária** e o desempenho aerodinâmico dos veículos ou conjuntos de veículos, os comprimentos máximos previstos no anexo I, ponto 1.1, **não** podem ser excedidos pelos veículos ou conjuntos de veículos que satisfaçam os requisitos especificados no n.º 2. A instalação de cabinas **deve melhorar a segurança rodoviária** do veículo ou conjunto de veículos, bem como **as suas características aerodinâmicas**.

Or. en

Alteração 222
Jörg Leichtfried

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 7
Diretiva 96/53/CE
Artigo 9 – n.º 1

Texto da Comissão

A fim de melhorar o desempenho aerodinâmico e de segurança rodoviária dos veículos ou conjuntos de veículos, os comprimentos máximos previstos no anexo I, ponto 1.1, podem ser excedidos pelos veículos ou conjuntos de veículos que satisfaçam os requisitos especificados no n.º 2, desde que esse aumento do comprimento tenha por objetivo principal permitir a instalação de cabinas **que melhorem as características aerodinâmicas** do veículo ou conjunto de veículos, **bem como a segurança rodoviária**.

Alteração

A fim de melhorar o desempenho aerodinâmico e de segurança rodoviária dos veículos ou conjuntos de veículos, os comprimentos máximos previstos no anexo I, ponto 1.1, podem ser excedidos pelos veículos ou conjuntos de veículos que satisfaçam os requisitos especificados no n.º 2, desde que esse aumento do comprimento tenha por objetivo principal permitir a instalação de cabinas **mais seguras e melhorar o desempenho aerodinâmico** do veículo ou conjunto de veículos.

Justificação

Maior grau de especificação relativamente à alteração do projeto de relatório. A palavra «trator» (na versão inglesa) deve ser removida dado que o disposto não se aplica apenas aos veículos articulados. A diretiva deve visar melhorar a segurança rodoviária das cabinas de todos os camiões.

Alteração 223

Christine De Veyrac, Dominique Vlasto, Georges Bach

Proposta de diretiva**Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 7**

Diretiva 96/53/CE

Artigo 9 – n.º 1

Texto da Comissão

A fim de melhorar o desempenho **aerodinâmico** e de segurança rodoviária dos veículos ou conjuntos de veículos, os comprimentos máximos previstos no anexo I, ponto 1.1, podem ser excedidos pelos veículos ou conjuntos de veículos que satisfaçam os requisitos especificados no n.º 2, desde que esse aumento do comprimento tenha por objetivo principal permitir **a instalação de cabinas que melhorem as características aerodinâmicas** do veículo ou conjunto de veículos, bem como a segurança rodoviária.

Alteração

A fim de melhorar o desempenho **em termos de eficiência energética** e de segurança rodoviária dos veículos ou conjuntos de veículos, os comprimentos máximos previstos no anexo I, ponto 1.1, podem ser excedidos pelos veículos ou conjuntos de veículos que satisfaçam os requisitos especificados no n.º 2, desde que esse aumento do comprimento tenha por objetivo principal permitir **a melhoria do desempenho energético** do veículo ou conjunto de veículos, bem como **reforçar** a segurança rodoviária. **O Regulamento (CE) n.º 661/2009 deve ser alterado em conformidade.**

Or. fr

Justificação

Uma vez que o objetivo é promover os transportes sustentáveis, é fundamental fazer referência explícita à noção de ganho energético. O aerodinamismo não é, em si, a meta da presente diretiva, trata-se de uma mera ferramenta para alcançar um objetivo. Com vista a evitar interpretações incorretas da parte dos intervenientes, é conveniente precisar que as presentes disposições alteram as medidas previstas no Regulamento (CE) n.º 661/2009 relativo à segurança geral dos veículos a motor.

Alteração 224
Dieter-Lebrecht Koch

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 7
Diretiva 96/53/CE
Artigo 9 – n.º 1

Texto da Comissão

A fim de melhorar o desempenho aerodinâmico e de segurança rodoviária dos veículos ou conjuntos de veículos, os comprimentos máximos previstos no anexo I, ponto 1.1, podem ser excedidos pelos veículos ou conjuntos de veículos que satisfaçam os requisitos especificados no n.º 2, desde que esse aumento do comprimento tenha por objetivo principal permitir a instalação de cabinas que melhorem as características aerodinâmicas do veículo ou conjunto de veículos, bem como a segurança rodoviária.

Alteração

A fim de melhorar o desempenho aerodinâmico e de segurança rodoviária dos veículos ou conjuntos de veículos, os comprimentos máximos previstos no anexo I, ponto 1.1, podem ser excedidos pelos veículos ou conjuntos de veículos que satisfaçam os requisitos especificados no n.º 2, desde que esse aumento do comprimento tenha por objetivo principal permitir a instalação de cabinas que melhorem as características aerodinâmicas do veículo ou conjunto de veículos, bem como a segurança rodoviária **e para utentes vulneráveis e veículos no caso de choques em cadeia.**

Or. de

Alteração 225
Brian Simpson

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 7
Diretiva 96/53/CE
Artigo 9 – n.º 1

Texto da Comissão

A fim de melhorar o desempenho aerodinâmico e de segurança rodoviária dos veículos ou conjuntos de veículos, os comprimentos máximos previstos no anexo I, ponto 1.1, podem ser excedidos pelos veículos ou conjuntos de veículos

Alteração

A fim de melhorar o desempenho aerodinâmico e de segurança rodoviária dos veículos ou conjuntos de veículos, os comprimentos máximos previstos no anexo I, ponto 1.1, podem ser excedidos pelos veículos ou conjuntos de veículos

que satisfaçam os requisitos especificados no n.º 2, desde que esse aumento do comprimento tenha por objetivo principal permitir a instalação de cabinas **que melhorem** as características aerodinâmicas do veículo ou conjunto de veículos, bem como a segurança rodoviária.

que satisfaçam os requisitos especificados no n.º 2, desde que esse aumento do comprimento tenha por objetivo principal permitir a instalação de cabinas **mais seguras, permitindo igualmente que sejam melhoradas** as características aerodinâmicas do veículo ou conjunto de veículos, bem como a segurança rodoviária.

Or. en

Justificação

Melhorar a segurança rodoviária deve ser uma prioridade. Além disso, a referência a «trator» (na versão inglesa) precisa de ser eliminada uma vez que a presente diretiva deve visar melhorar a segurança de todos os camiões, não apenas a dos camiões articulados.

Alteração 226 **Ismail Ertug**

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 7

Diretiva 96/53/CE

Artigo 9 – n.º 1

Texto da Comissão

A fim de melhorar o desempenho aerodinâmico e de segurança rodoviária dos veículos ou conjuntos de veículos, os comprimentos máximos previstos no anexo I, ponto 1.1, podem ser excedidos pelos veículos ou conjuntos de veículos que satisfaçam os requisitos especificados no n.º 2, desde que esse aumento do comprimento tenha por objetivo principal permitir a instalação de cabinas que melhorem as características aerodinâmicas do veículo ou conjunto de veículos, bem como a segurança rodoviária.

Alteração

A fim de melhorar o desempenho aerodinâmico e de segurança rodoviária dos veículos ou conjuntos de veículos, os comprimentos máximos previstos no anexo I, ponto 1.1, podem ser excedidos, **até 400 mm**, pelos veículos ou conjuntos de veículos que satisfaçam os requisitos especificados no n.º 2, **desde que a participação dos veículos ou de partes de veículos (por exemplo, cabina) não seja restrita no transporte combinado e** que esse aumento do comprimento tenha por objetivo principal permitir a instalação de cabinas que melhorem as características aerodinâmicas do veículo ou conjunto de veículos, bem como a segurança rodoviária.

Justificação

O aumento da cabina melhora a segurança rodoviária e a eficiência energética. Contudo, na alteração, deve garantir-se que os veículos possam continuar a participar no transporte combinado. Simultaneamente, deve também assegurar-se que os veículos sejam compatíveis com a estrada rolante, que desempenha um papel importante, sobretudo, no tráfego transalpino, algo garantido com o aumento máximo de 400 mm da cabina.

Alteração 227**Silvia-Adriana Țicău****Proposta de diretiva****Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 7**

Diretiva 96/53/CE

Artigo 9 – n.º 1

Texto da Comissão

A fim de melhorar o desempenho aerodinâmico e de segurança rodoviária dos veículos ou conjuntos de veículos, os comprimentos máximos previstos no anexo I, ponto 1.1, podem ser excedidos pelos veículos ou conjuntos de veículos que satisfaçam os requisitos especificados no n.º 2, desde que esse aumento do comprimento tenha por objetivo **principal** permitir a instalação de cabinas que melhorem as características aerodinâmicas do veículo ou conjunto de veículos, bem como a segurança rodoviária.

Alteração

A fim de melhorar o desempenho aerodinâmico e de segurança rodoviária dos veículos ou conjuntos de veículos, os comprimentos máximos previstos no anexo I, ponto 1.1, podem ser excedidos pelos veículos ou conjuntos de veículos que satisfaçam os requisitos especificados no n.º 2, desde que esse aumento do comprimento tenha por objetivo **único** permitir a instalação de cabinas que melhorem as características aerodinâmicas do veículo ou conjunto de veículos, bem como a segurança rodoviária.

Or. ro

Alteração 228**Anna Ibrisagic****Proposta de diretiva****Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 7**

Diretiva 96/53/CE

Artigo 9 – n.º 1

Texto da Comissão

A fim de melhorar **o desempenho aerodinâmico e de segurança rodoviária** dos veículos ou conjuntos de veículos, os comprimentos máximos previstos no anexo I, ponto 1.1, podem ser excedidos pelos veículos ou conjuntos de veículos que satisfaçam os requisitos especificados no n.º 2, **desde que esse aumento do comprimento tenha por objetivo principal permitir a instalação de cabinas que melhorem as características aerodinâmicas do veículo ou conjunto de veículos, bem como a segurança rodoviária.**

Alteração

A fim de melhorar **a eficiência energética** dos veículos ou conjuntos de veículos, os comprimentos máximos previstos no anexo I, ponto 1.1, podem ser excedidos pelos veículos ou conjuntos de veículos que satisfaçam os requisitos especificados no n.º 2 **e podem ser ampliados dentro dos limites definidos na legislação europeia relativa à homologação (Diretiva 2007/46) e nos requisitos definidos na presente diretiva, que precisará de ser mais desenvolvida de acordo com os procedimentos que constam do artigo 16.º, n.º 3. O principal objetivo destes aumentos de comprimento é permitir melhorias na conceção dos veículos ou conjuntos de veículos, de modo a melhorar a segurança rodoviária. O Regulamento (CE) n.º 661/2009 deve ser alterado em conformidade.**

Or. en

Alteração 229

Christine De Veyrac, Dominique Vlasto, Georges Bach

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 7

Diretiva 96/53/CE

Artigo 9 – n.º 2 – travessão 2

Texto da Comissão

melhoria do desempenho **aerodinâmico** do veículo;

Alteração

melhoria do desempenho **energético** do veículo;

Or. fr

Justificação

Uma vez que o objetivo é promover os transportes sustentáveis, é fundamental fazer referência explícita à noção de ganho energético. O aerodinamismo não é, em si, a meta da presente diretiva, trata-se de uma mera ferramenta para alcançar um objetivo.

Alteração 230

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 7

Diretiva 96/53/CE

Artigo 9 – n.º 2 – travessão 2 – alínea i)

Texto da Comissão

melhora a visibilidade dos utentes vulneráveis pelo condutor, **nomeadamente graças à redução do** ângulo morto abaixo do para-brisas,

Alteração

melhora a visibilidade dos utentes vulneráveis pelo condutor, **melhorando a tecnologia, a dimensão e o posicionamento dos espelhos e, por conseguinte, reduzindo, entre outros, o** ângulo morto abaixo do para-brisas,

Or. en

Alteração 231

Brian Simpson

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 7

Diretiva 96/53/CE

Artigo 9 – n.º 2 – travessão 2 – alínea i)

Texto da Comissão

melhora a visibilidade dos utentes vulneráveis pelo condutor, nomeadamente graças à redução **do ângulo morto** abaixo do para-brisas,

Alteração

melhora **a visão direta, de modo a aumentar** a visibilidade dos utentes vulneráveis pelo condutor, nomeadamente graças à redução **dos ângulos mortos** abaixo do para-brisas **e nas laterais do veículo,**

Or. en

Justificação

Há que melhorar a visão direta não apenas abaixo do para-brisas, mas também da área situada nas laterais do veículo.

Alteração 232
Dieter-Lebrecht Koch

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 7

Diretiva 96/53/CE

Artigo 9 – n.º 2 – travessão 2 – subalínea i)

Texto da Comissão

melhora a visibilidade dos utentes vulneráveis pelo condutor, nomeadamente graças à redução do ângulo morto abaixo do para-brisas,

Alteração

melhora a visibilidade dos utentes vulneráveis pelo condutor, nomeadamente graças à redução do ângulo morto abaixo do para-brisas **e ao aumento dos vidros laterais, especialmente na área dos pés, através da colocação de espelhos adicionais. Sempre que seja útil para a maior visibilidade de utentes vulneráveis, bem como nas áreas, sobretudo na parte traseira do veículo, não visíveis pelo vidro ou pelo espelho, é necessária a colocação de sistemas de câmara.**

Or. de

Alteração 233
Brian Simpson

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 7

Diretiva 96/53/CE

Artigo 9 – n.º 2 – travessão 2 – alínea ii)

Texto da Comissão

limita os estragos em caso de colisão;

Alteração

limita os estragos em caso de colisão **com outros veículos, melhorando o desempenho das cabinas em termos de absorção de energia;**

Or. en

Alteração 234
Inés Ayala Sender

Proposta de diretiva

Artigo 1 – n.º 1 – ponto 7

Diretiva 96/53/CE

Artigo 9 – n.º 2 – travessão 2 – alínea ii)

Texto da Comissão

limita os estragos em caso de colisão;

Alteração

limita os estragos em caso de colisão, ***em particular favorecendo os desvios dos utentes vulneráveis para os lados e evitando que sejam atropelados pela cabina.***

Or. es

Justificação

É conveniente que as novas cabinas sejam concebidas de modo que evitem o atropelamento de ciclistas, peões, motociclistas que, em caso de colisão frontal, por muito que as arestas da cabina sejam melhoradas e suavizadas, o resultado pode ser fatal. Através de uma conceção da cabina que favoreça a expulsão do peão/ciclista para o lado, evita-se, em primeiro lugar, o atropelamento fatal e, em segundo lugar, reduz-se substancialmente os danos e aumenta-se a possibilidade de sobrevivência.

Alteração 235

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 7

Diretiva 96/53/CE

Artigo 9 – n.º 2 – travessão 2 – alínea ii)

Texto da Comissão

limita os estragos em caso de colisão;

Alteração

limita os estragos em caso de colisão, ***melhorando o desempenho das cabinas em termos de absorção de energia;***

Or. en

Alteração 236
Brian Simpson

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 7

Diretiva 96/53/CE

Artigo 9 – n.º 2 – travessão 2 – alínea ii-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

ii-A) melhora a proteção dos peões através do ajustamento da conceção da zona frontal, de modo a minimizar o risco de abalroamento em caso de colisões com utentes vulneráveis;

Or. en

Justificação

Também é importante abordar os abalroamentos.

Alteração 237
Dieter-Lebrecht Koch

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 7

Diretiva 96/53/CE

Artigo 9 – n.º 2 – travessão 4

Texto da Comissão

Alteração

conforto e segurança do condutor.

conforto *em termos de melhoria da qualidade do local de trabalho* e segurança do condutor.

Or. de

Alteração 238
Bogusław Liberadzki

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 7

Diretiva 96/53/CE
Artigo 9 – n.º 2 – última frase

Texto da Comissão

O aumento do comprimento máximo não deve implicar o aumento da capacidade de carga do veículo ou conjunto de veículos.

Alteração

O aumento do comprimento máximo **da cabina de 800 mm** não deve implicar o aumento da capacidade de carga do veículo ou conjunto de veículos.

Or. en

Alteração 239
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 7
Diretiva 96/53/CE
Artigo 9 – n.º 2 – travessão 4

Texto da Comissão

conforto e segurança do condutor.

Alteração

conforto, **saúde** e segurança do condutor.

Or. en

Justificação

A Diretiva 89/391/CEE relativa à segurança e saúde dos trabalhadores no trabalho, com a sua hierarquia de prevenção, prevê o enquadramento necessário para eliminar na fonte a vibração da estrutura completa, bem como as fontes de perturbações ao nível dos músculos e do esqueleto, incluindo as dores nas costas. Ver também: «Implicações das tensões e pressões no comportamento dos condutores de veículos pesados de mercadorias na estrada (BAST)», 2010.

Alteração 240
Bogusław Liberadzki

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 7
Diretiva 96/53/CE
Artigo 9 – n.º 3

Texto da Comissão

Previamente à comercialização dos veículos, o desempenho aerodinâmico dos veículos a motor de nova conceção deve ser ensaiado pelos Estados-Membros **que, para o efeito, emitirão um certificado atestando o cumprimento dos requisitos especificados no n.º 2. Os certificados de ensaio emitidos num Estado-Membro devem ser reconhecidos pelos outros Estados-Membros.**

Alteração

Previamente à comercialização dos veículos, o desempenho aerodinâmico dos veículos a motor de nova conceção deve ser ensaiado **e certificado** pelos Estados-Membros. **Os certificados de ensaio emitidos num Estado-Membro devem ser reconhecidos pelos outros Estados-Membros. Os resultados do procedimento de ensaio e do desempenho aerodinâmico, bem como outros valores recolhidos dos camiões objeto de ensaio, devem ser disponibilizados ao público.**

Or. en

Alteração 241
Phil Bennion

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 7

Diretiva 96/53/CE

Artigo 9 – n.º 3

Texto da Comissão

Previamente à comercialização dos veículos, o desempenho aerodinâmico dos veículos a motor de nova conceção deve ser ensaiado pelos Estados-Membros que, para o efeito, emitirão um certificado atestando o cumprimento dos requisitos especificados no n.º 2. Os certificados de ensaio emitidos num Estado-Membro devem ser reconhecidos pelos outros Estados-Membros.

Alteração

Previamente à comercialização dos veículos, o desempenho aerodinâmico dos veículos a motor de nova conceção deve ser ensaiado pelos Estados-Membros, **devendo o ensaio de desempenho aerodinâmico destes veículos estar em conformidade com as regras relevantes aplicáveis à medição do desempenho aerodinâmico desenvolvidas pela Comissão Europeia, sendo** que os **Estados-Membros**, para o efeito, emitirão um certificado atestando o cumprimento **e a congruência** dos requisitos especificados no n.º 2. Os certificados de ensaio emitidos num Estado-Membro devem ser reconhecidos pelos outros Estados-Membros.

Alteração 242
Jörg Leichtfried

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 7
Diretiva 96/53/CE
Artigo 9-A – n.º 3-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(3-A) No que diz respeito à homologação de aumentos do comprimento máximo através de ajustes aerodinâmicos em conformidade com os artigos 8.º e 9.º, deve também realizar-se uma avaliação geral do veículo ou do conjunto de veículos, que garanta que o excesso de comprimento global não provoca efeitos negativos significativos sobre a segurança rodoviária e a fluidez do tráfego, nomeadamente devido a parâmetros atuais aplicáveis às infraestruturas.

Alteração 243
Brian Simpson, Saïd El Khadraoui

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 7
Diretiva 96/53/CE
Artigo 9 – n.º 3-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

3-A. Os requisitos de segurança referidos no artigo 9.º, n.º 2, e os requisitos de conceção da cabina referidos no artigo 9.º-A (novo) devem ser obrigatórios para todos os veículos N2 e N3 novos a partir de 1 de janeiro de 2020.

Justificação

Em prol da melhoria da segurança rodoviária, é fundamental tornar obrigatórias para todos os camiões, incluindo os camiões urbanos, as melhorias alcançadas em termos de segurança.

Alteração 244

Christine De Veyrac, Dominique Vlasto, Dominique Riquet

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 7

Diretiva 96/53/CE

Artigo 1 – n.º 3-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

3-A. Os novos veículos devem utilizar cabinas que cumpram os requisitos em matéria de segurança referidos no artigo 9.º, n.º 2, a partir de [seis anos a contar da entrada em vigor da presente diretiva].

Justificação

Tendo em conta o ciclo de vida de uma cabina, é conveniente fixar um prazo que seja suficiente para as empresas do setor se adaptarem às alterações regulamentares e para garantir a concorrência livre e sem distorções.

Alteração 245

Patricia van der Kammen

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 7

Diretiva 96/53/CE

Artigo 9 – n.º 4

Texto da Comissão

Alteração

Os requisitos especificados no n.º 2 são adotados em conformidade com o n.º 5. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 16.º, para

Suprimido

efeitos de completar, na forma de características técnicas, níveis mínimos de desempenho, condicionantes de conceção e procedimentos de emissão do certificado referido no n.º 3, os requisitos especificados no n.º 2.

Or. nl

Alteração 246
Oldřich Vlasák

Proposta de diretiva
Artigo 1 – n.º 1 – ponto 7
Diretiva 96/53/CE
Artigo 9 – n.º 4

Texto da Comissão

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 16.º, para efeitos de completar, na forma de características técnicas, níveis mínimos de desempenho, condicionantes de conceção e procedimentos de emissão do certificado referido no n.º 3, os requisitos a satisfazer pelas novas cabinas especificados no n.º 2.

Alteração

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 16.º, para efeitos de completar, na forma de características técnicas, níveis mínimos de desempenho, condicionantes de conceção e procedimentos de emissão do certificado referido no n.º 3, os requisitos a satisfazer pelas novas cabinas especificados no n.º 2. ***A Comissão deve adotar os referidos atos delegados no período de um ano após a entrada em vigor da presente diretiva.***

Or. cs

Justificação

É desejável, por razões de segurança rodoviária e do desenvolvimento dos equipamentos propostos por parte dos fabricantes, que a Comissão Europeia os especifique de forma mais detalhada tão rapidamente quanto possível.

Alteração 247
Jörg Leichtfried

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 7
Diretiva 96/53/CE
Artigo 9 – n.º 4

Texto da Comissão

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 16.º, para efeitos de completar, na forma de características técnicas, níveis mínimos de desempenho, condicionantes de conceção e procedimentos de emissão do certificado referido no n.º 3, os requisitos a satisfazer pelas novas cabinas especificados no n.º 2.»

Alteração

(Não se aplica à versão portuguesa.)

Or. en

Justificação

(Não se aplica à versão portuguesa.)

Alteração 248
Brian Simpson

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 7
Diretiva 96/53/CE
Artigo 9 – n.º 4

Texto da Comissão

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 16.º, para efeitos de completar, na forma de características técnicas, níveis mínimos de desempenho, condicionantes de conceção e procedimentos de emissão do certificado referido no n.º 3, os requisitos a satisfazer pelas novas cabinas especificados no n.º 2.»

Alteração

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 16.º, para efeitos de completar, na forma de características técnicas, níveis mínimos de desempenho, condicionantes de conceção e procedimentos de emissão do certificado referido no n.º 3, os requisitos a satisfazer pelas novas cabinas especificados no n.º 2, ***que devem ser adotados o mais tardar 2 anos após a publicação da presente diretiva.***»

Justificação

Em prol da segurança rodoviária e da redução do número de mortes evitáveis e desnecessárias nas nossas estradas, é fundamental que estas novas regras sejam adotadas o mais rapidamente possível.

Alteração 249

Phil Bennion

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 7

Diretiva 96/53/CE

Artigo 9 – n.º 4

Texto da Comissão

A Comissão **fica habilitada a** adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 16.º, para efeitos de completar, na forma de características técnicas, níveis mínimos de desempenho, condicionantes de conceção e procedimentos de emissão do certificado referido no n.º 3, os requisitos a satisfazer pelas novas cabinas especificados no n.º 2.»

Alteração

O mais tardar um ano após a data de publicação da presente diretiva, a Comissão **deve** adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 16.º **no âmbito dos regulamentos da UNECE**, para efeitos de completar, na forma de características técnicas, níveis mínimos de **segurança e desempenho aerodinâmico**, condicionantes de conceção e procedimentos de emissão do certificado referido no n.º 3, os requisitos a satisfazer pelas novas cabinas especificados no n.º 2.

Alteração 250

Inés Ayala Sender

Proposta de diretiva

Artigo 1 – n.º 1 – ponto 7

Diretiva 96/53/CE

Artigo 9 – n.º 4

Texto da Comissão

A Comissão fica habilitada a adotar atos

Alteração

A Comissão fica habilitada a adotar atos

delegados, em conformidade com o artigo 16.º, para efeitos de completar, na forma de características técnicas, níveis mínimos de desempenho, condicionantes de conceção e procedimentos de emissão do certificado referido no n.º 3, os requisitos a satisfazer pelas novas cabinas especificados no n.º 2.

delegados, em conformidade com o artigo 16.º, para efeitos de completar, na forma de características técnicas, níveis mínimos de desempenho, condicionantes de conceção e procedimentos de emissão do certificado referido no n.º 3, os requisitos a satisfazer pelas novas cabinas especificados no n.º 2.

Previamente à adoção de um ato delegado, a Comissão consulta as partes interessadas (construtores, condutores, associações que asseguram a segurança rodoviária, autoridades responsáveis pelo tráfego, centro de formação, etc.) e publica um relatório sobre o resultado desta consulta.

Or. es

Justificação

É necessário obrigar a Comissão a realizar as consultas pertinentes com as partes interessadas, por exemplo com os condutores, já que os novos requisitos os afetam diretamente e estes podem contribuir com intervenções interessantes.

Alteração 251

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 7

Diretiva 96/53/CE

Artigo 9 – n.º 5

Texto da Comissão

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 16.º, para efeitos de completar, na forma de características técnicas, ***níveis mínimos de desempenho, condicionantes de conceção*** e procedimentos de emissão do certificado referido no n.º 3, os requisitos a satisfazer pelas novas cabinas especificados no n.º 2.»

Alteração

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 16.º, para efeitos de completar, na forma de características técnicas e procedimentos de emissão do certificado referido no n.º 3, os requisitos a satisfazer pelas novas cabinas especificados no n.º 2, ***que devem ser adotados o mais tardar 2 anos após a publicação da presente diretiva.***»

Or. en

Alteração 252

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 7-A (novo)

Diretiva 96/53/CE

Artigo 9-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

7-A. É inserido o seguinte artigo 9.º-A:

Artigo 9.º-A

Os requisitos de segurança referidos no artigo 9.º, n.º 2, devem ser obrigatórios para todos os veículos N2 e N3 novos a partir de 1 de janeiro de 2016.

Or. en

Alteração 253

Brian Simpson, Saïd El Khadraoui

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 7-A (novo)

Diretiva 96/53/CE

Artigo 9-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

7-A) É aditado o artigo 9.º-A:

Artigo 9.º-A

1. Com o objetivo de melhorar a segurança e o conforto dos condutores e, em última análise, melhorar a segurança rodoviária dos veículos no âmbito de aplicação da presente diretiva, os requisitos de segurança e conforto a cumprir relativamente às cabinas dos condutores são as seguintes:

- Cumprimento dos requisitos definidos na Diretiva 89/391/CEE relativa à segurança e saúde dos trabalhadores no trabalho com a sua hierarquia de medidas

de prevenção destinadas a eliminar as fontes de vibração de toda a estrutura e as perturbações ao nível dos músculos e do esqueleto;

- Instalação na cabina dos condutores de elementos de segurança, começando por uma saída de emergência segura da cabina em caso de incêndio;

- Aumento da dimensão da cabina dos condutores de modo a assegurar:

i) Mais espaço entre o assento do condutor e a cama;

ii) Uma cama de maiores dimensões para o condutor;

iii) Espaço adequado para dois condutores quando o veículo necessita de dois condutores;

iv) Espaço de armazenamento adequado para os bens pessoais dos condutores.

2. Previamente à comercialização dos veículos, as características de segurança e conforto dos veículos a motor de nova conceção devem ser ensaiadas pelos Estados-Membros que, para o efeito, emitirão um certificado atestando o cumprimento dos requisitos especificados no n.º 1. Os certificados de ensaio emitidos num Estado-Membro devem ser reconhecidos pelos outros Estados-Membros.

3. Para desenvolver ainda mais os critérios especificados no n.º 1, a Comissão deve ser apoiada por um comité constituído pelos Estados-Membros, por peritos e parceiros sociais. O comité deve desenvolver as características técnicas, os níveis mínimos de desempenho e os procedimentos de emissão dos certificados de ensaio, indicando o aumento da segurança e do conforto dos condutores referidos no n.º 1.

Or. en

Justificação

É fundamental usar esta oportunidade para melhorar a dimensão, a segurança e o conforto das cabinas dos condutores. Estas alterações simples no ambiente de trabalho dos condutores podem vir a ter um impacto positivo na condição física dos condutores para realizarem uma condução segura, contribuindo dessa forma para melhorar a segurança rodoviária.

Alteração 254

Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 7-A (novo)

Diretiva 96/53/CE

Artigo 9-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

7-A) É aditado o artigo 9.º-A:

Artigo 9.º-A

Com o objetivo de melhorar a segurança e o conforto dos condutores e, em última análise, melhorar a segurança rodoviária dos veículos no âmbito de aplicação da presente diretiva, os requisitos de segurança e conforto a cumprir relativamente às cabinas dos condutores são as seguintes:

- Cumprimento dos requisitos definidos na Diretiva 89/391/CEE relativa à segurança e saúde dos trabalhadores no trabalho com a sua hierarquia de medidas de prevenção destinadas a eliminar as fontes de vibração de toda a estrutura e as perturbações ao nível dos músculos e do esqueleto;

- Instalação na cabina dos condutores de elementos de segurança, começando por uma saída de emergência segura da cabina em caso de incêndio;

- Aumento da dimensão da cabina do condutor adaptando-a aos requisitos de conforto e segurança relativos aos assentos e às camas dos condutores, tendo

em conta situações de emergência.

Or. en

Alteração 255
Oldřich Vlasák

Proposta de diretiva
Artigo 1 – n.º 1 – ponto 9
Diretiva 96/53/CE
Artigo 10-A – n.º 1

Texto da Comissão

O peso máximo dos veículos com **tração híbrida ou com tração inteiramente elétrica** é o indicado no anexo I, ponto 2.3.1.

Alteração

O peso máximo dos veículos com **motorizações alternativas que já não utilizam exclusivamente combustíveis fósseis e são, portanto, não-poluentes ou menos poluentes**, é o indicado no anexo I, ponto 2.3.1.

Or. cs

Justificação

Para manter a neutralidade tecnológica da legislação proposta, é necessário incluir também tecnologias futuras, tais como, células de combustível de hidrogénio.

Alteração 256
Philippe De Backer

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 9
Diretiva 96/53/CE
Artigo 10-A – parágrafo 1

Texto da Comissão

O peso máximo dos veículos **com tração híbrida ou com tração inteiramente elétrica** é o indicado no anexo I, ponto 2.3.1.

Alteração

O peso máximo dos veículos **alimentados a combustíveis alternativos** é o indicado no anexo I, ponto 2.5.

Justificação

É importante que a legislação seja tecnologicamente neutra. Por conseguinte, todos os veículos que utilizem combustíveis alternativos devem estar autorizados a aumentar o seu peso.

Alteração 257

Phil Bennion

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 9

Diretiva 96/53/CE

Artigo 10-A – parágrafo 1

Texto da Comissão

O peso máximo dos veículos **com tração híbrida ou com tração inteiramente elétrica** é o indicado no anexo I, ponto 2.3.1.

Alteração

O peso máximo dos veículos **equipados com tecnologias de baixas emissões de carbono** é o indicado no anexo I, ponto 2.3.4.

Or. en

Alteração 258

Hubert Pirker

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 9

Diretiva 96/53/CE

Artigo 10-A – parágrafo 2

Texto da Comissão

Os veículos com **tração híbrida ou elétrica** devem, contudo, respeitar os limites de peso máximo autorizado por eixo indicados no anexo I, ponto 3.»

Alteração

Os veículos com **sistemas de tração alternativos** devem, contudo, respeitar os limites de peso máximo autorizado por eixo indicados no anexo I, ponto 3.»

Or. de

Justificação

A formulação respeita o princípio da neutralidade tecnológica.

Alteração 259

Phil Bennion

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 9

Diretiva 96/53/CE

Artigo 10-A – parágrafo 2

Texto da Comissão

Os veículos *com tração híbrida ou elétrica* devem, contudo, respeitar os limites de peso máximo autorizado por eixo indicados no anexo I, ponto 3.»

Alteração

Os veículos *equipados com tecnologias de baixas emissões de carbono* devem, contudo, respeitar os limites de peso máximo autorizado por eixo indicados no anexo I, ponto 3.»

Or. en

Alteração 260

Bogusław Liberadzki

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 9-A (novo)

Diretiva 96/53/CE

Artigo 10-A-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

Os veículos N2 e N3 novos devem cumprir os requisitos de segurança referidos no artigo 9.º, n.º 2, a partir de 1 de janeiro de 2020.

Or. en

Alteração 261

Georges Bach, Bogusław Liberadzki

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 9-A (novo)
Diretiva 96/53/CE
Artigo 10-A-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

Até final de 2018, a Comissão deve rever a presente diretiva com vista a analisar os impactos da circulação transfronteiriça de veículos ou conjuntos de veículos que ultrapassem as dimensões máximas previstas no anexo I. A avaliação de impacto da Comissão deve analisar os impactos na segurança rodoviária e na transferência modal, as consequências para as infraestruturas e para o ambiente. Com base nos resultados desta avaliação de impacto, a Comissão deve, se for caso disso, apresentar uma proposta legislativa para alterar a presente diretiva.

Or. en

Justificação

É necessário realizar uma análise exaustiva das consequências da utilização de veículos pesados de mercadorias no transporte rodoviário internacional antes de as restrições serem suprimidas. Esta avaliação de impacto deve incluir os efeitos na segurança rodoviária, na transferência modal, no ambiente e nas emissões de CO₂, bem como nas infraestruturas.

Alteração 262
Anne E. Jensen

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 10
Diretiva 96/53/CE
Artigo 11 – parágrafo 1 – parte introdutória

Texto da Comissão

Alteração

Os veículos ou conjuntos de veículos que efetuam transportes de contentores ou caixas móveis de 45 pés podem exceder em 15 cm as dimensões máximas previstas no anexo I, pontos 1.1 e 1.6, *se o transporte*

Os veículos ou conjuntos de veículos que efetuam transportes de contentores ou caixas móveis de 45 pés podem exceder em 15 cm as dimensões máximas previstas no

*rodoviário do contentor ou da caixa móvel
fizer parte de uma operação de transporte
intermodal.*

anexo I, pontos 1.1 e 1.6.

Or. en

Justificação

A utilização alargada de contentores de 45 pés não deve estar limitada às operações de transporte intermodal.

Alteração 263
Markus Ferber

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 10
Diretiva 96/53/CE
Artigo 11 – n.º 1 – primeira parte

Texto da Comissão

Os veículos ou conjuntos de veículos que efetuam transportes de contentores ou caixas móveis de 45 pés podem exceder em 15 cm as dimensões máximas previstas no anexo I, pontos 1.1 e 1.6, se o transporte rodoviário do contentor ou da caixa móvel fizer parte de uma operação de transporte intermodal.

Alteração

Com vista ao reforço do transporte intermodal/combinado, as dimensões de veículos/conjuntos de veículos são ajustadas às unidades de transporte intermodal e, em conformidade, às dimensões máximas definidas no Anexo I.

Or. de

Alteração 264
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 10
Diretiva 96/53/CE
Artigo 11 – parágrafo 1 – parte introdutória

Texto da Comissão

Os veículos ou conjuntos de veículos que efetuam transportes de contentores ou

Alteração

*As dimensões máximas previstas no anexo I, pontos 1.1 e 1.6 **não podem pôr***

caixas móveis de 45 pés podem exceder em 15 cm as dimensões máximas previstas no anexo I, pontos 1.1 e 1.6, se o transporte rodoviário do contentor ou da caixa móvel fizer parte de uma operação de transporte intermodal.

em causa os desenvolvimentos positivos dos sistemas combinados de transportes, tais como os sistemas intermodais horizontais ou bimodais.

Or. en

Alteração 265
Peter van Dalen

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 10
Diretiva 96/53/CE
Artigo 11 – n.º 1 – primeira parte

Texto da Comissão

Os veículos ou conjuntos de veículos que efetuam transportes de contentores ou caixas móveis de 45 pés podem exceder em **15** cm as dimensões máximas previstas no anexo I, pontos 1.1 e 1.6, se o transporte rodoviário do contentor ou da caixa móvel fizer parte de uma operação de transporte intermodal.

Alteração

Os veículos ou conjuntos de veículos que efetuam transportes de contentores ou caixas móveis de 45 pés podem exceder em **80** cm as dimensões máximas previstas no anexo I, pontos 1.1 e 1.6, se o transporte rodoviário do contentor ou da caixa móvel fizer parte de uma operação de transporte intermodal.

Or. nl

Alteração 266
Philippe De Backer

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 10
Diretiva 96/53/CE
Artigo 11 – parágrafo 1 – parte introdutória

Texto da Comissão

Os veículos ou conjuntos de veículos que efetuam transportes de contentores ou caixas móveis de 45 pés podem exceder em

Alteração

Os veículos ou conjuntos de veículos que efetuam transportes de contentores ou caixas móveis de 45 pés podem exceder em

15 cm as dimensões máximas previstas no anexo I, pontos 1.1 e 1.6, se o transporte rodoviário do contentor ou da caixa móvel fizer parte de uma operação de transporte intermodal.

80 cm as dimensões máximas previstas no anexo I, pontos 1.1 e 1.6, se o transporte rodoviário do contentor ou da caixa móvel fizer parte de uma operação de transporte intermodal.

Or. en

Justificação

Mais 15 cm de comprimento pode não ser sempre suficiente para os veículos que efetuam o transporte de contentores de 45 pés. A Bélgica, por exemplo, autorizou um aumento de comprimento de 77 cm relativamente ao transporte de contentores de 45 pés de e para um terminal intermodal dentro do seu território. Por conseguinte, é necessária uma alteração a propor um aumento de comprimento.

Alteração 267 **Georgios Koumoutsakos**

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 10

Diretiva 96/53/CE

Artigo 11 – parágrafo 1 – parte introdutória

Texto da Comissão

Os veículos ou conjuntos de veículos que efetuam transportes de contentores ou caixas móveis de 45 pés podem exceder em 15 cm as dimensões máximas previstas no anexo I, pontos 1.1 e 1.6, se o transporte rodoviário do contentor ou da caixa móvel fizer parte de uma operação de transporte intermodal.

Alteração

Os veículos ou conjuntos de veículos que efetuam transportes de contentores, ***contentores com largura de paletes*** ou caixas móveis de 45 pés podem exceder em 15 cm as dimensões máximas previstas no anexo I, pontos 1.1 e 1.6 ***e em 5 cm as previstas nos pontos 1.2, alínea a)***, se o transporte rodoviário do contentor ou da caixa móvel fizer parte de uma operação de transporte intermodal.

Or. en

Alteração 268 **Anne E. Jensen**

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 10

Texto da Comissão

Alteração

Para efeitos do presente artigo e do ponto 2.2.2, alínea c), do anexo I, a operação de transporte intermodal deve envolver, pelo menos, o modo ferroviário, fluvial ou marítimo. O segmento inicial e/ou final deve também compreender um trajeto rodoviário. Estes trajetos rodoviários devem efetuar-se, cada um deles, numa distância inferior a 300 km no território da União Europeia ou até aos terminais mais próximos entre os quais exista um serviço regular. Uma operação de transporte é igualmente considerada intermodal se envolver o transporte marítimo intraeuropeu de curta distância, qualquer que seja a extensão dos trajetos rodoviários inicial e final. Os trajetos rodoviários inicial e final de uma operação que envolva o transporte marítimo intraeuropeu de curta distância vão do ponto de carregamento da mercadoria ao porto marítimo adequado mais próximo, no caso do trajeto inicial, e/ou do porto marítimo adequado mais próximo ao ponto de descarregamento da mercadoria, no caso do trajeto final.»

Suprimido

Or. en

Justificação

A utilização alargada de contentores de 45 pés não deve estar limitada às operações de transporte intermodal.

Alteração 269

Patricia van der Kammen

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 10

Diretiva 96/53/CE
Artigo 11 – n.º 1 – segunda parte

Texto da Comissão

Alteração

Para efeitos do presente artigo e do ponto 2.2.2, alínea c), do anexo I, a operação de transporte intermodal deve envolver, pelo menos, o modo ferroviário, fluvial ou marítimo. O segmento inicial e/ou final deve também compreender um trajeto rodoviário. Estes trajetos rodoviários devem efetuar-se, cada um deles, numa distância inferior a 300 km no território da União Europeia ou até aos terminais mais próximos entre os quais exista um serviço regular. Uma operação de transporte é igualmente considerada intermodal se envolver o transporte marítimo intraeuropeu de curta distância, qualquer que seja a extensão dos trajetos rodoviários inicial e final. Os trajetos rodoviários inicial e final de uma operação que envolva o transporte marítimo intraeuropeu de curta distância vão do ponto de carregamento da mercadoria ao porto marítimo adequado mais próximo, no caso do trajeto inicial, e/ou do porto marítimo adequado mais próximo ao ponto de descarregamento da mercadoria, no caso do trajeto final.»

Suprimido

Or. nl

Alteração 270
Hubert Pirker

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 10
Diretiva 96/53/CE
Artigo 11 – n.º 1 – segunda parte

Texto da Comissão

Alteração

Para efeitos do presente artigo e do ponto

Para efeitos do presente artigo e do ponto

2.2.2, alínea c), do anexo I, a operação de transporte intermodal deve envolver, pelo menos, o modo ferroviário, fluvial ou marítimo. O segmento inicial e/ou final deve também compreender um trajeto rodoviário. Estes trajetos rodoviários devem efetuar-se, cada um deles, numa distância *inferior a 300 km no território da União Europeia* ou até aos terminais mais próximos entre os quais exista um serviço regular. Uma operação de transporte é igualmente considerada intermodal se envolver o transporte marítimo intraeuropeu de curta distância, qualquer que seja a extensão dos trajetos rodoviários inicial e final. Os trajetos rodoviários inicial e final de uma operação que envolva o transporte marítimo intraeuropeu de curta distância vão do ponto de carregamento da mercadoria ao porto marítimo adequado mais próximo, no caso do trajeto inicial, e/ou do porto marítimo adequado mais próximo ao ponto de descarregamento da mercadoria, no caso do trajeto final.»

2.2.2, alínea c), do anexo I, a operação de transporte intermodal deve envolver, pelo menos, o modo ferroviário, fluvial ou marítimo. O segmento inicial e/ou final deve também compreender um trajeto rodoviário. Estes trajetos rodoviários devem efetuar-se, cada um deles, numa distância *definida pelos Estados-Membros em conformidade com a infraestrutura existente e as circunstâncias geográficas* ou até aos terminais mais próximos entre os quais exista um serviço regular. Uma operação de transporte é igualmente considerada intermodal se envolver o transporte marítimo intraeuropeu de curta distância, qualquer que seja a extensão dos trajetos rodoviários inicial e final. Os trajetos rodoviários inicial e final de uma operação que envolva o transporte marítimo intraeuropeu de curta distância vão do ponto de carregamento da mercadoria ao porto marítimo adequado mais próximo, no caso do trajeto inicial, e/ou do porto marítimo adequado mais próximo ao ponto de descarregamento da mercadoria, no caso do trajeto final.»

Or. de

Justificação

A fixação inflexível e em função dos quilómetros, no âmbito do transporte intermodal do trajeto rodoviário, não será transponível na prática e não considera a eficiência, a boa gestão, o ambiente e as circunstâncias infraestruturais e geográficas de cada Estado-Membro.

Alteração 271
Petri Sarvamaa

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 10
Diretiva 96/53/CE
Artigo 11 – parágrafo 1 – segunda parte

Texto da Comissão

Para efeitos do presente artigo e do ponto 2.2.2, alínea c), do anexo I, a operação de transporte intermodal deve envolver, pelo menos, o modo ferroviário, fluvial ou marítimo. O segmento inicial e/ou final deve também compreender um trajeto rodoviário. Estes trajetos rodoviários devem efetuar-se, cada um deles, numa distância inferior a 300 km no território da União Europeia ou até aos terminais mais próximos entre os quais exista um serviço regular. Uma operação de transporte é igualmente considerada intermodal se envolver o transporte marítimo intraeuropeu de curta distância, qualquer que seja a extensão dos trajetos rodoviários inicial e final. Os trajetos rodoviários inicial e final de uma operação que envolva o transporte marítimo intraeuropeu de curta distância vão do ponto de carregamento da mercadoria ao porto marítimo adequado mais próximo, no caso do trajeto inicial, e/ou do porto marítimo adequado mais próximo ao ponto de descarregamento da mercadoria, no caso do trajeto final.»

Alteração

Para efeitos do presente artigo e do ponto 2.2.2, alínea c), do anexo I, a operação de transporte intermodal deve envolver, pelo menos, o modo ferroviário, fluvial ou marítimo. O segmento inicial e/ou final deve também compreender um trajeto rodoviário. Estes trajetos rodoviários devem efetuar-se, cada um deles, numa distância inferior a 300 km **ou 50 %** no território da União Europeia ou até aos terminais mais próximos entre os quais exista um serviço regular. Uma operação de transporte é igualmente considerada intermodal se envolver o transporte marítimo intraeuropeu de curta distância, qualquer que seja a extensão dos trajetos rodoviários inicial e final. Os trajetos rodoviários inicial e final de uma operação que envolva o transporte marítimo intraeuropeu de curta distância vão do ponto de carregamento da mercadoria ao porto marítimo adequado mais próximo, no caso do trajeto inicial, e/ou do porto marítimo adequado mais próximo ao ponto de descarregamento da mercadoria, no caso do trajeto final.»

Or. en

Alteração 272
Dieter-Lebrecht Koch

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 10
Diretiva 96/53/CE
Artigo 11 – n.º 1 – segunda parte

Texto da Comissão

Para efeitos do presente artigo e do ponto 2.2.2, alínea c), do anexo I, a operação de transporte intermodal deve envolver, pelo menos, o modo ferroviário, fluvial ou

Alteração

Para efeitos do presente artigo e do ponto 2.2.2, alínea c), do anexo I, a operação de transporte intermodal deve envolver, pelo menos, o modo ferroviário, fluvial ou

marítimo. O segmento inicial e/ou final deve também compreender um trajeto rodoviário. Estes trajetos rodoviários devem efetuar-se, cada um deles, numa distância inferior a **300** km no território da União Europeia ou até aos terminais mais próximos entre os quais exista um serviço regular. Uma operação de transporte é igualmente considerada intermodal se envolver o transporte marítimo intraeuropeu de curta distância, qualquer que seja a extensão dos trajetos rodoviários inicial e final. Os trajetos rodoviários inicial e final de uma operação que envolva o transporte marítimo intraeuropeu de curta distância vão do ponto de carregamento da mercadoria ao porto marítimo adequado mais próximo, no caso do trajeto inicial, e/ou do porto marítimo adequado mais próximo ao ponto de descarregamento da mercadoria, no caso do trajeto final.»

marítimo. O segmento inicial e/ou final deve também compreender um trajeto rodoviário. Estes trajetos rodoviários devem efetuar-se, cada um deles, numa distância inferior a **500** km no território da União Europeia ou até aos terminais mais próximos entre os quais exista um serviço regular. Uma operação de transporte é igualmente considerada intermodal se envolver o transporte marítimo intraeuropeu de curta distância, qualquer que seja a extensão dos trajetos rodoviários inicial e final. Os trajetos rodoviários inicial e final de uma operação que envolva o transporte marítimo intraeuropeu de curta distância vão do ponto de carregamento da mercadoria ao porto marítimo adequado mais próximo, no caso do trajeto inicial, e/ou do porto marítimo adequado mais próximo ao ponto de descarregamento da mercadoria, no caso do trajeto final.»

Or. de

Alteração 273 **Ismail Ertug**

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 10
Diretiva 96/53/CE
Artigo 11 – n.º 1 – segunda parte

Texto da Comissão

Para efeitos do presente artigo e do ponto 2.2.2, alínea c), do anexo I, a operação de transporte intermodal deve envolver, pelo menos, o modo ferroviário, fluvial ou marítimo. O segmento inicial e/ou final deve também compreender um trajeto rodoviário. Estes trajetos rodoviários devem efetuar-se, cada um deles, numa distância inferior a **300 km** no território da União Europeia ou até aos terminais mais próximos entre os quais exista um serviço regular. ***Uma operação de transporte é***

Alteração

Para efeitos do presente artigo e do ponto 2.2.2, alínea c), do anexo I, a operação de transporte intermodal ***ou combinado*** deve envolver, pelo menos, o modo ferroviário, fluvial ou marítimo. O segmento inicial e/ou final deve também compreender um trajeto rodoviário. Estes trajetos rodoviários devem efetuar-se, cada um deles, numa distância inferior a ***150 quilómetros em linha reta*** no território da União Europeia ou até aos terminais mais próximos entre os quais exista um

igualmente considerada intermodal se envolver o transporte marítimo intraeuropeu de curta distância, qualquer que seja a extensão dos trajetos rodoviários inicial e final. Os trajetos rodoviários inicial e final de uma operação que envolva o transporte marítimo intraeuropeu de curta distância vão do ponto de carregamento da mercadoria ao porto marítimo adequado mais próximo, no caso do trajeto inicial, e/ou do porto marítimo adequado mais próximo ao ponto de descarregamento da mercadoria, no caso do trajeto final.»

serviço regular.

Or. de

Justificação

A Diretiva 92/106/CEE é determinante na definição de trânsito intermodal/combinado, a qual limita a 150 km o percurso do transporte rodoviário.

Alteração 274

Silvia-Adriana Țicău

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 10

Diretiva 96/53/CE

Artigo 11 – n.º 1 – segunda parte

Texto da Comissão

Para efeitos do presente artigo e do ponto 2.2.2, alínea c), do anexo I, a operação de transporte intermodal deve envolver, pelo menos, o modo ferroviário, fluvial ou marítimo. O segmento inicial e/ou final deve também compreender um trajeto rodoviário. Estes trajetos rodoviários devem efetuar-se, cada um deles, numa distância inferior a 300 km no território da União Europeia ou até aos terminais mais próximos entre os quais exista um serviço regular. Uma operação de transporte é igualmente considerada intermodal se envolver o transporte marítimo

Alteração

Para efeitos do presente artigo e do ponto 2.2.2, alínea c), do anexo I, a operação de transporte intermodal deve envolver, pelo menos, o modo ferroviário, fluvial e/ou marítimo. O segmento inicial e/ou final deve também compreender um trajeto rodoviário. Estes trajetos rodoviários devem efetuar-se, cada um deles, numa distância inferior a 300 km no território da União Europeia ou até aos terminais mais próximos entre os quais exista um serviço regular. Uma operação de transporte é igualmente considerada intermodal se envolver o transporte marítimo de curta

intraeuropeu de curta distância, qualquer que seja a extensão dos trajetos rodoviários inicial e final. **Os trajetos rodoviários inicial e final de uma operação que envolva o transporte marítimo intraeuropeu de curta distância vão do ponto de carregamento da mercadoria ao porto marítimo adequado mais próximo, no caso do trajeto inicial, e/ou do porto marítimo adequado mais próximo ao ponto de descarregamento da mercadoria, no caso do trajeto final.»**

distância *e/ou fluvial*, qualquer que seja a extensão dos trajetos rodoviários inicial e final.

Or. ro

Alteração 275 Inés Ayala Sender

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 10
Diretiva 96/53/CE
Artigo 11 – parágrafo 1 – segunda parte

Texto da Comissão

Para efeitos do presente artigo e do ponto 2.2.2, alínea c), do anexo I, a operação de transporte intermodal deve envolver, pelo menos, o modo ferroviário, fluvial ou marítimo. O segmento inicial e/ou final deve também compreender um trajeto rodoviário. **Estes trajetos rodoviários devem efetuar-se, cada um deles, numa distância inferior a 300 km no território da União Europeia** ou até aos terminais mais próximos entre os quais exista um serviço regular. Uma operação de transporte é igualmente considerada intermodal se envolver o transporte marítimo intraeuropeu de curta distância, **qualquer que seja a extensão dos trajetos rodoviários inicial e final**. Os trajetos rodoviários inicial e final de uma operação que envolva o transporte marítimo intraeuropeu de curta distância vão do

Alteração

Para efeitos do presente artigo e do ponto 2.2.2, alínea c), do anexo I, a operação de transporte intermodal deve envolver, pelo menos, o modo ferroviário, fluvial ou marítimo. O segmento inicial e/ou final deve também compreender um trajeto rodoviário. **Nestas operações, o total de trajetos rodoviários não deve ser superior a 30 % da distância total ou cada um dos trajetos rodoviários deve efetuar-se** até aos terminais mais próximos entre os quais exista um serviço regular. Uma operação de transporte é igualmente considerada intermodal se envolver o transporte marítimo intraeuropeu de curta distância, **representando a secção marítima, pelo menos, 20% da distância total**. Os trajetos rodoviários inicial e final de uma operação que envolva o transporte marítimo intraeuropeu de curta distância

ponto de carregamento da mercadoria ao porto marítimo adequado mais próximo, no caso do trajeto inicial, e/ou do porto marítimo adequado mais próximo ao ponto de descarregamento da mercadoria, no caso do trajeto final.»

vão do ponto de carregamento da mercadoria ao porto marítimo adequado mais próximo, no caso do trajeto inicial, e/ou do porto marítimo adequado mais próximo ao ponto de descarregamento da mercadoria, no caso do trajeto final.»

Or. en

Justificação

A proposta da Comissão define um limite arbitrário para os trajetos multimodais de 300 km. A presente alteração tenta propor uma forma alternativa de medir a multimodalidade através do rácio entre o trajeto rodoviário e a distância total. A presente alteração também procura equilibrar as disposições do setor marítimo, uma vez que a Comissão sugere considerar como trajeto intermodal todo o transporte marítimo de curta distância combinado com trajetos rodoviários independentemente da distância.

Alteração 276 **Philippe De Backer**

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 10

Diretiva 96/53/CE

Artigo 11 – parágrafo 1 – segunda parte

Texto da Comissão

Para efeitos do presente artigo e do ponto 2.2.2, alínea c), do anexo I, a operação de transporte intermodal deve envolver, ***pelo menos***, o modo ferroviário, fluvial ou marítimo. O segmento inicial e/ou final deve também compreender um trajeto rodoviário. ***Estes trajetos rodoviários devem efetuar-se, cada um deles, numa distância inferior a 300 km no território da União Europeia ou até aos terminais mais próximos entre os quais exista um serviço regular.*** Uma operação de transporte é igualmente considerada intermodal se envolver o transporte marítimo intraeuropeu de curta distância, qualquer que seja a extensão dos trajetos rodoviários inicial e final. ***Os trajetos rodoviários inicial e final de uma***

Alteração

Para efeitos do presente artigo e do ponto 2.2.2, alínea c), do anexo I, a operação de transporte intermodal deve envolver o modo ferroviário, fluvial ou marítimo. O segmento inicial e/ou final deve também compreender um trajeto rodoviário. Uma operação de transporte é igualmente considerada intermodal se envolver o transporte marítimo intraeuropeu de curta distância, qualquer que seja a extensão dos trajetos rodoviários inicial e final.»

operação que envolva o transporte marítimo intraeuropeu de curta distância vão do ponto de carregamento da mercadoria ao porto marítimo adequado mais próximo, no caso do trajeto inicial, e/ou do porto marítimo adequado mais próximo ao ponto de descarregamento da mercadoria, no caso do trajeto final.»

Or. en

Justificação

Um limite de 300 km parece algo arbitrário. Vários benefícios e operações intermodais existentes passariam a ser impossíveis se existisse um limite de trajeto de 300 km. A referência ao «porto marítimo adequado mais próximo» é algo vaga. A escolha de determinado porto depende de diferentes fatores e, por conseguinte, deve ser feita caso a caso.

Alteração 277 Phil Bennion

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 10

Diretiva 96/53/CE

Artigo 11 – parágrafo 1 – segunda parte

Texto da Comissão

Para efeitos do presente artigo e do ponto 2.2.2, alínea c), do anexo I, a operação de transporte intermodal deve envolver, pelo menos, o modo ferroviário, fluvial ou marítimo. O segmento inicial e/ou final deve também compreender um trajeto rodoviário. Estes trajetos rodoviários devem efetuar-se, cada um deles, numa distância inferior a 300 km no território da União Europeia ou até aos terminais mais próximos entre os quais exista um serviço regular. Uma operação de transporte é igualmente considerada intermodal se envolver o transporte marítimo intraeuropeu de curta distância, qualquer que seja a extensão dos trajetos rodoviários inicial e final. Os trajetos

Alteração

Para efeitos do presente artigo e do ponto 2.2.2, alínea c), do anexo I, a operação de transporte intermodal deve envolver, pelo menos, o modo ferroviário, fluvial ou marítimo. O segmento inicial e/ou final deve também compreender um trajeto rodoviário. Estes trajetos rodoviários devem efetuar-se, cada um deles, numa distância inferior a 300 km no território da União Europeia ou até aos terminais mais próximos entre os quais exista um serviço regular. Uma operação de transporte é igualmente considerada intermodal se envolver o transporte marítimo intraeuropeu de curta distância, qualquer que seja a extensão dos trajetos rodoviários inicial e final, ***para assegurar***

rodoviários inicial e final de uma operação que envolva o transporte marítimo intraeuropeu de curta distância vão do ponto de carregamento da mercadoria ao porto marítimo adequado mais próximo, no caso do trajeto inicial, e/ou do porto marítimo adequado mais próximo ao ponto de descarregamento da mercadoria, no caso do trajeto final.»

condições equitativas entre os Estados-Membros. Os trajetos rodoviários inicial e final de uma operação que envolva o transporte marítimo intraeuropeu de curta distância vão do ponto de carregamento da mercadoria ao porto marítimo adequado mais próximo, no caso do trajeto inicial, e/ou do porto marítimo adequado mais próximo ao ponto de descarregamento da mercadoria, no caso do trajeto final.»

Or. en

Alteração 278 **Georgios Koumoutsakos**

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 10
Diretiva 96/53/CE
Artigo 11 – parágrafo 1 – segunda parte

Texto da Comissão

Para efeitos do presente artigo e do ponto 2.2.2, alínea c), do anexo I, a operação de transporte intermodal deve envolver, pelo menos, o modo ferroviário, fluvial ou marítimo. O segmento inicial e/ou final deve também compreender um trajeto rodoviário. ***Estes trajetos rodoviários devem efetuar-se, cada um deles, numa distância inferior a 300 km no território da União Europeia ou até aos terminais mais próximos entre os quais exista um serviço regular.*** Uma operação de transporte é igualmente considerada intermodal se envolver o transporte marítimo ***intraeuropeu*** de curta distância, ***qualquer que seja a extensão dos trajetos rodoviários inicial e final. Os trajetos rodoviários inicial e final de uma operação que envolva o transporte marítimo intraeuropeu de curta distância vão do ponto de carregamento da mercadoria ao porto marítimo adequado mais próximo, no caso do trajeto inicial,***

Alteração

Para efeitos do presente artigo e do ponto 2.2.2, alínea c), do anexo I, a operação de transporte intermodal deve envolver, pelo menos, o modo ferroviário, fluvial ou marítimo. O segmento inicial e/ou final deve também compreender um trajeto rodoviário. Uma operação de transporte é igualmente considerada intermodal se envolver o transporte marítimo de curta distância.

e/ou do porto marítimo adequado mais próximo ao ponto de descarregamento da mercadoria, no caso do trajeto final.»

Or. en

Alteração 279
Jacqueline Foster

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 11

Texto da Comissão

Alteração

11) [...]

Suprimido

Or. en

Justificação

A sua avaliação de impacto não comprova que o custo desta aplicação seja justificado pelos benefícios e implicará custos significativos.

Alteração 280
Peter van Dalen

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 11
Diretiva 96/53/CE
Artigo 12 – n.º 1

Texto da Comissão

Alteração

Os Estados-Membros instituirão um sistema de pré-seleção e de controlo seletivo dos veículos ou conjuntos de veículos em circulação, a fim de assegurar o cumprimento das obrigações estabelecidas na presente diretiva.

Os Estados-Membros instituirão um sistema de pré-seleção e de controlo seletivo dos veículos ou conjuntos de veículos em circulação, ***sem que seja exercida qualquer discriminação com base na nacionalidade dos condutores ou dos empresários de transportes***, a fim de assegurar o cumprimento das obrigações estabelecidas na presente diretiva.

Alteração 281
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 11
Diretiva 96/53/CE
Artigo 12 – n.º 1

Texto da Comissão

Os Estados-Membros instituirão um sistema de pré-seleção *e* de controlo seletivo dos veículos ou conjuntos de veículos em circulação, a fim de assegurar o cumprimento das obrigações estabelecidas na presente diretiva.

Alteração

Os Estados-Membros instituirão um sistema de pré-seleção, de controlo seletivo ***e de realização de controlos*** dos veículos ou conjuntos de veículos em circulação, a fim de assegurar o cumprimento das obrigações estabelecidas na presente diretiva.

Or. en

Alteração 282
Phil Bennion

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 11
Diretiva 96/53/CE
Artigo 12 – n.º 1

Texto da Comissão

Os Estados-Membros instituirão um sistema ***de*** pré-seleção ***e de*** controlo seletivo dos veículos ou conjuntos de veículos em circulação, a fim de assegurar o cumprimento das obrigações estabelecidas na presente diretiva.

Alteração

Os Estados-Membros instituirão um sistema ***de classificação de riscos para a*** pré-seleção ***e o*** controlo seletivo dos veículos ou conjuntos de veículos em circulação, a fim de assegurar o cumprimento das obrigações estabelecidas na presente diretiva.

Or. en

Alteração 283
Patricia van der Kammen

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 11
Diretiva 96/53/CE
Artigo 12 – n.º 1

Texto da Comissão

Os Estados-Membros ***instituirão*** um sistema de pré-seleção e de controlo seletivo dos veículos ou conjuntos de veículos em circulação, a fim de assegurar o cumprimento das obrigações estabelecidas na presente diretiva.

Alteração

Os Estados-Membros ***poderão instituir*** um sistema de pré-seleção e de controlo seletivo dos veículos ou conjuntos de veículos em circulação, a fim de assegurar o cumprimento das obrigações estabelecidas na presente diretiva.

Or. nl

Alteração 284
Peter van Dalen

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 11
Diretiva 96/53/CE
Artigo 12 – n.º 1-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

1-A. A pedido de um Estado-Membro, a Comissão investigará se um Estado-Membro está a cumprir o requisito de não-discriminação estabelecido no n.º 1. Caso a investigação revele que o Estado-Membro não está a cumprir este requisito, a Comissão tomará as medidas necessárias contra o Estado-Membro em causa.

Or. nl

Alteração 285
Patricia van der Kammen

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 11
Diretiva 96/53/CE
Artigo 12 – n.º 2

Texto da Comissão

Alteração

Transcorridos dois anos a contar da data de entrada em vigor da presente diretiva, os Estados-Membros efetuarão medições do peso dos veículos ou conjuntos de veículos em circulação. Estas medições de pré-seleção destinam-se a identificar os veículos suscetíveis de terem cometido uma infração e que devem ser controlados manualmente. As medições podem ser efetuadas por meio de sistemas automáticos instalados nas infraestruturas, ou de sistemas embarcados nos veículos conforme disposto no n.º 6. Os sistemas automáticos deverão permitir a identificação dos veículos suspeitos de excederem o peso máximo autorizado. Sendo estes sistemas automáticos utilizados exclusivamente para pré-seleção, e não para caracterizar infrações, a sua certificação pelos Estados-Membros não é obrigatória.

Suprimido

Or. nl

Alteração 286
Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 11
Diretiva 96/53/CE
Artigo 12 – n.º 2

Texto da Comissão

Alteração

Transcorridos dois anos a contar da data de

Transcorridos dois anos a contar da data de

entrada em vigor da presente diretiva, os Estados-Membros efetuarão medições do peso dos veículos ou conjuntos de veículos em circulação. Estas medições de pré-seleção destinam-se a identificar os veículos suscetíveis de terem cometido uma infração e que devem ser controlados manualmente. As medições podem ser efetuadas por meio de sistemas automáticos instalados nas infraestruturas, ou de sistemas embarcados nos veículos conforme disposto no n.º 6. Os sistemas automáticos deverão permitir a identificação dos veículos suspeitos de excederem o peso máximo autorizado. ***Sendo estes sistemas automáticos utilizados exclusivamente para pré-seleção, e não para caracterizar infrações, a sua certificação pelos Estados-Membros não é obrigatória.***

entrada em vigor da presente diretiva, os Estados-Membros efetuarão medições do peso dos veículos ou conjuntos de veículos em circulação. Estas medições de pré-seleção destinam-se a identificar os veículos suscetíveis de terem cometido uma infração e que devem ser controlados manualmente. As medições podem ser efetuadas por meio de sistemas automáticos instalados nas infraestruturas, ou de sistemas embarcados nos veículos conforme disposto no n.º 6. Os sistemas automáticos deverão permitir a identificação dos veículos suspeitos de excederem o peso máximo autorizado. ***Caso os sistemas de pré-seleção obtenham a certificação correta, estes sistemas podem ser usados para aplicar sanções automáticas no caso de serem detetadas infrações.***

Or. pl

Justificação

Afigura-se pouco razoável restringir o uso de sistemas automáticos unicamente à pré-seleção uma vez que, desde que os pesos estacionários certificados sejam aplicados, o sistema pode servir também para impor sanções automáticas no caso de ser detetada uma infração.

Alteração 287
Anne E. Jensen

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 11
Diretiva 96/53/CE
Artigo 12 – n.º 2

Texto da Comissão

Transcorridos dois anos a contar da data de entrada em vigor da presente diretiva, os Estados-Membros efetuarão medições do peso dos veículos ou conjuntos de veículos em circulação. Estas medições de pré-seleção destinam-se a identificar os veículos suscetíveis de terem cometido

Alteração

Transcorridos dois anos a contar da data de entrada em vigor da presente diretiva, os Estados-Membros efetuarão medições do peso dos veículos ou conjuntos de veículos em circulação. Estas medições de pré-seleção destinam-se a identificar os veículos suscetíveis de terem cometido

uma infração e que devem ser controlados manualmente. As medições *podem* ser efetuadas por meio de sistemas automáticos instalados nas infraestruturas, *ou de* sistemas embarcados nos veículos conforme disposto no n.º 6. Os sistemas automáticos deverão permitir a identificação dos veículos suspeitos de excederem o peso máximo autorizado. Sendo estes sistemas automáticos utilizados exclusivamente para pré-seleção, e não para caracterizar infrações, a sua certificação pelos Estados-Membros não é obrigatória.

uma infração e que devem ser controlados manualmente. As medições *devem* ser efetuadas *principalmente* por meio de sistemas automáticos instalados nas infraestruturas, *e complementadas com* sistemas embarcados nos veículos conforme disposto no n.º 6, *se estiverem disponíveis*. Os sistemas automáticos deverão permitir a identificação dos veículos suspeitos de excederem o peso máximo autorizado. Sendo estes sistemas automáticos utilizados exclusivamente para pré-seleção, e não para caracterizar infrações, a sua certificação pelos Estados-Membros não é obrigatória.

Or. en

Justificação

A pré-seleção deve ser efetuada principalmente por meio de equipamentos geridos pela autoridade competente para assegurar o máximo rigor e evitar manipulações.

Alteração 288

Saïd El Khadraoui, Brian Simpson

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 11

Diretiva 96/53/CE

Artigo 12 – n.º 2

Texto da Comissão

Transcorridos dois anos a contar da data de entrada em vigor da presente diretiva, os Estados-Membros efetuarão medições do peso dos veículos ou conjuntos de veículos em circulação. Estas medições de pré-seleção destinam-se a identificar os veículos suscetíveis de terem cometido uma infração e que devem ser controlados manualmente. As medições podem ser efetuadas por meio de sistemas automáticos instalados nas infraestruturas, ou de sistemas embarcados nos veículos conforme disposto no n.º 6. Os sistemas

Alteração

Transcorridos dois anos a contar da data de entrada em vigor da presente diretiva, os Estados-Membros efetuarão medições do peso dos veículos ou conjuntos de veículos em circulação. Estas medições de pré-seleção destinam-se a identificar os veículos suscetíveis de terem cometido uma infração e que devem ser controlados manualmente. As medições podem ser efetuadas por meio de sistemas automáticos instalados nas infraestruturas, ou de sistemas embarcados nos veículos conforme disposto no n.º 6. Os sistemas

automáticos deverão permitir a identificação dos veículos suspeitos de excederem o peso máximo autorizado.

Sendo estes sistemas automáticos utilizados exclusivamente para pré-seleção, e não para caracterizar infrações, a sua certificação pelos Estados-Membros não é obrigatória.

automáticos deverão permitir a identificação dos veículos suspeitos de excederem o peso máximo autorizado.

A Comissão deve apresentar procedimentos e especificações comuns de modo a tornar os sensores de peso embarcados dispositivos fiáveis e adequados ao cumprimento das disposições da presente diretiva. A Comissão deve igualmente avaliar se o sensor de peso, quando interligado a um tacógrafo digital, pode ser útil para fazer cumprir outras legislações relativas ao transporte rodoviário. A Comissão deve, se for caso disso, apresentar as necessárias propostas legislativas.

Or. en

Justificação

O excesso de carga representa um problema significativo no setor dos transportes rodoviários e tem impactos negativos na segurança rodoviária, nas infraestruturas, no ambiente e na concorrência. Para dar uma resposta eficaz às infrações relacionadas com o excesso de carga, o sensor de peso embarcado pode vir a ser uma ferramenta útil de aplicação da legislação. Tendo em conta o progresso tecnológico no setor, a interligação do tacógrafo digital com o sensor de peso embarcado parece ser exequível num futuro próximo.

Alteração 289 Peter van Dalen

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 11
Diretiva 96/53/CE
Artigo 12 – n.º 2

Texto da Comissão

Alteração

Transcorridos dois anos a contar da data de

Transcorridos dois anos a contar da data de

entrada em vigor da presente diretiva, os Estados-Membros efetuarão medições do peso dos veículos ou conjuntos de veículos em circulação. Estas medições de pré-seleção destinam-se a identificar os veículos suscetíveis de terem cometido uma infração e que devem ser controlados manualmente. As medições *podem* ser efetuadas por meio de sistemas automáticos instalados nas infraestruturas, ***ou de sistemas embarcados nos veículos conforme disposto no n.º 6***. Os sistemas automáticos deverão permitir a identificação dos veículos suspeitos de excederem o peso máximo autorizado. Sendo estes sistemas automáticos utilizados exclusivamente para pré-seleção, e não para caracterizar infrações, a sua certificação pelos Estados-Membros não é obrigatória.

entrada em vigor da presente diretiva, os Estados-Membros efetuarão medições do peso dos veículos ou conjuntos de veículos em circulação. Estas medições de pré-seleção destinam-se a identificar os veículos suscetíveis de terem cometido uma infração e que devem ser controlados manualmente. As medições ***serão*** efetuadas por meio de sistemas automáticos instalados nas infraestruturas. Os sistemas automáticos deverão permitir a identificação dos veículos suspeitos de excederem o peso máximo autorizado. Sendo estes sistemas automáticos utilizados exclusivamente para pré-seleção, e não para caracterizar infrações, a sua certificação pelos Estados-Membros não é obrigatória.

Or. nl

Alteração 290

Phil Bennion

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 11

Diretiva 96/53/CE

Artigo 12 – n.º 2

Texto da Comissão

Transcorridos dois anos a contar da data de entrada em vigor da presente diretiva, os Estados-Membros efetuarão medições do peso dos veículos ou conjuntos de veículos em circulação. Estas medições de pré-seleção destinam-se a identificar os veículos suscetíveis de terem cometido uma infração e que devem ser controlados manualmente. As medições podem ser efetuadas por meio de sistemas automáticos instalados nas infraestruturas, ou de sistemas embarcados nos veículos

Alteração

Transcorridos dois anos a contar da data de entrada em vigor da presente diretiva, os Estados-Membros efetuarão medições do peso dos veículos ou conjuntos de veículos em circulação. Estas medições de pré-seleção ***com base num sistema de classificação dos riscos*** destinam-se a ***aumentar a eficiência dos controlos e a*** identificar os veículos suscetíveis de terem cometido uma infração e que devem ser controlados manualmente. As medições podem ser efetuadas por meio de sistemas

conforme disposto no n.º 6. Os sistemas automáticos deverão permitir a identificação dos veículos suspeitos de excederem o peso máximo autorizado. Sendo estes sistemas automáticos utilizados exclusivamente para pré-seleção, e não para caracterizar infrações, a sua certificação pelos Estados-Membros não é obrigatória.

automáticos instalados nas infraestruturas, ***tais como o reconhecimento automático da matrícula combinado com tecnologia de peso em movimento***, ou de sistemas embarcados nos veículos conforme disposto no n.º 6. Os sistemas automáticos deverão permitir a identificação dos veículos suspeitos de excederem o peso máximo autorizado. Sendo estes sistemas automáticos utilizados exclusivamente para pré-seleção, e não para caracterizar infrações, a sua certificação pelos Estados-Membros não é obrigatória.

Or. en

Alteração 291

Artur Zasada

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 11

Diretiva 96/53/CE

Artigo 12 – n.º 2

Texto da Comissão

Transcorridos dois anos a contar da data de entrada em vigor da presente diretiva, os Estados-Membros efetuarão medições do peso dos veículos ou conjuntos de veículos em circulação. Estas medições de pré-seleção destinam-se a identificar os veículos suscetíveis de terem cometido uma infração e que devem ser controlados manualmente. As medições podem ser efetuadas por meio de sistemas automáticos instalados nas infraestruturas, ou de sistemas embarcados nos veículos conforme disposto no n.º 6. Os sistemas automáticos deverão permitir a identificação dos veículos suspeitos de excederem o peso máximo autorizado. ***Sendo estes sistemas automáticos utilizados exclusivamente para pré-seleção, e não para caracterizar infrações,***

Alteração

Transcorridos dois anos a contar da data de entrada em vigor da presente diretiva, os Estados-Membros efetuarão medições do peso dos veículos ou conjuntos de veículos em circulação. Estas medições de pré-seleção destinam-se a identificar os veículos suscetíveis de terem cometido uma infração e que devem ser controlados manualmente. As medições podem ser efetuadas por meio de sistemas automáticos instalados nas infraestruturas, ou de sistemas embarcados nos veículos conforme disposto no n.º 6. Os sistemas automáticos deverão permitir a identificação dos veículos suspeitos de excederem o peso máximo autorizado.

a sua certificação pelos Estados-Membros não é obrigatória.

Or. pl

Alteração 292
Silvia-Adriana Țicău

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 11
Diretiva 96/53/CE
Artigo 12 – n.º 2

Texto da Comissão

Transcorridos dois anos a contar da data de entrada em vigor da presente diretiva, os Estados-Membros efetuarão medições do peso dos veículos ou conjuntos de veículos em circulação. Estas medições de pré-seleção destinam-se a identificar os veículos suscetíveis de terem cometido uma infração e que devem ser controlados manualmente. As medições *podem* ser efetuadas por meio de sistemas automáticos instalados nas infraestruturas, ou de sistemas embarcados nos veículos conforme disposto no n.º 6. Os sistemas automáticos deverão permitir a identificação dos veículos suspeitos de excederem o peso máximo autorizado. ***Sendo estes sistemas automáticos utilizados exclusivamente para pré-seleção, e não para caracterizar infrações, a sua certificação pelos Estados-Membros não é obrigatória.***

Alteração

Transcorridos dois anos a contar da data de entrada em vigor da presente diretiva, os Estados-Membros efetuarão medições do peso dos veículos ou conjuntos de veículos em circulação. Estas medições de pré-seleção destinam-se a identificar os veículos suscetíveis de terem cometido uma infração e que devem ser controlados manualmente. As medições *devem* ser efetuadas por meio de sistemas automáticos instalados nas infraestruturas, ou de sistemas embarcados nos veículos, ***tais como os «tacógrafos inteligentes»***, conforme disposto no ***Regulamento UE 2014/... (Regulamento relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos veículos rodoviários e no n.º 6. Os sistemas automáticos deverão permitir a identificação dos veículos suspeitos de excederem o peso máximo autorizado.***

Or. ro

Alteração 293
Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 11
Diretiva 96/53/CE
Artigo 12 – n.º 3

Texto da Comissão

Os Estados-Membros devem efetuar um número de medições de pré-seleção **representativo de, pelo menos, uma pesagem por 2000 veículos.km em média anual.**

Alteração

Os Estados-Membros, **tendo em conta os meios e os recursos disponíveis**, devem efetuar um número adequado de medições de pré-seleção em cada ano civil.

Or. pl

Justificação

O requisito de efetuar um número de medições de pré-seleção representativo de, pelo menos, uma pesagem por 2000 veículos.km em média anual, o que, segundo as informações fornecidas pela Comissão Europeia, levaria a que cada veículo fosse inspecionado em média de três em três dias, não parece ser uma solução adequada relativamente aos resultados esperados.

Alteração 294
Anne E. Jensen

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 11
Diretiva 96/53/CE
Artigo 12 – n.º 3

Texto da Comissão

Os Estados-Membros devem efetuar um número de medições de pré-seleção **representativo de, pelo menos, uma pesagem por 2000 veículos.km em média anual.**

Alteração

Os Estados-Membros devem efetuar um número de medições de pré-seleção **que seja proporcional ao número total destes veículos registados e/ou a operar nos respetivos territórios.**

Or. en

Justificação

Deve caber aos Estados-Membros decidir quantos veículos devem ser pré-selecionados para

os controlos, tendo em conta o número destes veículos registados e/ou a operar no seu território.

Alteração 295
Markus Ferber

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 11
Diretiva 96/53/CE
Artigo 12 – n.º 3

Texto da Comissão

Os Estados-Membros devem efetuar um número de medições de pré-seleção representativo de, pelo menos, **uma pesagem por 2000 veículos.km** em média anual.

Alteração

Os Estados-Membros devem efetuar um número de medições de pré-seleção representativo de, pelo menos, **[] % dos serviços de transportes prestados no seu território pelos veículos referidos no n.º 2 (tkm ou Pkm). Os veículos não matriculados no seu território devem ser tidos adequadamente em conta na taxa de inspeções, de acordo com a percentagem dos mesmos no tráfego.**

Or. de

Justificação

A medição de pré-seleção deve ser alinhada com a alteração da densidade das inspeções técnicas na estrada.

Alteração 296
Patricia van der Kammen

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 11
Diretiva 96/53/CE
Artigo 12 – n.º 3

Texto da Comissão

Os Estados-Membros **devem efetuar um número de medições de pré-seleção representativo de, pelo menos, uma**

Alteração

Deverão ser os Estados-Membros a decidir o número de controlos a realizar. Uma média de uma pesagem por 2000

pesagem por 2000 veículos.km *em média* anual.

veículos.km anual *pode ser um indicador adequado para um número de medições suficiente.*

Or. nl

Alteração 297

Artur Zasada

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 11

Diretiva 96/53/CE

Artigo 12 – n.º 3

Texto da Comissão

Os Estados-Membros devem efetuar um número de medições de pré-seleção representativo de, pelo menos, uma pesagem por **2000** veículos.km em média anual.

Alteração

Os Estados-Membros devem efetuar um número de medições de pré-seleção representativo de, pelo menos, uma pesagem por **4.000** veículos.km em média anual.

Or. pl

Alteração 298

Phil Bennion

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 11

Diretiva 96/53/CE

Artigo 12 – n.º 4

Texto da Comissão

Os Estados-Membros assegurarão que as autoridades competentes procedem à troca das informações necessárias para tornar esses controlos mais eficazes à escala da União e facilitar a sua execução, nomeadamente através do ponto de contacto nacional encarregado do intercâmbio de informações com os outros

Alteração

Os Estados-Membros assegurarão que as autoridades competentes, ***através de um único ponto de contacto***, procedem à troca das informações necessárias para tornar esses controlos mais eficazes à escala da União e facilitar a sua execução, nomeadamente através do ponto de contacto nacional encarregado do

Estados-Membros. As informações necessárias compreendem, em especial, a identificação dos infratores, a descrição das infrações cometidas e das sanções aplicadas e a indicação da idoneidade da empresa em causa. O ponto de contacto é designado em conformidade com o artigo 18.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 1071/2009/CE.

intercâmbio de informações com os outros Estados-Membros. As informações necessárias compreendem, em especial, a identificação dos infratores, a descrição das infrações cometidas e das sanções aplicadas e a indicação da idoneidade da empresa em causa. O ponto de contacto é designado em conformidade com o artigo 18.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 1071/2009/CE.

Or. en

Alteração 299
Patricia van der Kammen

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 11
Diretiva 96/53/CE
Artigo 12 – n.º 5

Texto da Comissão

Os veículos suspeitos de excesso de peso, na sequência da pré-seleção efetuada em conformidade com o n.º 2, serão objeto de, pelo menos, uma das seguintes medidas:

- i) controlo na estrada com equipamento de medição homologado, após interceção do veículo;*
- ii) envio da informação sobre as suspeitas de sobrecarga do veículo à empresa de transporte;*
- iii) inspeção da empresa de transporte nas suas instalações, nomeadamente em caso de reincidência, após o envio da informação mencionada em ii).*

Alteração

Suprimido

Or. nl

Justificação

Cabe aos Estados-Membros estabelecer a aplicação das normas e das sanções.

Alteração 300
Markus Ferber

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 11
Diretiva 96/53/CE
Artigo 12 – n.º 5 – subalínea i)

Texto da Comissão

controlo na estrada com equipamento de medição homologado, após interceção do veículo;

Alteração

controlo **manual** na estrada com equipamento de medição homologado, após interceção do veículo;

Or. de

Alteração 301
Anne E. Jensen

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 11
Diretiva 96/53/CE
Artigo 12 – n.º 5 – alínea i)

Texto da Comissão

controlo na estrada com equipamento de medição homologado, após interceção do veículo;

Alteração

controlo na estrada com equipamento de medição homologado, após interceção do veículo, **para fins de emissão de uma sanção, se for caso disso;**

Or. en

Justificação

O controlo e a aplicação de sanções nunca devem ser automatizados, devendo-se assegurar o contacto entre as autoridades e o condutor/transportador. Por conseguinte, especifica-se quando uma sanção pode ser aplicada e quando a notificação tem apenas um carácter informativo. Além disso, não há necessidade de controlar o excesso de carga nas instalações se existir um controlo relacionado na estrada.

Alteração 302
Oldřich Vlasák

Proposta de diretiva

Artigo 1 – n.º 1 – ponto 11

Diretiva 96/53/CE

Artigo 12 – n.º 5 – subalínea ii)

Texto da Comissão

Alteração

envio da informação sobre as suspeitas de sobrecarga do veículo à empresa de transporte;

Suprimido

Or. cs

Justificação

A referida disposição afigura-se irrelevante. Uma simples suspeita não confirmada pelo controlo rodoviário não deve ser suficiente para a adoção de quaisquer outras medidas contra a empresa transportadora nesta matéria.

Alteração 303
Anne E. Jensen

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 11

Diretiva 96/53/CE

Artigo 12.º – n.º 5 – alínea ii)

Texto da Comissão

Alteração

envio da informação sobre as suspeitas de sobrecarga do veículo à empresa de transporte;

*envio da informação sobre as suspeitas de sobrecarga do veículo à empresa de transporte, **somente com carácter informativo;***

Or. en

Justificação

O controlo e a aplicação de sanções nunca devem ser automatizados, devendo-se assegurar o contacto entre as autoridades e o condutor/transportador. Por conseguinte, especifica-se quando uma sanção pode ser aplicada e quando a notificação tem apenas um carácter informativo. Além disso, não há necessidade de controlar o excesso de carga nas instalações

se existir um controlo relacionado na estrada.

Alteração 304
Oldřich Vlasák

Proposta de diretiva
Artigo 1 – n.º 1 – ponto 11
Diretiva 96/53/CE
Artigo 12 – n.º 5 – subalínea iii)

Texto da Comissão

Alteração

inspeção da empresa de transporte nas suas instalações, nomeadamente em caso de reincidência, após o envio da informação mencionada em ii).

Suprimido

Or. cs

Justificação

A referida disposição afigura-se irrelevante. Uma simples suspeita não confirmada pelo controlo rodoviário não deve ser suficiente para a adoção de quaisquer outras medidas contra a empresa transportadora nesta matéria.

Alteração 305
Anne E. Jensen

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 11
Diretiva 96/53/CE
Artigo 12 – n.º 5 – alínea iii)

Texto da Comissão

Alteração

inspeção da empresa de transporte nas suas instalações, nomeadamente em caso de reincidência, após o envio da informação mencionada em ii).

Suprimido

Or. en

Justificação

O controlo e a aplicação de sanções nunca devem ser automatizados, devendo-se assegurar o contacto entre as autoridades e o condutor/transportador. Por conseguinte, especifica-se quando uma sanção pode ser aplicada e quando a notificação tem apenas um carácter informativo. Além disso, não há necessidade de controlar o excesso de carga nas instalações se existir um controlo relacionado na estrada.

Alteração 306 **Peter van Dalen**

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 11
Diretiva 96/53/CE
Artigo 12 – n.º 6

Texto da Comissão

Alteração

Em conformidade com o n.º 1, os Estados-Membros incentivarão o equipamento dos veículos e conjuntos de veículos com dispositivos de pesagem (peso total e peso por eixo) que permitam a comunicação a qualquer momento, a partir do veículo em andamento, dos dados da pesagem a uma autoridade que efetue controlos na estrada ou responsável pela regulamentação do transporte de mercadorias. A comunicação deve ser feita através da interface definida pelas normas CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 e ISO 14906.

Suprimido

¹³ DSRC: comunicações específicas de pequeno alcance.

Or. nl

Alteração 307 **Oldřich Vlasák**

Proposta de diretiva
Artigo 1 – n.º 1 – ponto 11
Diretiva 96/53/CE
Artigo 12 – n.º 6

Texto da Comissão

Em conformidade com o n.º 1, os Estados-Membros **incentivarão** o equipamento dos veículos e conjuntos de veículos com dispositivos de pesagem (peso total e peso por eixo) que permitam a comunicação a qualquer momento, a partir do veículo em andamento, dos dados da pesagem a uma autoridade que efetue controlos na estrada ou responsável pela regulamentação do transporte de mercadorias. A comunicação deve ser feita através da interface definida pelas normas CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 e ISO 14906.

¹³ DSRC: comunicações específicas de pequeno alcance.

Alteração

Em conformidade com o n.º 1, os Estados-Membros **podem incentivar** o equipamento dos veículos e conjuntos de veículos com dispositivos de pesagem (peso total e peso por eixo) que permitam a comunicação a qualquer momento, a partir do veículo em andamento, dos dados da pesagem a uma autoridade que efetue controlos na estrada ou responsável pela regulamentação do transporte de mercadorias. A comunicação deve ser feita através da interface definida pelas normas CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 e ISO 14906.

¹³ DSRC: comunicações específicas de pequeno alcance.

Or. cs

Justificação

Se o Estado-Membro decidir escolher para a pré-seleção apenas o sistema instalado na infraestrutura, deixam de ser necessários os dispositivos instalados em veículos.

Alteração 308
Jörg Leichtfried

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 11
Diretiva 96/53/CE
Artigo 12 – n.º 6

Texto da Comissão

Em conformidade com o n.º 1, **os Estados-Membros incentivarão o equipamento dos veículos e conjuntos de**

PE524.694v01-00

Alteração

Em conformidade com o n.º 1, **devem ser instalados nos novos** veículos **N2 e N3 sistemas** de pesagem (peso total e peso por

180/216

AM\1011752PT.doc

veículos com dispositivos de pesagem (peso total e peso por eixo) que permitam a comunicação a qualquer momento, a partir do veículo em andamento, dos dados da pesagem a uma autoridade que efetue controlos na estrada ou responsável pela regulamentação do transporte de mercadorias. A comunicação deve ser feita através da interface definida pelas normas CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 e ISO 14906.

¹³ DSRC: comunicações específicas de pequeno alcance.

eixo) que permitam a comunicação a qualquer momento, a partir do veículo em andamento, dos dados da pesagem a uma autoridade que efetue controlos na estrada ou responsável pela regulamentação do transporte de mercadorias. A comunicação deve ser feita através da interface definida pelas normas CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 e ISO 14906. **As informações devem estar igualmente acessíveis ao condutor.**

¹³ DSRC: comunicações específicas de pequeno alcance.

Or. en

Justificação

Correção relativamente à alteração do projeto de relatório. O termo «sistemas» é tecnologicamente mais neutro do que «dispositivos».

Alteração 309 **Corien Wortmann-Kool**

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 11
Diretiva 96/53/CE
Artigo 12 – n.º 6

Texto da Comissão

Em conformidade com o n.º 1, os Estados-Membros incentivarão o equipamento dos veículos e conjuntos de veículos com dispositivos de pesagem (peso total e peso por eixo) que permitam a comunicação a qualquer momento, a partir do veículo em andamento, dos dados da pesagem a uma autoridade que efetue controlos na estrada ou responsável pela regulamentação do transporte de mercadorias. A comunicação deve ser feita através da interface definida pelas normas CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795,

Alteração

A Comissão deve analisar mais pormenorizadamente e preparar um relatório sobre o equipamento dos veículos e conjuntos de veículos com dispositivos de pesagem (peso total e peso por eixo) que permitam a comunicação a qualquer momento, a partir do veículo em andamento, dos dados da pesagem a uma autoridade que efetue controlos na estrada ou responsável pela regulamentação do transporte de mercadorias. Neste relatório, a Comissão deve abordar nomeadamente as seguintes questões:

- *Condições para determinar a conformidade jurídica e não jurídica;*
- *Redução dos encargos administrativos para os transportadores;*
- *Aproximação dos procedimentos de aplicação da legislação e interoperabilidade dos dispositivos de pesagem embarcados. O referido relatório deve incluir as especificações técnicas complementares destinadas a garantir a interoperabilidade total, ao nível da União, dos dispositivos de pesagem embarcados, para que as autoridades de todos os Estados-Membros possam comunicar do mesmo modo com os veículos e conjuntos de veículos matriculados em todos os Estados-Membros e, se for caso disso, trocar as informações recebidas com as autoridades de outros Estados-Membros;*
- *Condições para as infrações em caso de mau funcionamento;*
- *Equipamentos interoperáveis para leitura e interpretação correta por parte dos inspetores das informações comunicadas pelo dispositivo;*
- *Ensaaios rigorosos dos equipamentos no terreno.*

O relatório da Comissão pode ser acompanhado, se for caso disso, de propostas relacionadas com a instalação de sensores de pesagem embarcados nos novos veículos pesados de mercadorias.

¹³ *DSRC: comunicações específicas de pequeno alcance.*

Or. en

Justificação

A Comissão deve primeiro avaliar as condições e os procedimentos de instalação dos sensores de pesagem embarcados, se a tecnologia é rigorosa e fiável e quando é aplicada

pelos Estados-Membros, dado que pode constituir um encargo adicional para os transportadores. Caso não, terá o efeito oposto de retardar os veículos cumpridores.

Alteração 310
Anne E. Jensen

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 11
Diretiva 96/53/CE
Artigo 12 – n.º 6

Texto da Comissão

Em conformidade com o n.º 1, os Estados-Membros incentivarão o equipamento dos veículos e conjuntos de veículos com dispositivos de pesagem (peso total e peso por eixo) que permitam a comunicação a qualquer momento, a partir do veículo em andamento, dos dados da pesagem a uma autoridade que efetue controlos na estrada ou responsável pela regulamentação do transporte de mercadorias. A comunicação deve ser feita através da interface definida pelas normas CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 e ISO 14906.

¹³ DSRC: comunicações específicas de pequeno alcance.

Alteração

Em conformidade com o n.º 1, os Estados-Membros incentivarão o equipamento dos veículos e conjuntos de veículos com dispositivos de pesagem (peso total e peso por eixo) que permitam a comunicação a qualquer momento, a partir do veículo em andamento, dos dados da pesagem a uma autoridade que efetue controlos na estrada ou responsável pela regulamentação do transporte de mercadorias. ***Os dispositivos devem ter em conta as regras nacionais aplicáveis aos pesos no território onde os dados são comunicados a partir do veículo.*** A comunicação deve ser feita através da interface definida pelas normas CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 e ISO 14906.

¹³ DSRC: comunicações específicas de pequeno alcance.

Or. en

Justificação

O sistema deve ter em conta a falta de uniformidade na aplicação dos limites máximos autorizados de peso na UE.

Alteração 311
Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 11
Diretiva 96/53/CE
Artigo 12 – n.º 7

Texto da Comissão

Alteração

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 16.º, no que diz respeito:

Suprimido

– Às especificações técnicas complementares destinadas a garantir a interoperabilidade total, ao nível da União, dos dispositivos de pesagem embarcados, mencionados no n.º 6, para que as autoridades de todos os Estados-Membros possam comunicar do mesmo modo com os veículos e conjuntos de veículos matriculados em todos os Estados-Membros e, se for caso disso, trocar as informações recebidas com as autoridades de outros Estados-Membros.

– Aos procedimentos para os controlos de pré-seleção a que se refere o n.º 2, às especificações técnicas dos meios materiais a utilizar para estes controlos e aos requisitos de exatidão e regras de utilização desses meios. Esses procedimentos, especificações e regras de utilização devem ter por objetivo assegurar que os controlos são efetuados de forma idêntica em todos os Estados-Membros, garantindo assim o tratamento equitativo de todos os transportadores no território da União.»

Or. pl

Justificação

O atual âmbito de aplicação dos atos delegados propostos no artigo 12.º é demasiado abrangente. A Comissão invoca o direito de definir, entre outros, especificações técnicas adicionais, procedimentos para as fiscalizações de pré-seleção, as especificações técnicas, requisitos de precisão e instruções para o uso do equipamento utilizado nestas fiscalizações

de pré-seleção. No futuro, estas disposições poderiam gerar encargos financeiros para os orçamentos dos Estados-Membros.

Alteração 312
Oldřich Vlasák

Proposta de diretiva
Artigo 1 – n.º 1 – ponto 11
Diretiva 96/53/CE
Artigo 12 – n.º 7

Texto da Comissão

Alteração

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 16.º, no que diz respeito:

Suprimido

– Às especificações técnicas complementares destinadas a garantir a interoperabilidade total, ao nível da União, dos dispositivos de pesagem embarcados, mencionados no n.º 6, para que as autoridades de todos os Estados-Membros possam comunicar do mesmo modo com os veículos e conjuntos de veículos matriculados em todos os Estados-Membros e, se for caso disso, trocar as informações recebidas com as autoridades de outros Estados-Membros.

– Aos procedimentos para os controlos de pré-seleção a que se refere o n.º 2, às especificações técnicas dos meios materiais a utilizar para estes controlos e aos requisitos de exatidão e regras de utilização desses meios. Esses procedimentos, especificações e regras de utilização devem ter por objetivo assegurar que os controlos são efetuados de forma idêntica em todos os Estados-Membros, garantindo assim o tratamento equitativo de todos os transportadores no território da União.»

Or. cs

Justificação

Não se justifica um âmbito de habilitação tão amplo. Se, de acordo com o artigo 12.º, n.º 2 da proposta, a certificação dos sistemas automáticos pelos Estados-Membros não é obrigatória e se estes sistemas servem apenas para identificar os veículos suscetíveis de terem cometido uma infração, não fica claro por que razão devem ser harmonizados os procedimentos para os controlos de pré-seleção, assim como os requisitos de exatidão e as regras de utilização dos meios materiais.

Alteração 313 **Peter van Dalen**

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 11
Diretiva 96/53/CE
Artigo 12 – n.º 7

Texto da Comissão

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 16.º, no que respeita:

- Às especificações técnicas complementares destinadas a garantir a interoperabilidade total, ao nível da União, dos dispositivos de pesagem embarcados, mencionados no n.º 6, para que as autoridades de todos os Estados-Membros possam comunicar do mesmo modo com os veículos e conjuntos de veículos matriculados em todos os Estados-Membros e, se for caso disso, trocar as informações recebidas com as autoridades de outros Estados-Membros.*
- Aos procedimentos para os controlos de pré-seleção a que se refere o n.º 2, às especificações técnicas dos meios materiais a utilizar para estes controlos e aos requisitos de exatidão e regras de utilização desses meios. Esses procedimentos, especificações e regras de utilização devem ter por objetivo assegurar que os controlos são efetuados de forma idêntica em todos os*

Alteração

Suprimido

Estados-Membros, garantindo assim o tratamento equitativo de todos os transportadores no território da União.»

Or. nl

Alteração 314
Patricia van der Kammen

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 11
Diretiva 96/53/CE
Artigo 12 – n.º 7

Texto da Comissão

Alteração

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 16.º, no que respeita:

Suprimido

- Às especificações técnicas complementares destinadas a garantir a interoperabilidade total, ao nível da União, dos dispositivos de pesagem embarcados, mencionados no n.º 6, para que as autoridades de todos os Estados-Membros possam comunicar do mesmo modo com os veículos e conjuntos de veículos matriculados em todos os Estados-Membros e, se for caso disso, trocar as informações recebidas com as autoridades de outros Estados-Membros.

- Aos procedimentos para os controlos de pré-seleção a que se refere o n.º 2, às especificações técnicas dos meios materiais a utilizar para estes controlos e aos requisitos de exatidão e regras de utilização desses meios. Esses procedimentos, especificações e regras de utilização devem ter por objetivo assegurar que os controlos são efetuados de forma idêntica em todos os Estados-Membros, garantindo assim o tratamento equitativo de todos os transportadores no território da União.»

Alteração 315
Corien Wortmann-Kool

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 11
Diretiva 96/53/CE
Artigo 12 – n.º 7 – travessão 1

Texto da Comissão

Alteração

Às especificações técnicas complementares destinadas a garantir a interoperabilidade total, ao nível da União, dos dispositivos de pesagem embarcados, mencionados no n.º 6, para que as autoridades de todos os Estados-Membros possam comunicar do mesmo modo com os veículos e conjuntos de veículos matriculados em todos os Estados-Membros e, se for caso disso, trocar as informações recebidas com as autoridades de outros Estados-Membros.

Suprimido

Alteração 316
Silvia-Adriana Țicău

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 11
Diretiva 96/53/CE
Artigo 12 – n.º 7 – travessão 2

Texto da Comissão

Alteração

Aos procedimentos para os controlos de pré-seleção a que se refere o n.º 2, às especificações técnicas dos meios materiais a utilizar para estes controlos e aos requisitos de exatidão e regras de utilização desses meios. Esses procedimentos,

Aos procedimentos para os controlos de pré-seleção a que se refere o n.º 2, às especificações técnicas dos meios materiais a utilizar para estes controlos, aos requisitos de exatidão e regras de utilização **e às regras que regem a aprovação** desses

especificações e regras de utilização devem ter por objetivo assegurar que os controlos são efetuados de forma idêntica em todos os Estados-Membros, garantindo assim o tratamento equitativo de todos os transportadores no território da União.»

meios. Esses procedimentos, especificações e regras de utilização devem ter por objetivo assegurar que os controlos são efetuados de forma idêntica em todos os Estados-Membros, garantindo assim o tratamento equitativo de todos os transportadores no território da União.»

Or. ro

Alteração 317
Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 11
Diretiva 96/53/CE
Artigo 12 – n.º 7-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

7-A. Estas matérias devem ser reguladas por meio de atos de execução.

Or. pl

Justificação

O atual âmbito de aplicação dos atos delegados propostos no artigo 12.º é demasiado abrangente. A Comissão invoca o direito de definir, entre outros, especificações técnicas adicionais, procedimentos para as fiscalizações de pré-seleção, as especificações técnicas, requisitos de precisão e instruções para o uso do equipamento utilizado nestas fiscalizações de pré-seleção. No futuro, estas disposições poderiam gerar encargos financeiros para os orçamentos dos Estados-Membros.

Alteração 318
Oldřich Vlasák

Proposta de diretiva
Artigo 1 – n.º 1 – ponto 12

Texto da Comissão

Alteração

12) [...]

Suprimido

Justificação

A classificação das infrações proposta é demasiado pormenorizada, interferindo, assim, na competência que os Estados-Membros possuem para escolher sanções eficazes.

Alteração 319
Jacqueline Foster

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 12

Texto da Comissão

Alteração

12) [...]

Suprimido

Or. en

Justificação

Cabe aos Estados-Membros decidirem quais os regimes nacionais de aplicação da legislação que preferem e quais as infrações que devem estar sujeitas a sanções.

Alteração 320
Phil Bennion

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 12
 Diretiva 96/53/CE
 Artigo 13 – n.º 4

Texto da Comissão

Alteração

Uma sobrecarga de 10 a **20** % do peso máximo autorizado, indicado no anexo 1, pontos 2, 3, 4.1 e 4.3, é considerada uma infração grave na aceção da presente diretiva. Dá lugar a uma sanção pecuniária e à imobilização imediata do veículo para ser descarregado até atingir o peso máximo autorizado.

Uma sobrecarga de 10 a **15** % do peso máximo autorizado, indicado no anexo 1, pontos 2, 3, 4.1 e 4.3, é considerada uma infração grave na aceção da presente diretiva. Dá lugar a uma sanção pecuniária e à imobilização imediata do veículo para ser descarregado até atingir o peso máximo autorizado.

Or. en

Alteração 321
Markus Ferber

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 12
Diretiva 96/53/CE
Artigo 13 – n.º 4

Texto da Comissão

Uma sobrecarga superior a 20 % do peso máximo autorizado, indicado no anexo 1, pontos 2, 3, 4.1 e 4.3, é considerada uma infração muito grave na aceção da presente diretiva, devido aos riscos acrescidos que acarreta para os outros utentes da estrada. Dá lugar à imobilização imediata do veículo para ser descarregado até atingir o peso máximo autorizado e a uma sanção **pecuniária. É aplicado o procedimento de perda de idoneidade da empresa de transporte, em conformidade com o artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 1071/2009¹⁴.**

Alteração

Uma sobrecarga superior a 20 % do peso máximo autorizado, indicado no anexo 1, pontos 2, 3, 4.1 e 4.3, é considerada uma infração muito grave na aceção da presente diretiva, devido aos riscos acrescidos que acarreta para os outros utentes da estrada. Dá lugar à imobilização imediata do veículo para ser descarregado até atingir o peso máximo autorizado e a uma sanção.

¹⁴ JO L 300 de 14.11.2009, p. 51.

Or. de

Justificação

Dado que as sobrecargas superiores a 5 % são infrações e não a consequência jurídica da violação de figuras de delito, a expressão «sanção pecuniária» deve ser substituída por «sanção». Adicionalmente, o dever de procedimento comercial com vista à perda da idoneidade já decorre diretamente do Regulamento n.º 1071/2009, pelo que é supérflua a referência ao mesmo.

Alteração 322
Phil Bennion

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 12
Diretiva 96/53/CE
Artigo 13 – n.º 5

Texto da Comissão

Uma sobrecarga superior a **20** % do peso máximo autorizado, indicado no anexo 1, pontos 2, 3, 4.1 e 4.3, é considerada uma infração muito grave na aceção da presente diretiva, devido aos riscos acrescidos que acarreta para os outros utentes da estrada. Dá lugar à imobilização imediata do veículo para ser descarregado até atingir o peso máximo autorizado e a uma sanção pecuniária. É aplicado o procedimento de perda de idoneidade da empresa de transporte, em conformidade com o artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 1071/2009¹⁴.

¹⁴ JO L 300 de 14.11.2009, p. 51.

Alteração

Uma sobrecarga superior a **15** % do peso máximo autorizado, indicado no anexo 1, pontos 2, 3, 4.1 e 4.3, é considerada uma infração muito grave na aceção da presente diretiva, devido aos riscos acrescidos que acarreta para os outros utentes da estrada. Dá lugar à imobilização imediata do veículo para ser descarregado até atingir o peso máximo autorizado e a uma sanção pecuniária. É aplicado o procedimento de perda de idoneidade da empresa de transporte, em conformidade com o artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 1071/2009¹⁴.

¹⁴ JO L 300 de 14.11.2009, p. 51.

Or. en

Alteração 323

Antonio Cancian, Carlo Fidanza

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 12

Diretiva 96/53/CE

Artigo 13 – n.º 6

Texto da Comissão

Um excesso de comprimento ou largura inferior a 2 % das dimensões máximas indicadas no anexo 1, ponto 1, dá lugar a uma advertência por escrito à empresa de transporte e pode acarretar uma sanção, se a legislação nacional a previr.

Alteração

Um excesso de comprimento, **altura ou** largura inferior a 2 % das dimensões máximas indicadas no anexo 1, ponto 1, dá lugar a uma advertência por escrito à empresa de transporte e pode acarretar uma sanção, se a legislação nacional a previr.

Or. it

Alteração 324

Franco Frigo, David-Maria Sassoli

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 12

Diretiva 96/53/CE

Artigo 13 – n.º 6

Texto da Comissão

Um excesso de comprimento **ou** largura inferior a 2 % das dimensões máximas indicadas no anexo 1, ponto 1, dá lugar a uma advertência por escrito à empresa de transporte e pode acarretar uma sanção, se a legislação nacional a previr.

Alteração

Um excesso de comprimento, largura **ou altura** inferior a 2 % das dimensões máximas indicadas no anexo 1, ponto 1, dá lugar a uma advertência por escrito à empresa de transporte e pode acarretar uma sanção, se a legislação nacional a previr

Or. it

Alteração 325

Jörg Leichtfried

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 12

Diretiva 96/53/CE

Artigo 13 – n.º 7

Texto da Comissão

Um excesso de comprimento ou largura de **2 a 20** % das dimensões máximas indicadas no anexo 1, ponto 1, tanto da carga embarcada como do próprio veículo, dá lugar a uma sanção pecuniária. As autoridades de fiscalização devem imobilizar o veículo até que este seja descarregado, se o excesso de comprimento ou largura provier da carga, ou até que a empresa de transporte obtenha uma autorização especial conforme previsto no artigo 4.º, n.º 3.

Alteração

Um excesso de comprimento ou largura de **1 a 10** % das dimensões máximas indicadas no anexo 1, ponto 1, tanto da carga embarcada como do próprio veículo, dá lugar a uma sanção pecuniária **para a empresa de transporte**. As autoridades de fiscalização devem imobilizar o veículo até que este seja descarregado, se o excesso de comprimento ou largura provier da carga, ou até que a empresa de transporte obtenha uma autorização especial conforme previsto no artigo 4.º, n.º 3.

Or. de

Justificação

Os excessos de comprimento ou largura indicados são, em geral, características de conceção

do veículo. Ao contrário do excesso de carga do veículo, não é algo que o motorista possa influenciar. A proposta de alteração cria, assim, segurança jurídica, garantindo que as entidades responsabilizam as empresas de transporte ou os titulares da licença e não os motoristas.

Alteração 326 **Jörg Leichtfried**

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 12
Diretiva 96/53/CE
Artigo 18 – n.º 8

Texto da Comissão

Um excesso de comprimento ou largura da carga ou do veículo superior a **20** % das dimensões máximas indicadas no anexo 1, ponto 1, é considerado uma infração muito grave na aceção da presente diretiva, devido aos riscos acrescidos que acarreta para os outros utentes da estrada. Dá lugar a uma sanção pecuniária e à imobilização imediata do veículo pelas autoridades de fiscalização até que este seja descarregado ou até que a empresa de transporte obtenha uma autorização especial conforme previsto no artigo 4.º, n.º 3, se o excesso de comprimento ou largura provier da carga. É aplicado o procedimento de perda de idoneidade da empresa de transporte, em conformidade com o artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 1071/2009.

Alteração

Um excesso de comprimento ou largura da carga ou do veículo superior a **10** % das dimensões máximas indicadas no anexo 1, ponto 1, é considerado uma infração muito grave na aceção da presente diretiva, devido aos riscos acrescidos que acarreta para os outros utentes da estrada. Dá lugar a uma sanção pecuniária **para a empresa de transporte** e à imobilização imediata do veículo pelas autoridades de fiscalização até que este seja descarregado ou até que a empresa de transporte obtenha uma autorização especial conforme previsto no artigo 4.º, n.º 3, se o excesso de comprimento ou largura provier da carga. É aplicado o procedimento de perda de idoneidade da empresa de transporte, em conformidade com o artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 1071/2009.

Or. de

Justificação

Os excessos de comprimento ou largura indicados são, em geral, características de conceção do veículo que o motorista não pode influenciar. A proposta de alteração cria, assim, segurança jurídica, garantindo que as entidades responsabilizam os titulares da licença ou as empresas de transporte e não os motoristas.

Alteração 327
Oldřich Vlasák

Proposta de diretiva

Artigo 1 – n.º 1 – ponto 12-A (novo)

Diretiva 96/53/CE

Artigo 13

Texto da Comissão

Alteração

12-A) O artigo 3º passa a ter a seguinte redação:

Artigo 13.º

Os Estados-Membros estabelecem, nos termos dos respetivos procedimentos constitucionais, as regras relativas às sanções aplicáveis às infrações ao presente regulamento e tomam as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. As referidas sanções devem ser eficazes, proporcionadas, dissuasivas e não discriminatórias e respeitar a categorização das infrações estabelecida na Diretiva 2006/22/CE.

Or. cs

Justificação

A classificação das infrações proposta é demasiado pormenorizada, interferindo, assim, na competência que os Estados-Membros possuem para escolher sanções eficazes.

Alteração 328
Anne E. Jensen

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 13

Diretiva 96/53/CE

Artigo 14

Texto da Comissão

Alteração

Para o transporte de contentores, o carregador entregará uma declaração com o peso ***do contentor*** ao transportador

Para o transporte de ***carga, incluindo*** contentores, ***caixas móveis ou quaisquer outras cargas***, o carregador entregará,

rodoviário a quem confiar o transporte. Se *essa* informação for omissa ou inexata, o carregador e o transportador são ambos responsáveis em caso de sobrecarga do veículo.»

antes do carregamento, uma declaração *por escrito* com o peso *bruto da carga* ao transportador rodoviário a quem confiar o transporte, *podendo essa declaração ser igualmente enviada por meios eletrónicos*. *Independentemente da sua forma, o documento que declara o peso bruto da carga deve ser assinado por uma pessoa devidamente autorizada pelo carregador*. Se a informação *relativa ao peso bruto da carga* for omissa ou inexata, o carregador e o transportador são ambos responsáveis em caso de sobrecarga do veículo. *Nas operações de transporte intermodal, as informações relativas ao peso bruto de uma unidade de carga intermodal embalada, incluindo um contentor e/ou uma caixa móvel, devem ser fornecidas à parte que seguidamente ficará responsável pela unidade de carga intermodal*.

Or. en

Justificação

A responsabilidade conjunta do carregador não deve limitar-se ao transporte de contentores, também deve incluir o transporte de todo o tipo de cargas.

Alteração 329 **Markus Ferber**

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 13
Diretiva 96/53/CE
Artigo 14

Texto da Comissão

Para o transporte de contentores, o carregador entregará uma declaração com o peso do contentor ao transportador rodoviário a quem confiar o transporte. Se essa informação for omissa ou inexata, o carregador e *o transportador* são *ambos* responsáveis em caso de sobrecarga do

Alteração

Para o transporte de contentores, o carregador entregará uma declaração com o peso do contentor ao transportador rodoviário a quem confiar o transporte. Se essa informação for omissa ou inexata, o carregador e *todos os ramos de transporte envolvidos no transporte* são responsáveis

veículo.

em caso de sobrecarga do veículo.

Or. de

Alteração 330
Gesine Meissner

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 13
Diretiva 96/53/CE
Artigo 14

Texto da Comissão

Para o transporte de contentores, o carregador entregará uma declaração com o peso do contentor ao transportador rodoviário a quem confiar o transporte. Se *essa* informação for omissa ou inexata, o carregador e o transportador são ambos responsáveis em caso de sobrecarga do veículo.»

Alteração

Para o transporte de *carga, incluindo* contentores, *caixas móveis ou quaisquer outras cargas*, o carregador entregará uma declaração *por escrito* com o peso *bruto* do contentor ao transportador rodoviário a quem confiar o transporte, *podendo essa declaração ser igualmente enviada por meios eletrónicos. Independentemente da sua forma, o documento que declara o peso bruto da carga deve ser assinado por uma pessoa devidamente autorizada pelo carregador.* Se a informação *relativa ao peso bruto da carga* for omissa ou inexata, o carregador e o transportador são ambos responsáveis em caso de sobrecarga do veículo. *Nas operações de transporte intermodal, as informações relativas ao peso bruto de uma unidade de carga intermodal embalada, incluindo um contentor e/ou uma caixa móvel, devem ser fornecidas à parte que seguidamente ficará responsável pela unidade de carga intermodal.*

Or. en

Justificação

A responsabilidade conjunta do carregador não deve limitar-se ao transporte de contentores, também deve incluir o transporte de todo o tipo de cargas.

Alteração 331
Patricia van der Kammen

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 14
Diretiva 96/53/CE
Artigo 15

Texto da Comissão

Alteração

De dois em dois anos, no primeiro trimestre do ano civil, os Estados-Membros apresentam à Comissão um relatório sobre os controlos efetuados nos dois anos civis precedentes, os resultados destes controlos e as sanções aplicadas aos infratores. A Comissão elabora uma análise destes relatórios e transmite-a ao Parlamento Europeu e ao Conselho no segundo trimestre do ano civil.»

Suprimido

Or. nl

Alteração 332
Jacqueline Foster

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 15
Diretiva 96/53/CE
Artigo 16 – n.º 2

Texto da Comissão

Alteração

O poder de adotar atos delegados a que se referem o artigo 8.º, n.º 4, o artigo 9.º, n.º 5, **e o artigo 12.º, n.º 7**, é conferido à Comissão por um período *indeterminado*, a partir de [data de entrada em vigor da presente diretiva].

O poder de adotar atos delegados a que se referem o artigo 8.º, n.º 4, **e** o artigo 9.º, n.º 5, é conferido à Comissão por um período **máximo de 5 anos**, a partir de [data de entrada em vigor da presente diretiva].

Or. en

Justificação

O período de tempo em que a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados não deve ser

ilimitado.

Alteração 333
Silvia-Adriana Țicău

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 15
Diretiva 96/53/CE
Artigo 16 – n.º 2

Texto da Comissão

O poder de adotar atos delegados a que se referem o artigo 8.º, n.º 4, o artigo 9.º, n.º 5, e o artigo 12.º, n.º 7, é conferido à Comissão por um período *indeterminado*, a partir de [data de entrada em vigor da presente diretiva].

Alteração

O poder de adotar atos delegados a que se referem o artigo 8.º, n.º 4, o artigo 9.º, n.º 5, e o artigo 12.º, n.º 7, é conferido à Comissão por um período *de sete anos*, a partir de [data de entrada em vigor da presente diretiva].

A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de sete anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por prazos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuser pelo menos três meses antes do final de cada prazo.

Or. ro

Alteração 334
Jacqueline Foster

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 15
Diretiva 96/53/CE
Artigo 16 – n.º 3

Texto da Comissão

A delegação de poderes a que se referem o artigo 8.º, n.º 4, o artigo 9.º, n.º 5, *e o artigo 12.º, n.º 7*, pode ser revogada a

Alteração

A delegação de poderes a que se referem o artigo 8.º, n.º 4, *e* o artigo 9.º, n.º 5, pode ser revogada a qualquer momento pelo

qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial da União Europeia ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não prejudica a validade dos atos delegados já em vigor.

Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial da União Europeia ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não prejudica a validade dos atos delegados já em vigor.

Or. en

Alteração 335
Jacqueline Foster

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 15
Diretiva 96/53/CE
Artigo 16 – n.º 5

Texto da Comissão

Os atos delegados adotados em aplicação do artigo 8.º, n.º 4, do artigo 9.º, n.º 5, **e do artigo 12.º, n.º 7**, só entram em vigor se nem o Parlamento Europeu nem o Conselho formularem objeções no prazo de dois meses a contar da data de notificação do ato a estas duas instituições ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho informarem a Comissão de que não formularão objeções. O referido prazo pode ser prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.»

Alteração

Os atos delegados adotados em aplicação do artigo 8.º, n.º 4, **e do artigo 9.º, n.º 5**, só entram em vigor se nem o Parlamento Europeu nem o Conselho formularem objeções no prazo de dois meses a contar da data de notificação do ato a estas duas instituições ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho informarem a Comissão de que não formularão objeções. O referido prazo pode ser prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.»

Or. en

Alteração 336
Jörg Leichtfried

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 15-A (novo)

Diretiva 96/53/CE
Artigo 16-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

15-A) É inserido o seguinte artigo 16.º-A:

Artigo 16.º-A

O mais tardar [cinco anos a contar da data de publicação da presente diretiva], a Comissão deve apresentar um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a aplicação e os efeitos da presente diretiva, especialmente no que diz respeito ao impacto da presente diretiva na transferência modal.

Or. en

Alteração 337
Bogusław Liberadzki

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 15-A (novo)
Diretiva 96/53/CE
Artigo 16-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

15-A) É inserido o seguinte artigo 16.º-A:

Artigo 16.º-A

Até 1 de janeiro de 2016, a Comissão deve concluir uma revisão da presente diretiva e, se for caso disso, com base nessa revisão e na sua avaliação de impacto, deve apresentar uma proposta ao Parlamento Europeu e ao Conselho até 1 de janeiro de 2017, com vista a tornar vinculativos os requisitos de segurança definidos no artigo 9.º, n.º 2, para todos os novos veículos M2 e M3.

Or. en

Alteração 338
Bogusław Liberadzki

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 16 – alínea a-A) (nova)
Diretiva 96/53/CE
Anexo I – ponto 1.1 – travessão 8-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

a-A) É aditado um ponto com a seguinte redação: «Transportadores de veículos em carga: 20,75 m».

Or. en

Alteração 339
Jim Higgins, Phil Prendergast, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Alain Cadec, Petri Sarvamaa

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 16 – alínea a-A) (nova)
Diretiva 96/53/CE
Anexo I – ponto 1.1 – travessão 8-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

*a-A) É aditado um ponto com a seguinte redação:
«Transportadores de veículos em carga:
20,75 m».*

Or. en

Justificação

Um comprimento de carga harmonizado para os transportadores de veículos especializados de, no mínimo, 20,75 m na UE significa uma diferença de até 3 automóveis carregados num único transportador (passando de 6 para 9), o que resulta num acréscimo de eficiência energética, num menor número de camiões necessários para o mesmo volume de cargas, menores custos (externos) e menos CO2 por cada carro novo transportado. Uma vez que estes veículos já são permitidos na maior parte dos territórios nacionais da UE, não existe risco acrescido no que toca à segurança rodoviária nem às capacidades das infraestruturas.

Alteração 340
Peter van Dalen

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 16 – alínea a-A) (nova)
Diretiva 96/53/CE
Anexo I – ponto 1.1

Texto da Comissão

Alteração

***a-A) O ponto 1.1, 18.75 é substituído por:
25.25***

Or. nl

Alteração 341
Jörg Leichtfried

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 16 – alínea b)
Diretiva 96/53/CE
Anexo I – ponto 2.2.2

Texto da Comissão

Alteração

«Veículo a motor de 3 eixos com semirreboque de 2 ou 3 eixos, que transporte, numa operação de transporte **intermodal**, uma ou mais unidades de transporte intermodal com um comprimento máximo total de 40 ou 45 pés: 44 toneladas».

«Veículo a motor de 3 eixos com semirreboque de 2 ou 3 eixos, que transporte, numa operação de transporte **combinado**, uma ou mais unidades de transporte intermodal com um comprimento máximo total de 40 ou 45 pés: 44 toneladas».

Or. de

Alteração 342
Carlo Fidanza, Antonio Cancian

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 16 – alínea b)

Diretiva 96/53/CE
Anexo I – ponto 2.2.2

Texto da Comissão

«Veículo a motor de 3 eixos com semirreboque de 2 ou 3 eixos, que transporte, numa operação de transporte intermodal, uma ou mais unidades de transporte intermodal com um comprimento máximo total de **40 ou 45** pés: 44 toneladas». 44 toneladas.

Alteração

«Veículo a motor de **2 ou** 3 eixos com semirreboque de 2 ou 3 eixos, que transporte, numa operação de transporte intermodal, uma ou mais unidades de transporte intermodal com um comprimento máximo total de 45 pés: 44 toneladas». 44 toneladas.

Or. it

Alteração 343
Markus Ferber

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 16 – alínea b)
Diretiva 96/53/CE
Anexo I – ponto 2.2.2

Texto da Comissão

«Veículo a motor de 3 eixos com semirreboque de 2 ou 3 eixos, que transporte, numa operação de transporte intermodal, uma ou mais unidades de transporte intermodal **com um comprimento máximo total de 40 ou 45** pés: 44 toneladas».

Alteração

«Veículo a motor de 3 eixos com semirreboque de 2 ou 3 eixos, que transporte, numa operação de transporte intermodal, uma ou mais unidades de transporte intermodal **em conformidade com o artigo 2.º da diretiva (por exemplo, caixas móveis e contentores** com um comprimento máximo de 45 pés): 44 toneladas».

Or. de

Alteração 344
Franco Frigo, David-Maria Sassoli

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 16 – alínea b)

Diretiva 96/53/CE
Anexo I – ponto 2.2.2

Texto da Comissão

«Veículo a motor de 3 eixos com semirreboque de 2 ou 3 eixos, que transporte, numa operação de transporte intermodal, uma ou mais unidades de transporte intermodal com um comprimento máximo total de **40 ou 45** pés: 44 toneladas». 44 toneladas.

Alteração

«Veículo a motor de **2 ou 3** eixos com semirreboque de 2 ou 3 eixos, que transporte, numa operação de transporte intermodal, uma ou mais unidades de transporte intermodal com um comprimento máximo total de 45 pés: 44 toneladas». 44 toneladas.

Or. it

Justificação

Prever um eixo adicional para os veículos implicaria um aumento dos custos, uma maior resistência ao rolamento e mais consumo, com o conseqüente aumento das emissões. O comprimento máximo de 45 pés é suficiente.

Alteração 345
Silvia-Adriana Țicău

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 16 – alínea b)
Diretiva 96/53/CE
Anexo I – ponto 2.2.2.

Texto da Comissão

«Veículo a motor de 3 eixos com semirreboque de 2 ou 3 eixos, que transporte, numa operação de transporte intermodal, uma ou mais unidades de transporte intermodal com um comprimento máximo total de **40 ou 45** pés: 44 toneladas». 44 toneladas.

Alteração

«Veículo a motor de 3 eixos com semirreboque de 2 ou 3 eixos, que transporte, numa operação de transporte intermodal, uma ou mais unidades de transporte intermodal com um comprimento máximo total de 40 pés: 44 toneladas». 44 toneladas.

Or. ro

Alteração 346
Jim Higgins, Phil Prendergast, Gesine Meissner

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 16 – alínea a-B) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

a-B) O ponto 1.4 passa a ter a seguinte redação:

1.4 Nas dimensões definidas nos pontos 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 e 4.4 estão compreendidas as superestruturas amovíveis e os dispositivos de carga normalizados, como contentores. Devido à natureza indivisível dos veículos acabados, tal como os carros novos que constituem a carga dos transportadores especializados, os referidos transportadores em carga podem exceder as dimensões que constam do ponto 1.1 na medida em que os regulamentos nacionais e as condições das infraestruturas o permitam e desde que os referidos transportadores de veículos, quando sem carga, cumpram integralmente os pontos acima mencionados.

Or. en

Justificação

A atual «zona cinzenta» da Diretiva 96/53/CE no que toca à diferenciação entre comprimento em carga e sem carga dos veículos pode ser remediada clarificando que os transportadores de veículos têm autorização para carregar veículos acabados, tais como automóveis novos, até à sua capacidade ótima – na medida em que os regulamentos nacionais e as condições das infraestruturas o permitam – desde que cumpram o atual limite de 18,75 m quando sem carga. Estes veículos não podem beneficiar de alterações aerodinâmicas nos termos da nova diretiva.

Alteração 347
Peter van Dalen

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 16 – alínea b-A) (nova)
Diretiva 96/53/CE
Anexo I – ponto 2.2-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

b-A) É inserido o ponto 2.2 a):

- Ecocombis 60 t

Or. nl

Alteração 348
Philippe De Backer

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 16 – alínea c)
Diretiva 96/53/CE
Anexo I – ponto 2.3.1 – travessão 2

Texto da Comissão

Alteração

Veículos a motor de 2 eixos, com exceção dos autocarros, e veículos híbridos ou elétricos: 19 toneladas»

Suprimido

Or. en

Justificação

Com vista a introduzir uma abordagem tecnologicamente mais neutra que inclua todos os veículos e autocarros, é aditado o ponto 2.5.

Alteração 349
Oldřich Vlasák

Proposta de diretiva
Artigo 1 – n.º 1 – ponto 16 – alínea c)
Diretiva 96/53/CE
Anexo I – ponto 2.3.1 – travessão 2

Texto da Comissão

Alteração

Veículos a motor de 2 eixos, com exceção dos autocarros, e veículos híbridos ou elétricos: **19** toneladas.

Veículos a motor de 2 eixos, com exceção dos autocarros, e veículos híbridos ou elétricos: **18** toneladas.

Or. cs

Justificação

Tendo em conta a inevitável substituição futura dos combustíveis fósseis por combustíveis alternativos, não é apropriado introduzir exceções ao peso máximo autorizado, uma vez que, em última análise, uma exceção para veículos que utilizam combustíveis alternativos significaria um aumento generalizado do peso dos veículos, com todas as consequências negativas para o estado da infraestrutura de transportes.

Alteração 350 Hubert Pirker

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 16 – alínea c)

Diretiva 96/53/CE

Anexo I – parágrafo 2.3.1 – travessão 3

Texto da Comissão

Alteração

Autocarros de 2 eixos: 19 toneladas

Autocarros de 2 eixos: **19,5** toneladas

Or. de

Justificação

Os equipamentos adicionais que visam aumentar a segurança rodoviária, cumprir as disposições que facilitam o acesso de pessoas com mobilidade reduzida, reduzir o impacto ambiental e melhorar o conforto da viagem exigem um ajuste adequado do peso máximo autorizado de autocarros de dois eixos. Apenas assim é possível garantir que o ramo continue a oferecer serviços de qualidade e, simultaneamente, a aproveitar as capacidades dos autocarros.

Alteração 351 Dieter-Lebrecht Koch

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 16 – alínea c)

Diretiva 96/53/CE

Anexo I – parágrafo 2.3.1 – travessão 3

Texto da Comissão

Alteração

Autocarros de 2 eixos: **19** toneladas

Autocarros de 2 eixos: **19,5** toneladas

Or. de

Alteração 352
Ismail Ertug

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 16 – alínea c)

Diretiva 96/53/CE

Anexo I – parágrafo 2.3.1 – travessão 3

Texto da Comissão

Alteração

Autocarros de 2 eixos: **19** toneladas

Autocarros de 2 eixos: **19,5** toneladas

Or. de

Justificação

É adequado o aumento do peso total máximo autorizado dos autocarros de dois eixos para 19,5 toneladas, a fim de fazer jus aos requisitos aplicáveis aos veículos (segurança, componentes de redução de ruído, medidas ecológicas) e ao aumento inerente da tara.

Alteração 353
Markus Ferber

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 16 – alínea c)

Diretiva 96/53/CE

Anexo I – parágrafo 2.3.1 – travessão 3

Texto da Comissão

Alteração

Autocarros de 2 eixos: **19** toneladas

Autocarros de 2 eixos: **19,5** toneladas

Or. de

Justificação

Com o contínuo aumento da tara dos autocarros na sequência da evolução tecnológica, o peso total autorizado de autocarros de dois eixos deve ser aumentado para 19,5 t, de modo que os veículos não sejam afetados em termos de potência ou capacidade de passageiros, o que, caso contrário, contrariaria os objetivos de eficiência e proteção ambiental da proposta de diretiva.

Alteração 354
Corien Wortmann-Kool, Petri Sarvamaa

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 16 – alínea c)

Diretiva 96/53/CE

Anexo I – ponto 2.3.1 – travessão 3

Texto da Comissão

Alteração

Autocarros de 2 eixos: **19** toneladas».

Autocarros de 2 eixos: **19,5** toneladas».

Or. en

Justificação

A avaliação de impacto da Comissão Europeia concluiu que, do ponto de vista da segurança bem como ambiental, existe consenso relativamente ao facto de o peso máximo autorizado para os autocarros de dois eixos dever ser de 19,5 toneladas em vez de 19 toneladas.

Alteração 355

Georges Bach

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 16 – alínea c)

Diretiva 96/53/CE

Anexo I – ponto 2.3.1 – travessão 3

Texto da Comissão

Alteração

Autocarros de 2 eixos: **19** toneladas».

Autocarros de 2 eixos: **20** toneladas».

Or. en

Justificação

O peso máximo tem de ser adaptado de modo a dar resposta às últimas atualizações tecnológicas dos autocarros relativamente à segurança, às medidas ambientais e ao acesso das pessoas com mobilidade reduzida.

Alteração 356

Mathieu Grosch

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 16 – alínea c)

Diretiva 96/53/CE

Anexo I – ponto 2.3.1 – travessão 3

Texto da Comissão

Alteração

Autocarros de 2 eixos: **19** toneladas».

Autocarros de 2 eixos: **19,5** toneladas».

Or. en

Justificação

O peso máximo dos autocarros de dois eixos tem de aumentar para 19,5 toneladas de modo a ter em conta diferentes fatores, tais como o aumento do peso dos passageiros e das bagagens, os avanços técnicos (mais ecológicos, mais seguros, tecnologias para pessoas com deficiência, etc.) que se traduzem no aumento do peso total do veículo.

Alteração 357

Thomas Ulmer

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 16 – alínea c)

Diretiva 96/53/CE

Anexo I – parágrafo 2.3.1 – travessão 3

Texto da Comissão

Alteração

Autocarros de 2 eixos: **19** toneladas

Autocarros de 2 eixos: **19,5** toneladas

Or. de

Justificação

O peso total também aumenta com a introdução de sistemas de regulação de gases de escape mais potentes.

Alteração 358

Phil Bennion

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 16 – alínea c-A) (nova)

Diretiva 96/53/CE

Anexo I – ponto 2.3.4 (novo)

Texto da Comissão

Alteração

c-A) É aditado um ponto com a seguinte redação:

2.3.4 Tecnologias com baixas emissões de carbono: o peso máximo é o mencionado nos pontos 2.3.1, 2.3.2 ou 2.3.3, acrescido do peso adicional necessário para as tecnologias com baixas emissões de carbono, no máximo de 1 tonelada. O peso adicional deve ser certificado e indicado nos documentos de registo oficial do veículo a motor emitidos pelo Estado-Membro onde o veículo está registado. Nos casos em que esta informação for omissa, aplicam-se os valores mencionados nos pontos 2.3.1, 2.3.2 ou 2.3.3.

Or. en

Alteração 359
Philippe De Backer

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 16 – alínea c-A) (nova)
Diretiva 96/53/CE
Anexo I – ponto 2.5 (novo)

Texto da Comissão

Alteração

c-A) É aditado um ponto com a seguinte redação:

2.5. Veículos alimentados a combustíveis alternativos: o peso máximo é o peso mencionado no anexo I, pontos 2.3 e 2.4, acrescido do peso adicional necessário para o modo de propulsão alternativo, no máximo de 1 tonelada. O peso adicional deve ser indicado nos documentos de registo oficial do veículo a motor emitidos pelo Estado-Membro onde o veículo está registado. Nos casos em que esta informação for omissa, aplicam-se os

valores mencionados nos pontos 2.3 e 2.4.

Or. en

Justificação

A presente alteração introduz uma abordagem tecnologicamente mais neutra. Todos os veículos alimentados a combustíveis alternativos, incluindo todos os autocarros, devem ser incluídos. A todos deve ser permitido peso adicional, no máximo de 1 tonelada. Esta tonelada adicional permitida não deve limitar-se apenas aos veículos de dois eixos, dado que tal implicaria limitar a introdução das inovações em termos de eficiência energética em ambientes urbanos ou suburbanos. A legislação não deve restringir a introdução de inovações a determinados tipos de veículos.

Alteração 360

Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 16 – alínea c-A) (nova)

Diretiva 96/53/CE

Anexo I – ponto 2.3.4 (novo)

Texto da Comissão

Alteração

c-A) É aditado um ponto com a seguinte redação:

2.3.4 Veículos alimentados a combustíveis alternativos: o peso máximo é o mencionado nos pontos 2.3.1, 2.3.2 ou 2.3.3, acrescido do peso adicional necessário para o modo de propulsão alternativo, no máximo de 1,5 toneladas. O peso adicional deve ser indicado nos documentos de registo oficial do veículo a motor emitidos pelo Estado-Membro onde o veículo está registado. Nos casos em que esta informação for omissa, aplicam-se os valores mencionados nos pontos 2.3.1, 2.3.2 ou 2.3.3.

Or. en

Justificação

A escolha de tecnologias alternativas para os motores dos veículos alimentados a

combustíveis alternativos deve ser neutra. Aumentar o peso máximo relativamente a essas tecnologias para 1,5 toneladas permite respeitar a possibilidade de escolha.

Alteração 361
Markus Ferber

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 16-A (novo)
Diretiva 96/53/CE
Anexo I – parágrafo 1.1 – travessão 3

Texto da Comissão

Alteração

***16-A) O ponto 1.1, terceiro travessão, «veículo articulado», passa a ter a seguinte redação:
- veículo articulado 17,85 m.***

Or. de

Alteração 362
Jim Higgins, Jacqueline Foster, Phil Prendergast

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 16-A (novo)
Diretiva 96/53/CE
Anexo I – ponto 1.3

Texto da Comissão

Alteração

16-A) O ponto 1.3 é substituído por «O peso máximo de qualquer veículo deve ser decidido pelos Estados-Membros ao abrigo do princípio da subsidiariedade. Os Estados-Membros podem escolher celebrar acordos bilaterais que autorizem a circulação nos respetivos territórios de veículos com determinada altura acordada, desde que as infraestruturas o permitam.»

Or. en

Justificação

Os Estados-Membros cujas infraestruturas tenham sido construídas de forma a permitir a circulação de veículos com determinada altura não devem ser impedidos de realizar trocas comerciais eficientes pela legislação europeia.

Alteração 363 Gesine Meissner

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 16-A (novo)
Diretiva 96/53/CE
Anexo I – ponto 1.1 – travessão 3

Texto da Comissão

Alteração

16-A) O ponto 1.1, travessão 3, é substituído e passa a ter a seguinte redação:

«Veículo articulado: 17,85 m».

Or. en

Justificação

A extensão do comprimento máximo do veículo articulado em 1,35 m permite um maior número de combinações, o que pode ajudar a promover o transporte intermodal. Seria possível carregar não apenas um contentor de 45 pés, mas também um contentor de 48 pés ou duas caixas móveis da categoria C 745. Ainda assim, um veículo articulado com 17,85 m de comprimento teria dimensões mais reduzidas do que os conjuntos veículos-reboque, cujo comprimento máximo autorizado é de 18,75 m.

Alteração 364 Markus Ferber

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 16-B (novo)
Diretiva 96/53/CE
Anexo I – ponto 1.6

Texto da Comissão

Alteração

16-B) O ponto 1.6 passa a ter a seguinte

redação:

- Distância máxima entre o eixo da cavilha de engate e a retaguarda do semirreboque 13,35 m.

Or. de

Alteração 365
Carlo Fidanza

Proposta de diretiva
Artigo 2 – n.º 1 – parágrafo 1-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

O artigo 1.º, n.º 7, não é aplicável antes de 1 de janeiro de 2025.

Or. en