



PARLAMENTUL EUROPEAN

2009 - 2014

Comisia pentru transport și turism

2013/0105(COD)

10.12.2013

AMENDAMENTELE 49 - 365

Proiect de raport
Jörg Leichtfried
(PE521.689v01-00)

referitor la propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 96/53/CE din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional

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

AM\1011752RO.doc

PE524.694v01-00

RO

Unită în diversitate

RO

AM_Com_LegReport

Amendamentul 49
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Propunere de directivă

—

Propunerea de respingere

***Parlamentul European respinge
propunerea Comisiei.***

Or. en

Amendamentul 50
Patricia van der Kammen

Propunere de directivă
Titlul 1

Textul propus de Comisie

Propunere de
DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI
EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI
de modificare a Directivei **96/53/CE din
25 iulie 1996** de stabilire, pentru anumite
vehicule rutiere care circulă în interiorul
Comunității, a dimensiunilor maxime
autorizate în traficul național și
internațional și a greutateii maxime
autorizate în traficul internațional
(Text cu relevanță pentru SEE)

Amendamentul

Propunere de
DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI
EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI
de modificare a Directivei **2002/7/CE din
18 februarie 2002** de stabilire, pentru
anumite vehicule rutiere care circulă în
interiorul Comunității, a dimensiunilor
maxime autorizate în traficul național și
internațional și a greutateii maxime
autorizate în traficul internațional
(Text cu relevanță pentru SEE)

Or. nl

Amendamentul 51
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Propunere de directivă
Considerentul 1

Textul propus de Comisie

(1) Cartea albă intitulată „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor”, publicată în 2011⁶ pune accentul asupra necesității de a reduce emisiile de gaze cu efect de seră, în special emisiile de dioxid de carbon (CO₂), cu 60 % față de nivelul din 1990 până în 2050.

⁶ COM (2011) 0144.

Amendamentul

(1) Cartea albă intitulată „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor”, publicată în 2011⁶ pune accentul asupra necesității de a reduce emisiile de gaze cu efect de seră, în special emisiile de dioxid de carbon (CO₂), cu 60 % față de nivelul din 1990 până în 2050, **precum și cu 20 % până în 2020.**

⁶ COM(2011)0144.

Or. en

Amendamentul 52
Patricia van der Kammen

Propunere de directivă
Considerentul 1

Textul propus de Comisie

(1) Cartea albă intitulată „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor”, publicată în 2011 pune accentul asupra necesității de a reduce emisiile de gaze cu efect de seră, în special emisiile de dioxid de carbon (CO₂), cu 60 % față de nivelul din 1990 până în 2050.

⁶ COM(2011) 144.

Amendamentul

eliminat

Or. nl

Amendamentul 53
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Propunere de directivă
Considerentul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(1a) Întrucât în prezent nu există politici care să trateze emisiile tot mai mari de CO₂ ale camioanelor, Comisia ar trebui să analizeze introducerea de standarde pentru camioane, extinzând pe viitor abordarea sa legislativă la autovehicule și furgonete.

Or. en

Amendamentul 54
Patricia van der Kammen

Propunere de directivă
Considerentul 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2) În acest cadru, *Cartea* albă prevede adaptarea Directivei **96/53/CE** a Consiliului din **25 iulie 1996** de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional, astfel încât să se permită reducerea consumului energetic și a emisiilor de gaze cu efect de seră, să se adapteze legislația la evoluția tehnologiilor și la noile nevoi ale pieței și să se faciliteze transportul intermodal.

(2) În acest cadru, *cartea* albă prevede adaptarea Directivei **2002/7/CE** a Consiliului din **18 februarie 2002** de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional, astfel încât să se permită reducerea consumului energetic și a emisiilor de gaze cu efect de seră, să se adapteze legislația la evoluția tehnologiilor și la noile nevoi ale pieței și să se faciliteze transportul intermodal.

Or. nl

Amendamentul 55
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Propunere de directivă
Considerentul 3

Textul propus de Comisie

(3) Evoluțiile tehnologice includ posibilitatea de adăugare a unor dispozitive aerodinamice retractabile sau pliabile în spatele vehiculelor, în special al remorcilor sau al semiremorcilor, **dar care, în acest mod, depășesc lungimile maxime autorizate în temeiul Directivei 96/53/CE.** Montarea acestor echipamente poate fi pusă în aplicare imediat după intrarea în vigoare a prezentei directive, întrucât produsele sunt disponibile pe piață și sunt deja utilizate pe alte continente.

Amendamentul

(3) Evoluțiile tehnologice includ posibilitatea de adăugare a unor dispozitive aerodinamice retractabile sau pliabile în spatele vehiculelor, în special al remorcilor sau al semiremorcilor. Montarea acestor echipamente poate fi pusă în aplicare imediat după intrarea în vigoare a prezentei directive, întrucât produsele sunt disponibile pe piață și sunt deja utilizate pe alte continente.

Or. en

Amendamentul 56
Corien Wortmann-Kool

Propunere de directivă
Considerentul 3

Textul propus de Comisie

(3) Evoluțiile tehnologice includ posibilitatea de adăugare a unor dispozitive aerodinamice retractabile sau pliabile în spatele vehiculelor, în special al remorcilor sau al semiremorcilor, dar care, în acest mod, depășesc lungimile maxime autorizate în temeiul Directivei 96/53/CE. Montarea acestor echipamente poate fi pusă în aplicare imediat după intrarea în vigoare a prezentei directive, întrucât produsele sunt disponibile pe piață și sunt deja utilizate pe alte continente.

Amendamentul

(3) Evoluțiile tehnologice includ posibilitatea de adăugare a unor dispozitive aerodinamice retractabile sau pliabile în spatele vehiculelor, în special al remorcilor sau al semiremorcilor, dar care, în acest mod, depășesc lungimile maxime autorizate în temeiul Directivei 96/53/CE. Montarea acestor echipamente poate fi pusă în aplicare imediat după intrarea în vigoare a prezentei directive, întrucât produsele sunt disponibile pe piață și sunt deja utilizate pe alte continente. **De asemenea, prezenta directivă ar trebui să încurajeze și să faciliteze inovarea în proiectarea vehiculelor și a unității de**

transport.

Or. en

Amendamentul 57

Phil Bennion

Propunere de directivă

Considerentul 3

Textul propus de Comisie

(3) Evoluțiile tehnologice includ posibilitatea de adăugare a unor dispozitive aerodinamice retractabile sau pliabile în spatele vehiculelor, în special al remorcilor sau al semiremorcilor, dar care, în acest mod, depășesc lungimile maxime autorizate în temeiul Directivei 96/53/CE. Montarea acestor echipamente poate fi pusă în aplicare imediat după ***intrarea în vigoare a prezentei directive***, întrucât produsele sunt disponibile pe piață și sunt deja utilizate pe alte continente.

Amendamentul

(3) Evoluțiile tehnologice includ posibilitatea de adăugare a unor dispozitive aerodinamice retractabile sau pliabile în spatele vehiculelor, în special al remorcilor sau al semiremorcilor, dar care, în acest mod, depășesc lungimile maxime autorizate în temeiul Directivei 96/53/CE. Montarea acestor echipamente poate fi pusă în aplicare imediat după ***ce sunt stabilite cerințe corespunzătoare la nivel european***, întrucât produsele sunt disponibile pe piață și sunt deja utilizate pe alte continente.

Or. en

Amendamentul 58

Dieter-Lebrecht Koch

Propunere de directivă

Considerentul 3

Textul propus de Comisie

(3) Evoluțiile tehnologice includ posibilitatea de adăugare a unor dispozitive aerodinamice retractabile sau pliabile în spatele vehiculelor, în special al remorcilor sau al semiremorcilor, dar care, în acest mod, depășesc lungimile maxime autorizate în temeiul Directivei 96/53/CE. Montarea acestor echipamente poate fi

Amendamentul

(3) Evoluțiile tehnologice includ posibilitatea de adăugare a unor dispozitive aerodinamice retractabile sau pliabile în spatele vehiculelor, în special al remorcilor sau al semiremorcilor, dar care, în acest mod, depășesc lungimile maxime autorizate în temeiul Directivei 96/53/CE. Montarea acestor echipamente poate fi

pusă în aplicare imediat după intrarea în vigoare a prezentei directive, întrucât produsele sunt disponibile pe piață și sunt deja utilizate pe alte continente.

pusă în aplicare imediat după intrarea în vigoare a prezentei directive, întrucât produsele sunt disponibile pe piață și sunt deja utilizate pe alte continente. ***Același lucru este valabil pentru dispozitivele aerodinamice sau dispozitivele de protecție spate care absorb energie montate lateral la roți și în spate sub remorci, semiremorci și vehicule. Acestea pot îmbunătăți semnificativ performanțele energetice ale vehiculelor și reduce riscul de rănire a celorlalți participanți la trafic.***

Or. de

Amendamentul 59
Patricia van der Kammen

Propunere de directivă
Considerentul 3

Textul propus de Comisie

(3) Evoluțiile tehnologice includ posibilitatea de adăugare a unor dispozitive aerodinamice retractabile sau pliabile în spatele vehiculelor, în special al remorcilor sau al semiremorciilor, dar care, în acest mod, depășesc lungimile maxime autorizate în temeiul Directivei **96/53/CE**. Montarea acestor echipamente poate fi pusă în aplicare imediat după intrarea în vigoare a prezentei directive, întrucât produsele sunt disponibile pe piață și sunt deja utilizate pe alte continente.

Amendamentul

(3) Evoluțiile tehnologice includ posibilitatea de adăugare a unor dispozitive aerodinamice retractabile sau pliabile în spatele vehiculelor, în special al remorcilor sau al semiremorciilor, dar care, în acest mod, depășesc lungimile maxime autorizate în temeiul Directivei **2002/7/CE**. Montarea acestor echipamente poate fi pusă în aplicare imediat după intrarea în vigoare a prezentei directive, întrucât produsele sunt disponibile pe piață și sunt deja utilizate pe alte continente.

Or. nl

Amendamentul 60
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Propunere de directivă
Considerentul 3 a (nou)

(3a) Comisia ar trebui să elaboreze o abordare pentru a reduce cursele fără încărcătură din transportul rutier de marfă în cadrul măsurilor privind „greutatea și dimensiunile”, precum și armonizarea minimă pentru cabotajul rutier în vederea evitării practicilor de dumping. Mai mult, revizuirea Directivei privind eurovinieta ar trebui utilizată și pentru a reflecta progresul în estimarea costurilor externe și pentru a mandata internalizarea costurilor externe pentru vehiculele grele pentru transportul de mărfuri. Comisia ar trebui să facă o propunere de modificare a Directivei 2011/76/UE până la 1 ianuarie 2015.

Or. en

Amendamentul 61 Phil Bennion

Propunere de directivă Considerentul 4

(4) Îmbunătățirea aerodinamicii cabinei autovehiculelor ar permite, de asemenea, câștiguri apreciabile în ceea ce privește **performanțele energetice ale** vehiculelor, dacă este aplicată în combinație cu dispozitivele menționate la considerentul (3) de mai sus. Cu toate acestea, îmbunătățirea menționată nu este posibilă, având în vedere limitele actuale de lungime stabilite prin Directiva 96/53/CE, fără o reducere a capacității vehiculelor, ceea ce ar pune în pericol echilibrul economic al sectorului. Prin urmare, este necesar să se prevadă o derogare de la această lungime maximă.

(4) Vehiculele grele pentru transportul de mărfuri sunt responsabile de aproximativ 26 % din emisiile de CO₂ din Europa, în timp ce eficiența acestora în ceea ce privește consumul de combustibil s-a îmbunătățit foarte puțin în ultimii 20 de ani. Îmbunătățirea aerodinamicii cabinei autovehiculelor ar permite, de asemenea, câștiguri apreciabile în ceea ce privește **performanța energetică a** vehiculelor, dacă este aplicată în combinație cu dispozitivele menționate la considerentul (3) de mai sus **și sunt necesare de urgență pentru ca sectorul transportului rutier de mărfuri să reducă**

în mod semnificativ emisiile vehiculelor.
Cu toate acestea, îmbunătățirea menționată nu este posibilă, având în vedere limitele actuale de lungime stabilite prin Directiva 96/53/CE, fără o reducere a capacității vehiculelor, ceea ce ar pune în pericol echilibrul economic al sectorului. Prin urmare, este necesar să se prevadă o derogare de la această lungime maximă.
Nicio derogare nu ar trebui utilizată pentru a crește sarcina utilă a vehiculului.

Or. en

Amendamentul 62
Dieter-Lebrecht Koch

Propunere de directivă
Considerentul 4

Textul propus de Comisie

(4) Îmbunătățirea aerodinamicii cabinei autovehiculelor ar permite, de asemenea, câștiguri apreciabile în ceea ce privește performanțele energetice ale vehiculelor, dacă este aplicată în combinație cu dispozitivele menționate la considerentul (3) de mai sus. Cu toate acestea, îmbunătățirea menționată nu ***este posibilă***, având în vedere limitele actuale de lungime stabilite prin Directiva 96/53/CE, fără o reducere a capacității vehiculelor, ceea ce ar pune în pericol echilibrul economic al sectorului. Prin urmare, este necesar să se prevadă o derogare de la această lungime maximă.

Amendamentul

(4) Îmbunătățirea aerodinamicii cabinei autovehiculelor ar permite, de asemenea, câștiguri apreciabile în ceea ce privește performanțele energetice ale vehiculelor ***și protecția celorlalți participanți la trafic***, dacă este aplicată în combinație cu dispozitivele menționate la considerentul (3) de mai sus, ***construite din materiale care absorb energia***. Cu toate acestea, îmbunătățirea menționată ***și creșterea siguranței rutiere nu sunt posibile***, având în vedere limitele actuale de lungime stabilite prin Directiva 96/53/CE, fără o reducere a capacității vehiculelor, ceea ce ar pune în pericol echilibrul economic al sectorului. Prin urmare, este necesar să se prevadă o derogare de la această lungime maximă.

Or. de

Amendamentul 63
Dieter-Lebrecht Koch

Propunere de directivă
Considerentul 4

Textul propus de Comisie

(4) Îmbunătățirea aerodinamicii cabinei autovehiculelor ar permite, de asemenea, câștiguri apreciabile în ceea ce privește performanțele energetice ale vehiculelor, dacă este aplicată în combinație cu dispozitivele menționate la considerentul (3) de mai sus. Cu toate acestea, îmbunătățirea menționată nu este posibilă, având în vedere limitele actuale de lungime stabilite prin Directiva 96/53/CE, fără o reducere a capacității vehiculelor, ceea ce ar pune în pericol echilibrul economic al sectorului. Prin urmare, este necesar să se prevadă o derogare de la această lungime maximă.

Amendamentul

(Nu privește versiunea în limba română.)

Or. de

Amendamentul 64
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Propunere de directivă
Considerentul 4

Textul propus de Comisie

(4) Îmbunătățirea aerodinamicii cabinei autovehiculelor ar permite, de asemenea, câștiguri apreciabile în ceea ce privește **performanțele energetice ale** vehiculelor, **dacă este aplicată în combinație cu dispozitivele menționate la considerentul (3) de mai sus. Cu toate acestea,** îmbunătățirea menționată **nu** este posibilă, având în vedere limitele actuale de lungime stabilite prin Directiva 96/53/CE, fără o reducere a capacității vehiculelor, ceea ce ar pune în

Amendamentul

(4) Îmbunătățirea aerodinamicii cabinei autovehiculelor ar permite, de asemenea, câștiguri apreciabile în ceea ce privește **performanța energetică a** vehiculelor. **După cum a demonstrat sectorul,** îmbunătățirea menționată este posibilă, având în vedere limitele actuale de lungime stabilite prin Directiva 96/53/CE, fără o reducere a capacității vehiculelor, ceea ce ar pune în pericol echilibrul economic al sectorului.

pericol echilibrul economic al sectorului.
Prin urmare, este necesar să se prevadă o derogare de la această lungime maximă.

Or. en

Amendamentul 65
Patricia van der Kammen

Propunere de directivă
Considerentul 4

Textul propus de Comisie

(4) Îmbunătățirea aerodinamicii cabinei autovehiculelor ar permite, de asemenea, câștiguri apreciabile în ceea ce privește ***performanțele energetice ale*** vehiculelor, dacă este aplicată în combinație cu dispozitivele menționate la considerentul (3) de mai sus. Cu toate acestea, îmbunătățirea menționată nu este posibilă, având în vedere limitele actuale de lungime stabilite prin Directiva ***96/53/CE***, fără o reducere a capacității vehiculelor, ceea ce ar pune în pericol echilibrul economic al sectorului. Prin urmare, este necesar să se prevadă o derogare de la această lungime maximă.

Amendamentul

(4) Îmbunătățirea aerodinamicii cabinei autovehiculelor ar permite, de asemenea, câștiguri apreciabile în ceea ce privește ***performanța energetică a*** vehiculelor, dacă este aplicată în combinație cu dispozitivele menționate la considerentul (3) de mai sus. Cu toate acestea, îmbunătățirea menționată nu este posibilă, având în vedere limitele actuale de lungime stabilite prin Directiva ***2002/7/CE***, fără o reducere a capacității vehiculelor, ceea ce ar pune în pericol echilibrul economic al sectorului. Prin urmare, este necesar să se prevadă o derogare de la această lungime maximă.

Or. nl

Amendamentul 66
Phil Bennion

Propunere de directivă
Considerentul 5

Textul propus de Comisie

(5) Comisia prevede, în cadrul orientărilor pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020⁷, acțiuni care vizează îmbunătățirea siguranței vehiculelor și sporirea gradului

Amendamentul

(5) Comisia prevede, în cadrul orientărilor pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020⁷, acțiuni care vizează îmbunătățirea siguranței vehiculelor și sporirea gradului

de protecție pentru participanții la trafic vulnerabili. Importanța vizibilității conducătorilor de vehicule a fost, de asemenea, subliniată în raportul Comisiei către Parlamentul European și Consiliu referitor la punerea în aplicare a Directivei 2007/38/CE privind postechiparea cu oglinzi retrovizoare a vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri înmatriculate în **Comunitate**⁸. Introducerea unui nou profil ale cabinelor va contribui, de asemenea, la îmbunătățirea siguranței rutiere prin reducerea unghiului mort care restrânge zona de vizibilitate a conducătorilor auto, inclusiv în zona de sub parbriz, permițând astfel evitarea a numeroase accidente mortale în rândul participanților la trafic vulnerabili, precum pietonii sau bicicliștii. Noile **profile vor permite**, de asemenea, echiparea cu structuri de absorbție a energiei în caz de coliziune. În plus, câștigul potențial de volum al cabinei va permite ameliorarea confortului și a siguranței conducătorului auto.

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM (2012) 258.

de protecție pentru participanții la trafic vulnerabili. Importanța vizibilității conducătorilor de vehicule a fost, de asemenea, subliniată în raportul Comisiei către Parlamentul European și Consiliu referitor la punerea în aplicare a Directivei 2007/38/CE privind postechiparea cu oglinzi retrovizoare a vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri înmatriculate în **Uniune**⁸. Introducerea unui nou profil ale cabinelor va contribui, de asemenea, la îmbunătățirea siguranței rutiere prin reducerea unghiului mort care restrânge zona de vizibilitate a conducătorilor auto, inclusiv în zona de sub parbriz **și în partea laterală a vehiculului**, permițând astfel evitarea a numeroase accidente mortale în rândul participanților la trafic vulnerabili, precum pietonii sau bicicliștii. Noile **profiluri ar trebui să permită**, de asemenea, echiparea cu structuri de absorbție a energiei în caz de coliziune. În plus, câștigul potențial de volum al cabinei va permite ameliorarea confortului și a siguranței conducătorului auto.

⁷ COM(2010)389.

⁸ COM(2012)258.

Or. en

Amendamentul 67 **Jörg Leichtfried**

Propunere de directivă **Considerentul 5**

Textul propus de Comisie

(5) Comisia prevede, în cadrul orientărilor pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020⁷, acțiuni care vizează îmbunătățirea siguranței vehiculelor și sporirea gradului de protecție pentru participanții la trafic

Amendamentul

(5) Comisia prevede, în cadrul orientărilor pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020⁷, acțiuni care vizează îmbunătățirea siguranței vehiculelor și sporirea gradului de protecție pentru participanții la trafic

vulnerabili. Importanța vizibilității conducătorilor de vehicule a fost, de asemenea, subliniată în raportul Comisiei către Parlamentul European și Consiliu referitor la punerea în aplicare a Directivei 2007/38/CE privind postechiparea cu oglinzi retrovizoare a vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri înmatriculate în Comunitate⁸. Introducerea unui nou profil ale cabinelor va contribui, de asemenea, la îmbunătățirea siguranței rutiere prin reducerea unghiului mort care restrânge zona de vizibilitate a conducătorilor auto, inclusiv în zona de sub parbriz, permițând astfel evitarea a numeroase accidente mortale în rândul participanților la trafic vulnerabili, precum pietonii sau bicicliștii. Noile **profile vor permite**, de asemenea, echiparea cu structuri de absorbție a energiei în caz de coliziune. În plus, câștigul potențial de volum al cabinei va permite ameliorarea confortului și a siguranței conducătorului auto.

⁸ COM (2012) 258.

vulnerabili. Importanța vizibilității conducătorilor de vehicule a fost, de asemenea, subliniată în raportul Comisiei către Parlamentul European și Consiliu referitor la punerea în aplicare a Directivei 2007/38/CE privind postechiparea cu oglinzi retrovizoare a vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri înmatriculate în Comunitate⁸. Introducerea unui nou profil ale cabinelor va contribui, de asemenea, la îmbunătățirea siguranței rutiere prin reducerea unghiului mort care restrânge zona de vizibilitate a conducătorilor auto, inclusiv în zona de sub parbriz, permițând astfel evitarea a numeroase accidente mortale în rândul participanților la trafic vulnerabili, precum pietonii sau bicicliștii. **Noul profil al cabinelor ar trebui, prin urmare, să devină obligatoriu după o perioadă de tranziție corespunzătoare.** Noile **profiluri ar trebui să permită**, de asemenea, echiparea cu structuri de absorbție a energiei în caz de coliziune. În plus, câștigul potențial de volum al cabinei va permite ameliorarea confortului și a siguranței conducătorului auto.

⁸ COM(2012)258.

Or. de

Justificare

Corectare a amendamentului corespunzător din proiectul de raport, pentru a coincide cu amendamentul la articolul 1 – numărul 7.

Amendamentul 68

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

**Propunere de directivă
Considerentul 5**

Textul propus de Comisie

(5) Comisia prevede, în cadrul orientărilor pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020⁷, acțiuni care vizează îmbunătățirea siguranței vehiculelor și sporirea gradului de protecție pentru participanții la trafic vulnerabili. Importanța vizibilității conducătorilor de vehicule a fost, de asemenea, subliniată în raportul Comisiei către Parlamentul European și Consiliu referitor la punerea în aplicare a Directivei 2007/38/CE privind postechiparea cu oglinzi retrovizoare a vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri înmatriculate în **Comunitate**⁸. Introducerea unui nou profil ale cabinelor va contribui, de asemenea, la îmbunătățirea siguranței rutiere prin reducerea unghiului mort care restrânge zona de vizibilitate a conducătorilor auto, inclusiv în zona de sub parbriz, permițând astfel evitarea a numeroase accidente mortale în rândul participanților la trafic vulnerabili, precum pietonii sau bicicliștii. Noile **profile vor permite**, de asemenea, echiparea cu structuri de absorbție a energiei în caz de coliziune. În plus, câștigul potențial de volum al cabinei va permite ameliorarea confortului și a siguranței conducătorului auto.

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM (2012) 258.

Amendamentul

(5) Comisia prevede, în cadrul orientărilor pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020⁷, acțiuni care vizează îmbunătățirea siguranței vehiculelor și sporirea gradului de protecție pentru participanții la trafic vulnerabili. Importanța vizibilității conducătorilor de vehicule a fost, de asemenea, subliniată în raportul Comisiei către Parlamentul European și Consiliu referitor la punerea în aplicare a Directivei 2007/38/CE privind postechiparea cu oglinzi retrovizoare a vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri înmatriculate în **Uniune**⁸. Introducerea unui nou profil ale cabinelor va contribui, de asemenea, la îmbunătățirea siguranței rutiere prin reducerea unghiului mort care restrânge zona de vizibilitate a conducătorilor auto, inclusiv în zona de sub parbriz **și în partea laterală a vehiculului**, permițând astfel evitarea a numeroase accidente mortale în rândul participanților la trafic vulnerabili, precum pietonii sau bicicliștii. Noile **profiluri ar trebui să permită**, de asemenea, echiparea cu structuri de absorbție a energiei în caz de coliziune **și ar putea fi organizate pentru a devia alți participanți la trafic în caz de coliziune, pentru a evita depășirile. Deși mențin dimensiunile prevăzute în Directiva 96/53/CE, noile proiectări ale cabinei ar trebui să respecte cerințele privind îmbunătățirea vizibilității directe, criteriile de absorbție a energiei și cerințele privind protecția pietonilor**. În plus, câștigul potențial de volum al cabinei va permite ameliorarea confortului și a siguranței conducătorului auto.

⁷ COM(2010)389.

⁸ COM(2012)258.

Or. en

Amendamentul 69

Brian Simpson, Saïd El Khadraoui

Propunere de directivă

Considerentul 5

Textul propus de Comisie

(5) Comisia prevede, în cadrul orientărilor pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020⁷, acțiuni care vizează îmbunătățirea siguranței vehiculelor și sporirea gradului de protecție pentru participanții la trafic vulnerabili. Importanța vizibilității conducătorilor de vehicule a fost, de asemenea, subliniată în raportul Comisiei către Parlamentul European și Consiliu referitor la punerea în aplicare a Directivei 2007/38/CE privind postechiparea cu oglinzi retrovizoare a vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri înmatriculate în Comunitate⁸. Introducerea unui nou profil ale cabinelor va contribui, de asemenea, la îmbunătățirea siguranței rutiere prin reducerea unghiului mort care restrânge zona de vizibilitate a conducătorilor auto, inclusiv în zona de sub parbriz, permițând astfel evitarea a numeroase accidente mortale în rândul participanților la trafic vulnerabili, precum pietonii sau bicicliștii. Noile **profile vor permite**, de asemenea, echiparea cu structuri de absorbție a energiei în caz de coliziune. În plus, câștigul potențial de volum al cabinei va permite ameliorarea confortului și a siguranței conducătorului auto.

Amendamentul

(5) Comisia prevede, în cadrul orientărilor pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020⁷, acțiuni care vizează îmbunătățirea siguranței vehiculelor și sporirea gradului de protecție pentru participanții la trafic vulnerabili. Importanța vizibilității conducătorilor de vehicule a fost, de asemenea, subliniată în raportul Comisiei către Parlamentul European și Consiliu referitor la punerea în aplicare a Directivei 2007/38/CE privind postechiparea cu oglinzi retrovizoare a vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri înmatriculate în Comunitate⁸. Introducerea unui nou profil ale cabinelor va contribui, de asemenea, la îmbunătățirea siguranței rutiere prin reducerea unghiului mort care restrânge zona de vizibilitate a conducătorilor auto, inclusiv în zona de sub parbriz **și în partea laterală a vehiculului**, permițând astfel evitarea a numeroase accidente mortale în rândul participanților la trafic vulnerabili, precum pietonii sau bicicliștii. **Noul profil al cabinelor ar trebui, prin urmare, să devină obligatoriu după o perioadă de tranziție corespunzătoare.** Noile **profiluri ar trebui să permită**, de asemenea, echiparea cu structuri de absorbție a energiei în caz de coliziune **și ar trebui să fie organizate pentru a devia alți participanți la trafic în caz de coliziune, pentru a evita depășirile. Este esențial ca noile proiectări ale cabinei care beneficiază de depășiri ale limitelor de lungime să respecte cerințele privind îmbunătățirea vizibilității directe, criteriile de absorbție a energiei și cerințele privind protecția pietonilor.** În

plus, câștigul potențial de volum al cabinei va permite ameliorarea confortului și a siguranței conducătorului auto, *care, în schimb, ar avea un impact asupra conducerii în siguranță a vehiculelor, în special a vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri. Pentru a îmbunătăți capacitatea conducătorilor auto de a conduce în siguranță și, astfel, siguranța drumurilor, este, de asemenea, esențial ca noile proiectări ale cabinei să îmbunătățească dimensiunea, siguranța și confortul cabinei conducătorului auto.*

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM (2012) 258.

⁷ COM(2010)389.

⁸ COM (2012)258.

Or. en

Justificare

Este important să fie clar modul de îmbunătățire a siguranței cabinei în interesul participanților la trafic vulnerabili, precum bicicliștii și pietonii și conducătorii auto înșiși. Îmbunătățirea proiectării cabinei pentru conducătorii auto va duce, de asemenea, la un condus în mai mare siguranță. Mai mult, este esențial ca îmbunătățirile în ceea ce privește siguranța să fie obligatorii, astfel încât aceste modificări să aibă un impact real asupra numărului de decese care pot fi evitate și care sunt inutile pe drumurile noastre.

Amendamentul 70 Dieter-Lebrecht Koch

Propunere de directivă Considerentul 5

Textul propus de Comisie

(5) Comisia prevede, în cadrul orientărilor pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020⁷, acțiuni care vizează îmbunătățirea siguranței vehiculelor și sporirea gradului de protecție pentru participanții la trafic vulnerabili. Importanța vizibilității conducătorilor de vehicule a fost, de asemenea, subliniată în raportul Comisiei către Parlamentul European și Consiliu

Amendamentul

(5) Comisia prevede, în cadrul orientărilor pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020⁷, acțiuni care vizează îmbunătățirea siguranței vehiculelor și sporirea gradului de protecție pentru participanții la trafic vulnerabili. Importanța vizibilității conducătorilor de vehicule a fost, de asemenea, subliniată în raportul Comisiei către Parlamentul European și Consiliu

referitor la punerea în aplicare a Directivei 2007/38/CE privind postechiparea cu oglinzi retrovizoare a vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri înmatriculate în Comunitate⁸. Introducerea unor noi **profile** ale cabinelor va contribui, de asemenea, la îmbunătățirea siguranței rutiere prin reducerea unghiului mort care restrânge zona de vizibilitate a conducătorilor auto, în special în zona de sub parbriz, permițând astfel evitarea a numeroase accidente mortale în rândul participanților la trafic vulnerabili, precum pietonii sau bicicliștii. Noile **profile vor permite**, de asemenea, echiparea cu structuri de absorbție a energiei în caz de coliziune. În plus, câștigul potențial de volum al cabinei va permite ameliorarea confortului și a siguranței conducătorului auto.

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM (2012) 258.

referitor la punerea în aplicare a Directivei 2007/38/CE privind postechiparea cu oglinzi retrovizoare a vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri înmatriculate în Comunitate⁸. Introducerea unor noi **profiluri** ale cabinelor va contribui, de asemenea, la îmbunătățirea siguranței rutiere prin reducerea unghiului mort care restrânge zona de vizibilitate a conducătorilor auto, în special în zona de sub parbriz, permițând astfel evitarea a numeroase accidente mortale în rândul participanților la trafic vulnerabili, precum pietonii sau bicicliștii. Noile **profiluri trebuie să permită**, de asemenea, echiparea cu structuri de absorbție a energiei în caz de coliziune **în sensul Directivei 2003/102/CE care a fost aplicată cu succes**. În plus, câștigul potențial de volum al cabinei va permite ameliorarea confortului **din punctul de vedere al îmbunătățirii calității locului de muncă, precum** și a siguranței conducătorului auto.

⁷ COM(2010)389.

⁸ COM(2012)258.

Or. de

Amendamentul 71 **Anna Ibrisagic**

Propunere de directivă **Considerentul 5**

Textul propus de Comisie

(5) Comisia prevede, în cadrul orientărilor pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020⁷, acțiuni care vizează îmbunătățirea siguranței vehiculelor și sporirea gradului de protecție pentru participanții la trafic vulnerabili. Importanța vizibilității conducătorilor de vehicule a fost, de

Amendamentul

(5) Comisia prevede, în cadrul orientărilor pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020⁷, acțiuni care vizează îmbunătățirea siguranței vehiculelor și sporirea gradului de protecție pentru participanții la trafic vulnerabili. Importanța vizibilității conducătorilor de vehicule a fost, de

asemenea, subliniată în raportul Comisiei către Parlamentul European și Consiliu referitor la punerea în aplicare a Directivei 2007/38/CE privind postechiparea cu oglinzi retrovizoare a vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri înmatriculate în Comunitate⁸.

Introducerea unui nou profil ale cabinelor va contribui, de asemenea, la îmbunătățirea siguranței rutiere prin reducerea unghiului mort care restrânge zona de vizibilitate a conducătorilor auto, inclusiv în zona de sub parbriz, permițând astfel evitarea a numeroase accidente mortale în rândul participanților la trafic vulnerabili, precum pietonii sau bicicliștii. Noul profil ar putea, de asemenea, include structuri de absorbție a energiei în caz de coliziune. În plus, câștigul potențial de volum al cabinei va permite ameliorarea confortului și a siguranței conducătorului auto.

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM (2012) 258.

asemenea, subliniată în raportul Comisiei către Parlamentul European și Consiliu referitor la punerea în aplicare a Directivei 2007/38/CE privind postechiparea cu oglinzi retrovizoare a vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri înmatriculate în Comunitate⁸.

Totuși, îmbunătățirile în ceea ce privește siguranța nu vor apărea automat după reproiectarea și extinderea cabinei. Siguranța trebuie abordată de Regulamentul general privind siguranța (CE 661/2009) și în temeiul legislației CEE-ONU. În aceste legislații, pot fi introduse măsuri suplimentare privind siguranța pentru a reduce unghiul mort care restrânge zona de vizibilitate a conducătorilor auto, inclusiv în zona de sub parbriz, și a evita posibile coliziuni, astfel încât să contribuie la evitarea a numeroase accidente mortale în rândul participanților la trafic vulnerabili, precum pietonii sau bicicliștii. Noul profil ar putea, de asemenea, include structuri de absorbție a energiei în caz de coliziune. În plus, câștigul potențial de volum al cabinei va permite ameliorarea confortului și a siguranței conducătorului auto.

⁷ COM(2010)389.

⁸ COM(2012)258.

Or. en

Amendamentul 72 Phil Bennion

Propunere de directivă Considerentul 6

Textul propus de Comisie

(6) Dispozitivele aerodinamice și montarea acestora pe vehicule trebuie să fie supuse unor testări înainte de a fi scoase pe piață.

Amendamentul

(6) Dispozitivele aerodinamice și montarea acestora pe vehicule trebuie să fie supuse unor testări, **în conformitate cu procedura**

În acest scop, statele membre vor emite certificate care vor fi recunoscute de celelalte state membre.

de testare pentru măsurarea performanței aerodinamice elaborate de Comisia Europeană, înainte de a fi scoase pe piață. În acest scop, statele membre vor emite certificate care vor fi recunoscute de celelalte state membre. Comisia ar trebui să elaboreze orientări tehnice detaliate privind aplicarea și cerințele privind certificatele.

Or. en

Justificare

Comisia Europeană elaborează o procedură de testare – VECTO – care va facilita concordanța dintre măsurătorile performanței aerodinamice pe teritoriul Europei.

Amendamentul 73 Patricia van der Kammen

Propunere de directivă Considerentul 6

Textul propus de Comisie

(6) Dispozitivele aerodinamice și montarea acestora pe vehicule trebuie să fie supuse unor testări înainte de a fi scoase pe piață. În acest scop, statele membre **vor** emite certificate **care vor fi recunoscute de celelalte state membre.**

Amendamentul

(6) Dispozitivele aerodinamice și montarea acestora pe vehicule trebuie să fie supuse unor testări înainte de a fi scoase pe piață. În acest scop, statele membre **pot** emite certificate **dacă doresc astfel:**

Or. nl

Amendamentul 74 Juozas Imbrasas

Propunere de directivă Considerentul 6 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(6a) Statele membre care încheie acorduri care permit utilizarea unor vehicule cu o

lungime și o greutate mai mari la transportul transfrontalier ar trebui să se asigure că obiectivele pentru 2030 și 2050 de reducere a emisiilor cu 30 % și, respectiv, 50 %^{8a} nu sunt împovărătoare pentru economie și să recunoască faptul că transportul rutier pe distanțe mari este pozitiv din punct de vedere economic. Ar trebui să se dovedească, să se documenteze și să se raporteze către Comisie, pentru aprobare, faptul că rolurile actuale și viitoare ale vehiculelor cu o lungime și o greutate mai mari sunt mai curând complementare decât în concurență cu transportul feroviar și maritim.

^{8a} JO C 168 E, 14.6.2013, p. 72.

Or. en

Amendamentul 75
Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch

Propunere de directivă
Considerentul 6 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(6a) Pentru a îndeplini obiectivele Cartei albe privind transporturile publicată în 2011, revizuirea Directivei 96/53/CE este o oportunitate de îmbunătățire a siguranței și confortului conducătorului auto, ținând seama de cerințele prevăzute de Directiva 89/391/CEE privind securitatea și sănătatea la locul de muncă.

Or. en

Amendamentul 76
Hubert Pirker

Propunere de directivă
Considerentul 7

Textul propus de Comisie

(7) Vehiculele *cu o lungime mai mare pot fi utilizate în regim transfrontalier cu condiția ca cele două state membre implicate să permită acest lucru și sub rezerva îndeplinirii condițiilor de derogare prevăzute la articolul 4 alineatele (3), (4) sau (5) din directivă. Comisia Europeană a furnizat deja orientări cu privire la aplicarea articolului 4 din directivă. Operațiunile de transport vizate la articolul 4 alineatul (4) nu afectează în mod semnificativ concurența internațională în măsura în care utilizarea transfrontalieră se limitează la două state membre în care infrastructura existentă și cerințele de siguranță rutieră permit acest lucru.* În acest mod se realizează un echilibru între dreptul deținut de statele membre în virtutea principiului subsidiarității de a decide asupra soluțiilor de transport adecvate circumstanțelor lor specifice, pe de o parte, și nevoia de a nu perturba funcționarea pieței interne prin intermediul unor astfel de politici, pe de altă parte. Dispozițiile articolului 4 alineatul (4) se clarifică în acest sens.

Amendamentul

(7) Vehiculele *care nu respectă normele comune stabilite în prezenta directivă pot fi utilizate exclusiv în transportul intern al unui stat membru.* În acest mod se realizează un echilibru între dreptul deținut de statele membre în virtutea principiului subsidiarității de a decide asupra soluțiilor de transport adecvate circumstanțelor lor specifice, pe de o parte, și nevoia de a nu perturba funcționarea pieței interne prin intermediul unor astfel de politici, pe de altă parte. Dispozițiile articolului 4 alineatul (4) se clarifică în acest sens.

Or. de

Justificare

Clarificarea este necesară pentru a preciza încă o dată obiectivul prezentei directive: Dimensiunile și greutatea vehiculelor comerciale se stabilesc la nivel european pentru asigurarea unei piețe interne funcționale. Nerespectarea acestora denaturează concurența și afectează, astfel, piața internă.

Amendamentul 77
Peter van Dalen

Propunere de directivă
Considerentul 7

Textul propus de Comisie

(7) Vehiculele cu o lungime mai mare pot fi utilizate în regim transfrontalier cu condiția ca **cele două state** membre implicate să permită acest lucru și sub rezerva îndeplinirii condițiilor de derogare prevăzute la articolul 4 alineatele (3), (4) sau (5) din directivă. Comisia Europeană a furnizat deja orientări cu privire la aplicarea articolului 4 din directivă. Operațiunile de transport vizate la articolul 4 alineatul (4) nu afectează în mod semnificativ concurența internațională în măsura în care utilizarea transfrontalieră se limitează la două state membre în care infrastructura existentă și cerințele de siguranță rutieră permit acest lucru. În acest mod se realizează un echilibru între dreptul deținut de statele membre în virtutea principiului subsidiarității de a decide asupra soluțiilor de transport adecvate circumstanțelor lor specifice, pe de o parte, și nevoia de a nu perturba funcționarea pieței interne prin intermediul unor astfel de politici, pe de altă parte. Dispozițiile articolului 4 alineatul (4) se clarifică în acest sens.

Amendamentul

(7) Vehiculele cu o lungime mai mare pot fi utilizate în regim transfrontalier cu condiția ca **statele** membre implicate să permită acest lucru și sub rezerva îndeplinirii condițiilor de derogare prevăzute la articolul 4 alineatele (3), (4) sau (5) din directivă. Comisia Europeană a furnizat deja orientări cu privire la aplicarea articolului 4 din directivă. Operațiunile de transport vizate la articolul 4 alineatul (4) nu afectează în mod semnificativ concurența internațională în măsura în care utilizarea transfrontalieră se limitează la două state membre în care infrastructura existentă și cerințele de siguranță rutieră permit acest lucru. În acest mod se realizează un echilibru între dreptul deținut de statele membre în virtutea principiului subsidiarității de a decide asupra soluțiilor de transport adecvate circumstanțelor lor specifice, pe de o parte, și nevoia de a nu perturba funcționarea pieței interne prin intermediul unor astfel de politici, pe de altă parte. Dispozițiile articolului 4 alineatul (4) se clarifică în acest sens.

Or. nl

Amendamentul 78
Ismail Ertug

Propunere de directivă
Considerentul 7

Textul propus de Comisie

(7) Vehiculele cu o lungime mai mare pot fi utilizate în regim transfrontalier cu condiția ca cele două state membre implicate să permită acest lucru și sub

Amendamentul

(7) Operațiunile de transport transfrontaliere efectuate cu vehicule sau ansambluri de vehicule ale căror dimensiuni și greutate depășesc pragurile

rezerva îndeplinirii condițiilor de derogare prevăzute la articolul 4 alineatele (3), (4) sau (5) din directivă. Comisia Europeană a furnizat deja orientări cu privire la aplicarea articolului 4 din directivă. Operațiunile de transport vizate la articolul 4 alineatul (4) nu afectează în mod semnificativ concurența internațională în măsura în care utilizarea transfrontalieră se limitează la două state membre în care infrastructura existentă și cerințele de siguranță rutieră permit acest lucru. În acest mod se realizează un echilibru între dreptul deținut de statele membre în virtutea principiului subsidiarității de a decide asupra soluțiilor de transport adecvate circumstanțelor lor specifice, pe de o parte, și nevoia de a nu perturba funcționarea pieței interne prin intermediul unor astfel de politici, pe de altă parte. Dispozițiile articolului 4 alineatul (4) se clarifică în acest sens.

maxime stabilite în anexa I sunt interzise în interiorul Uniunii Europene.

Or. de

Amendamentul 79

Jim Higgins, Jacqueline Foster, Phil Prendergast

Propunere de directivă

Considerentul 7

Textul propus de Comisie

(7) Vehiculele cu o lungime mai **mare** pot fi utilizate în regim transfrontalier cu condiția ca **cele două state** membre implicate să permită acest lucru și sub rezerva îndeplinirii condițiilor de derogare prevăzute la articolul 4 alineatele (3), (4) sau (5) din directivă. Comisia Europeană a furnizat deja orientări cu privire la aplicarea articolului 4 din directivă. **Operațiunile de transport vizate la articolul 4 alineatul (4) nu afectează în mod semnificativ concurența**

Amendamentul

(7) Vehiculele cu o lungime **și o înălțime** mai **mari** pot fi utilizate **la transportul** în regim transfrontalier cu condiția ca **statele** membre implicate să permită acest lucru și sub rezerva îndeplinirii condițiilor de derogare prevăzute la articolul 4 alineatele (3), (4) sau (5) din directivă. Comisia Europeană a furnizat deja orientări cu privire la aplicarea articolului 4 din directivă. **Această dispoziție nu trebuie să distorsioneze piața internă.** În acest mod se realizează un echilibru între dreptul

internațională în măsura în care utilizarea transfrontalieră se limitează la două state membre în care infrastructura existentă și cerințele de siguranță rutieră permit acest lucru. În acest mod se realizează un echilibru între dreptul deținut de statele membre în virtutea principiului subsidiarității de a decide asupra soluțiilor de transport adecvate circumstanțelor lor specifice, pe de o parte, și nevoia de a nu perturba funcționarea pieței interne prin intermediul unor astfel de politici, pe de altă parte. Dispozițiile articolului 4 alineatul (4) se clarifică în acest sens.

deținut de statele membre în virtutea principiului subsidiarității de a decide asupra soluțiilor de transport adecvate circumstanțelor lor specifice, pe de o parte, și nevoia de a nu perturba funcționarea pieței interne prin intermediul unor astfel de politici, pe de altă parte. Dispozițiile articolului 4 alineatul (4) se clarifică în acest sens.

Or. en

Justificare

Atunci când statele membre consideră necesar, ele ar trebui să se implice în comerțul transfrontalier. Uniunea Europeană nu ar trebui să impună restricții arbitrare pe dimensiunile vehiculelor în zonele UE în care infrastructura este construită conform unui standard înalt pentru a adapta metode de transport mai eficiente.

Amendamentul 80

Michel Dantin, Dominique Riquet

Propunere de directivă Considerentul 7

Textul propus de Comisie

(7) Vehiculele cu o lungime mai mare pot fi utilizate în regim transfrontalier *cu condiția ca cele două state membre implicate să permită acest lucru și sub rezerva îndeplinirii condițiilor de derogare prevăzute la articolul 4 alineatele (3), (4) sau (5) din directivă. Comisia Europeană a furnizat deja orientări cu privire la aplicarea articolului 4 din directivă. Operațiunile de transport vizate la articolul 4 alineatul (4) nu afectează în mod semnificativ concurența internațională în măsura în care utilizarea transfrontalieră se*

Amendamentul

(7) Vehiculele cu o lungime mai mare *nu* pot fi utilizate *la transportul* în regim transfrontalier, *cu riscul de a denatura concurența internațională și de a degrada anumite infrastructuri rutiere, precum și siguranța rutieră și dezvoltarea durabilă a transporturilor în Europa.*

limitează la două state membre în care infrastructura existentă și cerințele de siguranță rutieră permit acest lucru. În acest mod se realizează un echilibru între dreptul deținut de statele membre în virtutea principiului subsidiarității de a decide asupra soluțiilor de transport adecvate circumstanțelor lor specifice, pe de o parte, și nevoia de a nu perturba funcționarea pieței interne prin intermediul unor astfel de politici, pe de altă parte. Dispozițiile articolului 4 alineatul (4) se clarifică în acest sens.

Or. fr

Amendamentul 81

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

Propunere de directivă Considerentul 7

Textul propus de Comisie

(7) Vehiculele cu o **lungime mai mare** pot fi utilizate în regim transfrontalier cu condiția ca cele două state membre implicate să permită acest lucru **și sub rezerva îndeplinirii condițiilor de derogare prevăzute la articolul 4 alineatele (3), (4) sau (5) din directivă. Comisia Europeană a furnizat deja orientări cu privire la aplicarea articolului 4 din directivă. Operațiunile de transport vizate la articolul 4 alineatul (4) nu afectează în mod semnificativ concurența internațională în măsura în care utilizarea transfrontalieră se limitează la două state membre în care infrastructura existentă și cerințele de siguranță rutieră permit acest lucru. În acest mod se realizează un echilibru între dreptul deținut de statele membre în virtutea principiului subsidiarității de a decide asupra soluțiilor de transport**

Amendamentul

(7) Vehiculele cu o **greutate maximă de 44 de tone** pot fi utilizate **la transportul** în regim transfrontalier cu condiția ca cele două state membre implicate să permită acest lucru. În acest mod se realizează un echilibru între dreptul deținut de statele membre în virtutea principiului subsidiarității de a decide asupra soluțiilor de transport adecvate circumstanțelor lor specifice, pe de o parte, și nevoia de a nu perturba funcționarea pieței interne prin intermediul unor astfel de politici, pe de altă parte.

adevrate circumstanțelor lor specifice, pe de o parte, și nevoia de a nu perturba funcționarea pieței interne prin intermediul unor astfel de politici, pe de altă parte.

Dispozițiile articolului 4 alineatul (4) se clarifică în acest sens.

Or. fr

Justificare

Pare esențial ca reglementarea europeană să ia în considerare evoluțiile din sectorul transportului intracomunitar, permițând circulația în regim transfrontalier a vehiculelor sau a ansamblurilor de vehicule cu o greutate maximă autorizată de 44 de tone, fără a aduce atingere cerințelor privind siguranța rutieră.

Amendamentul 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

Propunere de directivă

Considerentul 7

Textul propus de Comisie

(7) Vehiculele cu o lungime mai **mare** pot fi utilizate în regim transfrontalier cu condiția ca **cele două state** membre implicate să permită **acest lucru** și sub rezerva îndeplinirii condițiilor de derogare prevăzute la articolul 4 **alineatele (3), (4) sau (5)** din directivă. **Comisia Europeană a furnizat deja orientări cu privire la aplicarea articolului 4 din directivă. Operațiunile de transport vizate la articolul 4 alineatul (4) nu afectează în mod semnificativ concurența internațională în măsura în care utilizarea transfrontalieră se limitează la două state membre în care infrastructura existentă și cerințele de siguranță rutieră permit acest lucru.** În acest mod se realizează un echilibru între dreptul deținut de statele membre în virtutea principiului subsidiarității de a decide asupra soluțiilor

Amendamentul

(7) Vehiculele cu o lungime, **o înălțime și/sau o greutate** mai **mari** pot fi utilizate **la transportul** în regim transfrontalier cu condiția ca **statele** membre implicate să permită **deja** acest lucru **sau să dorească să accepte aceste vehicule în mod permanent odată cu intrarea în vigoare a Directivei 96/53/CE** și sub rezerva îndeplinirii condițiilor de derogare prevăzute la articolul 4 **alineatul (4)** din directivă. **Aceste vehicule pot fi utilizate, de asemenea, în transportul transfrontalier între statele membre și statele membre învecinate acolo unde acestea sunt permise deja în mod provizoriu. Dispozițiile în acest sens sunt prevăzute la noul articol 4 alineatul (7).** În acest mod se realizează un echilibru între dreptul deținut de statele membre în virtutea principiului subsidiarității de a

de transport adecvate circumstanțelor lor specifice, pe de o parte, și nevoia de a nu perturba funcționarea pieței interne prin intermediul unor astfel de politici, pe de altă parte. **Dispozițiile articolului 4 alineatul (4) se clarifică în acest sens.**

decide asupra soluțiilor de transport adecvate circumstanțelor lor specifice, pe de o parte, și nevoia de a nu perturba funcționarea pieței interne prin intermediul unor astfel de politici, pe de altă parte.

Or. en

Justificare

În conformitate cu principiul subsidiarității, statele membre trebuie să aibă dreptul de a decide asupra soluțiilor de transport adecvate circumstanțelor lor specifice, atât timp cât aceste soluții nu fac discriminare între vehiculele naționale și alte vehicule. Directiva 96/53/CE le acordă deja putere de decizie largă statelor membre în această privință.

Amendamentul 83

Phil Bennion

Propunere de directivă

Considerentul 7

Textul propus de Comisie

(7) Vehiculele cu o lungime mai mare pot fi **utilizate** în regim transfrontalier cu condiția ca cele două state membre implicate **să permită** acest lucru și sub rezerva îndeplinirii condițiilor de derogare prevăzute la articolul 4 alineatele (3), (4) sau (5) din directivă. Comisia Europeană **a furnizat deja orientări cu privire la aplicarea articolului 4 din** directivă. **Operațiunile de transport vizate la articolul 4 alineatul (4) nu afectează în mod semnificativ** concurența internațională **în măsura în care utilizarea transfrontalieră se limitează la două state membre în care infrastructura existentă și cerințele de siguranță rutieră permit acest lucru. În acest mod se realizează un echilibru între** dreptul deținut de statele membre în virtutea principiului subsidiarității de a decide asupra soluțiilor de transport adecvate circumstanțelor lor

Amendamentul

(7) Vehiculele cu o lungime mai mare **rămân o excepție de la standardele comune prevăzute în temeiul prezentei directive și pot fi autorizate doar la transportul** în regim transfrontalier **în circumstanțe speciale**, cu condiția ca cele două state membre implicate **să autorizeze** acest lucru și sub rezerva îndeplinirii condițiilor de derogare prevăzute la articolul 4 alineatele (3), (4), **(4a) (nou)** sau (5) din directivă. Comisia Europeană **ar trebui să se asigure că nicio derogare de la standardele prevăzute în prezenta** directivă nu afectează concurența internațională **și obiectivele de mediu și de siguranță ale Uniunii Europene.** Dreptul deținut de statele membre în virtutea principiului subsidiarității de a decide asupra soluțiilor de transport adecvate circumstanțelor lor specifice **trebuie asigurat întrucât există, de asemenea, o**

specifice, *pe de o parte, și nevoia* de a nu perturba funcționarea pieței interne prin intermediul unor astfel de politici, *pe de altă parte. Dispozițiile articolului 4 alineatul (4) se clarifică în acest sens.*

necesitate de a nu perturba funcționarea pieței interne prin intermediul unor astfel de politici *și de a nu afecta obiectivele de mediu și de siguranță ale Uniunii Europene. Prin urmare, este adecvat să se stabilească cerințe minime pentru exploatarea acestor vehicule.*

Or. en

Amendamentul 84

Marita Ulvskog, Ole Christensen, Liisa Jaakonsaari

Propunere de directivă

Considerentul 7

Textul propus de Comisie

(7) Vehiculele cu o lungime mai **mare** pot fi utilizate în regim transfrontalier cu condiția ca **cele două state** membre implicate să permită acest lucru și sub rezerva îndeplinirii condițiilor de derogare prevăzute la articolul 4 alineatele (3), (4) sau (5) din directivă. Comisia Europeană a furnizat deja orientări cu privire la aplicarea articolului 4 din directivă. Operațiunile de transport vizate la articolul 4 alineatul (4) nu afectează în mod semnificativ concurența internațională în măsura în care utilizarea transfrontalieră se limitează la două state membre în care infrastructura existentă și cerințele de siguranță rutieră permit acest lucru. În acest mod se realizează un echilibru între dreptul deținut de statele membre în virtutea principiului subsidiarității de a decide asupra soluțiilor de transport adecvate circumstanțelor lor specifice, pe de o parte, și nevoia de a nu perturba funcționarea pieței interne prin intermediul unor astfel de politici, pe de altă parte. Dispozițiile articolului 4 alineatul (4) se clarifică în acest sens.

Amendamentul

(7) Vehiculele cu o lungime *și o greutate* mai **mari** pot fi utilizate **la transportul** în regim transfrontalier cu condiția ca **statele** membre implicate să permită acest lucru și sub rezerva îndeplinirii condițiilor de derogare prevăzute la articolul 4 alineatele **(2)**, (3), (4) sau (5) din directivă. Comisia Europeană a furnizat deja orientări cu privire la aplicarea articolului 4 din directivă. Operațiunile de transport vizate la articolul 4 alineatul (4) nu afectează în mod semnificativ concurența internațională în măsura în care utilizarea transfrontalieră se limitează la două state membre în care infrastructura existentă și cerințele de siguranță rutieră permit acest lucru. În acest mod se realizează un echilibru între dreptul deținut de statele membre în virtutea principiului subsidiarității de a decide asupra soluțiilor de transport adecvate circumstanțelor lor specifice, pe de o parte, și nevoia de a nu perturba funcționarea pieței interne prin intermediul unor astfel de politici, pe de altă parte. Dispozițiile articolului 4 alineatul (4) se clarifică în acest sens.

Or. sv

Amendamentul 85
Franco Frigo

Propunere de directivă
Considerentul 7

Textul propus de Comisie

(7) Vehiculele cu o lungime mai mare pot fi utilizate în regim transfrontalier **cu condiția ca cele două state membre implicate să permită acest lucru și sub rezerva îndeplinirii condițiilor de derogare prevăzute la articolul 4 alineatele (3), (4) sau (5) din directivă. Comisia Europeană a furnizat deja orientări cu privire la aplicarea articolului 4 din directivă. Operațiunile de transport vizate la articolul 4 alineatul (4) nu afectează în mod semnificativ concurența internațională în măsura în care utilizarea transfrontalieră se limitează la două state membre în care infrastructura existentă și cerințele de siguranță rutieră permit acest lucru. În acest mod se realizează un echilibru între dreptul deținut de statele membre în virtutea principiului subsidiarității de a decide asupra soluțiilor de transport adecvate circumstanțelor lor specifice, pe de o parte, și nevoia de a nu perturba funcționarea pieței interne prin intermediul unor astfel de politici, pe de altă parte. Dispozițiile articolului 4 alineatul (4) se clarifică în acest sens.**

Amendamentul

(7) Vehiculele cu o lungime mai mare **și/sau vehiculele grele** pot fi utilizate **la transportul** în regim transfrontalier. **Orice propunere legislativă care urmărește să autorizeze utilizarea în regim transfrontalier a acestor vehicule va trebui să fie însoțită de o evaluare a impactului care să țină cont de efectele privind transferul modal, siguranța, condițiile sociale și ocupaționale, IMM-urile, logistica, poluarea și zgomotul, în vederea evaluării eventualei compatibilități a propunerii legislative cu principalele obiective politice ale Uniunii, enumerate în Cartea albă.**

Or. it

Amendamentul 86
Sabine Wils

Propunere de directivă
Considerentul 7

Textul propus de Comisie

(7) Vehiculele cu o lungime mai mare **pot** fi utilizate în regim transfrontalier **cu condiția ca cele două state membre implicate să permită acest lucru și sub rezerva îndeplinirii condițiilor de derogare prevăzute la articolul 4 alineatele (3), (4) sau (5) din directivă. Comisia Europeană a furnizat deja orientări cu privire la aplicarea articolului 4 din directivă. Operațiunile de transport vizate la articolul 4 alineatul (4) nu afectează în mod semnificativ concurența internațională în măsura în care utilizarea transfrontalieră se limitează la două state membre în care infrastructura existentă și cerințele de siguranță rutieră permit acest lucru. În acest mod se realizează un echilibru între dreptul deținut de statele membre în virtutea principiului subsidiarității de a decide asupra soluțiilor de transport adecvate circumstanțelor lor specifice, pe de o parte, și nevoia de a nu perturba funcționarea pieței interne prin intermediul unor astfel de politici, pe de altă parte. Dispozițiile articolului 4 alineatul (4) se clarifică în acest sens.**

Amendamentul

(7) Vehiculele cu o lungime **și/sau greutate** mai mare **ar trebui** utilizate **la transportul** în regim transfrontalier. **Operațiunile transfrontaliere ar avea un impact asupra concurenței internaționale și contravin principiului standardizării la nivelul UE a greutateii și a dimensiunilor în transportul internațional.**

Or. en

Justificare

Oricare utilizare a vehiculelor cu o lungime și o greutate mai mari este permisă sau nu: nu există nicio bază pentru a spune că limitarea acesteia la două state membre nu ar avea un impact semnificativ asupra concurenței internaționale. Principiul subsidiarității ar trebui să privească doar activitatea internă către un stat membru și nu poate fi extins la acordurile bilaterale internaționale.

Amendamentul 87

Nathalie Griesbeck, Robert Rochefort

Propunere de directivă

Considerentul 7

Textul propus de Comisie

(7) Vehiculele cu o lungime mai mare pot fi utilizate în regim transfrontalier cu condiția ca cele două state membre implicate să permită acest lucru și sub rezerva îndeplinirii condițiilor de derogare prevăzute la articolul 4 alineatele (3), (4) sau (5) din directivă. Comisia Europeană a furnizat deja orientări cu privire la aplicarea articolului 4 din directivă. Operațiunile de transport vizate la articolul 4 alineatul (4) nu afectează în mod semnificativ concurența internațională în măsura în care utilizarea transfrontalieră se limitează la două state membre în care infrastructura existentă și cerințele de siguranță rutieră permit acest lucru. În acest mod se realizează un echilibru între dreptul deținut de statele membre în virtutea principiului subsidiarității de a decide asupra soluțiilor de transport adecvate circumstanțelor lor specifice, pe de o parte, și nevoia de a nu perturba funcționarea pieței interne prin intermediul unor astfel de politici, pe de altă parte. Dispozițiile articolului 4 alineatul (4) se clarifică în acest sens.

Amendamentul

(7) În vederea evitării denaturării concurenței între transportatorii rutieri ai diverselor state membre, este esențial ca dimensiunile vehiculelor utilizate pentru operațiunile de transport internațional să fie comune. Eventualele derogări de la aceste standarde comune sunt exclusiv limitate la operațiunile de transport național. În acest mod se realizează un echilibru între dreptul deținut de statele membre în virtutea principiului subsidiarității de a decide asupra soluțiilor de transport adecvate circumstanțelor lor specifice, pe de o parte, și obiectivele urmărite în Cartea albă, pe de altă parte.

Or. fr

Amendamentul 88

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

**Propunere de directivă
Considerentul 7**

Textul propus de Comisie

(7) Vehiculele cu o lungime mai mare pot fi utilizate în regim transfrontalier cu condiția ca **cele** două state membre implicate să permită acest lucru și sub

Amendamentul

(7) Vehiculele cu o lungime mai mare pot fi utilizate **la transportul** în regim transfrontalier cu condiția ca două **sau mai multe** state membre implicate să permită

rezerva îndeplinirii condițiilor de derogare prevăzute la articolul 4 alineatele (3), (4) sau (5) din directivă. Comisia Europeană a furnizat deja orientări cu privire la aplicarea articolului 4 din directivă. ***Operațiunile de transport vizate la articolul 4 alineatul (4) nu afectează în mod semnificativ concurența internațională în măsura în care utilizarea transfrontalieră se limitează la două state membre în care infrastructura existentă și cerințele de siguranță rutieră permit acest lucru.*** În acest mod se realizează un echilibru între dreptul deținut de statele membre în virtutea principiului subsidiarității de a decide asupra soluțiilor de transport adecvate circumstanțelor lor specifice, pe de o parte, și nevoia de a nu perturba funcționarea pieței interne prin intermediul unor astfel de politici, pe de altă parte. Dispozițiile articolului 4 alineatul (4) se clarifică în acest sens.

acest lucru și sub rezerva îndeplinirii condițiilor de derogare prevăzute la articolul 4 alineatele (3), (4) sau (5) din directivă. ***Autoritățile competente ale statelor membre ar trebui să stabilească cerințele specifice privind vehiculul, infrastructura și conducătorul auto, pentru a asigura un nivel adecvat de siguranță. Utilizarea la nivel transfrontalier a acestor vehicule ar trebui susținută de acorduri bilaterale sau multilaterale între autoritățile competente ale statelor membre în cauză care să specifice rutele și alte condiții care trebuie îndeplinite.*** Comisia Europeană a furnizat deja orientări cu privire la aplicarea articolului 4 din directivă. În acest mod se realizează un echilibru între dreptul deținut de statele membre în virtutea principiului subsidiarității de a decide asupra soluțiilor de transport adecvate circumstanțelor lor specifice, pe de o parte, și nevoia de a nu perturba funcționarea pieței interne prin intermediul unor astfel de politici, pe de altă parte. Dispozițiile articolului 4 alineatul (4) se clarifică în acest sens.

Or. en

Amendamentul 89 **Patricia van der Kammen**

Propunere de directivă **Considerentul 7**

Textul propus de Comisie

(7) Vehiculele cu o lungime mai ***mare*** pot fi utilizate ***în regim transfrontalier*** cu condiția ca cele două state membre implicate să permită acest lucru ***și sub rezerva îndeplinirii condițiilor de derogare prevăzute la articolul 4 alineatele (3), (4) sau (5) din directivă.*** ***Comisia Europeană a furnizat deja orientări cu privire la aplicarea***

Amendamentul

(7) Vehiculele cu o lungime ***și/sau greutate*** mai ***mari*** pot fi utilizate cu condiția ca cele două state membre implicate să permită acest lucru.

articolului 4 din directivă. Operațiunile de transport vizate la articolul 4 alineatul (4) nu afectează în mod semnificativ concurența internațională în măsura în care utilizarea transfrontalieră se limitează la două state membre în care infrastructura existentă și cerințele de siguranță rutieră permit acest lucru. În acest mod se realizează un echilibru între dreptul deținut de statele membre în virtutea principiului subsidiarității de a decide asupra soluțiilor de transport adecvate circumstanțelor lor specifice, pe de o parte, și nevoia de a nu perturba funcționarea pieței interne prin intermediul unor astfel de politici, pe de altă parte. Dispozițiile articolului 4 alineatul (4) se clarifică în acest sens.

Or. nl

Amendamentul 90
Phil Bennion

Propunere de directivă
Considerentul 7 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(7a) Vehiculele pentru transport de mărfuri cu o lungime și o greutate mai mari se preconizează că necesită investiții pentru a adapta și a menține infrastructura rutieră, precum și pentru a consolida măsurile de reducere a zgomotului, a poluării aerului, a accidentelor și a congestionării. Prin urmare, statele membre pot să interzică în orice caz utilizarea acestor vehicule pe teritoriul lor.

Or. en

Amendamentul 91
Georges Bach

Propunere de directivă
Considerentul 7 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(7a) Utilizarea de vehicule cu o lungime mai mare în operațiunile de transport internațional va avea consecințe asupra siguranței rutiere, asupra mediului și asupra infrastructurii rutiere. Înainte de ridicarea interdicției existente pentru vehiculele cu o lungime și o greutate mai mari în operațiunile de transport internațional, Comisia ar trebui să evalueze posibilul impact al schimbării normelor.

Or. en

Amendamentul 92
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Propunere de directivă
Considerentul 7 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(7a) Orice modificare a dimensiunii vehiculelor grele pentru transportul de bunuri, indiferent de lungimea, înălțimea, lățimea sau greutatea lor, ar avea un impact financiar major asupra statelor membre care trebuie să își adapteze infrastructura, indiferent dacă este vorba de ieșiri de pe autostradă, poduri, tuneluri, sensuri giratorii sau declivități pe străzi abrupte.

Or. en

Amendamentul 93
Gesine Meissner

Propunere de directivă
Considerentul 7 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(7a) Comisia ar trebui să lucreze la o abordare armonizată privind procedurile de aprobare pentru autorizațiile speciale pentru vehiculele și ansamblurile de vehicule care depășesc dimensiunile maxime în conformitate cu articolul 4 alineatul (3). Procedurile autorităților competente din diferite state membre și/sau regiuni care permit circulația încărcăturilor indivizibile trebuie aliniate.

Or. en

Justificare

În practică, procedurile foarte diferite din statele membre ridică probleme dacă se dorește să se obțină autorizații speciale pentru transportul transfrontalier de piese pentru turbine eoliene, de exemplu.

Amendamentul 94

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

Propunere de directivă
Considerentul 7 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(7a) Pentru a evalua impactul vehiculelor care depășesc dimensiunile stabilite în prezenta Directivă privind siguranța rutieră, este oportun ca statele membre să colecteze date privind accidentele care implică vehicule grele pentru transportul de mărfuri cu o lungime mai mare de 18,75 m. Comisia ar trebui să ia în considerare propunerea de a include aceste date în obligațiile anuale de raportare ale statelor membre în cadrul

**Deciziei Consiliului din
30 noiembrie 1993 privind crearea unei
baze de date comunitare privind
accidentele rutiere.**

Or. en

Justificare

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.

Amendamentul 95

Hubert Pirker

Propunere de directivă

Considerentul 8

Textul propus de Comisie

(8) Utilizarea de motoare alternative, care nu sunt bazate exclusiv pe **energia fosilă** și care, prin urmare, nu sunt poluante sau sunt mai puțin poluante, precum motoarele electrice sau hibride, la vehiculele grele pentru transportul de mărfuri sau la autobuze (în special în mediul urban sau periurban) conduce la un surplus de greutate care nu trebuie să fie contabilizat în detrimentul sarcinii utile a vehiculului, pentru a nu penaliza din punct de vedere economic sectorul transportului rutier.

Amendamentul

(8) Utilizarea de motoare alternative, care nu sunt bazate exclusiv pe **combustibili fosili** și care, prin urmare, nu sunt poluante sau sunt mai puțin poluante, precum motoarele electrice sau hibride, la vehiculele grele pentru transportul de mărfuri sau la autobuze (în special în mediul urban sau periurban) conduce la un surplus de greutate care nu trebuie să fie contabilizat în detrimentul sarcinii utile a vehiculului, pentru a nu penaliza din punct de vedere economic sectorul transportului rutier. **Pentru a nu limita cercetarea și dezvoltarea în acest domeniu, prezenta directivă ar trebui să respecte principiul neutralității tehnologice.**

Or. de

Justificare

O limitare la două tipuri de motoare nu este indicată, astfel fiind subminate posibilele inovații în acest sector. Prezenta directivă nu ar trebui să blocheze progresele tehnologice, ci să fie neutră din punct de vedere tehnologic.

Amendamentul 96

Phil Bennion

Propunere de directivă

Considerentul 8

Textul propus de Comisie

(8) Utilizarea de motoare alternative, care nu sunt bazate exclusiv pe **energia fosilă** și care, prin urmare, nu sunt poluante sau sunt mai puțin poluante, precum motoarele electrice sau hibride, la vehiculele grele pentru transportul de mărfuri sau la autobuze (în special în mediul urban sau periurban) conduce la un surplus de greutate care nu trebuie să fie contabilizat în detrimentul sarcinii utile a vehiculului, pentru a nu penaliza din punct de vedere economic sectorul transportului rutier.

Amendamentul

(8) Utilizarea de **tehnologii cu emisii scăzute de dioxid de carbon, inclusiv** motoare alternative, care nu sunt bazate exclusiv pe **combustibili fosili** și care, prin urmare, nu sunt poluante sau sunt mai puțin poluante, precum motoarele electrice sau hibride, la vehiculele grele pentru transportul de mărfuri sau la autobuze (în special în mediul urban sau periurban) conduce la un surplus de greutate care nu trebuie să fie contabilizat în detrimentul sarcinii utile a vehiculului, pentru a nu penaliza din punct de vedere economic sectorul transportului rutier.

Or. en

Amendamentul 97

Jörg Leichtfried

Propunere de directivă

Considerentul 8

Textul propus de Comisie

(8) Utilizarea de motoare alternative, care nu sunt bazate exclusiv pe **energia fosilă** și care, prin urmare, nu sunt poluante sau sunt mai puțin poluante, precum motoarele electrice sau hibride, la vehiculele grele

Amendamentul

(8) Utilizarea de motoare alternative, care nu sunt bazate exclusiv pe **combustibili fosili** și care, prin urmare, nu sunt poluante sau sunt mai puțin poluante, precum motoarele electrice sau hibride, la

pentru transportul de mărfuri sau la autobuze (în special în mediul urban sau periurban) conduce la un surplus de greutate care nu trebuie să fie contabilizat în detrimentul sarcinii utile a vehiculului, pentru a nu penaliza din punct de vedere economic sectorul transportului rutier.

vehiculele grele pentru transportul de mărfuri sau la autobuze (în special în mediul urban sau periurban) conduce la un surplus de greutate care nu trebuie să fie contabilizat în detrimentul sarcinii utile a vehiculului, pentru a nu penaliza din punct de vedere economic sectorul transportului rutier. ***Vehiculele cu motoare alternative ar trebui să poată depăși greutatea maximă permisă cu până la 1 tonă. Surplusul de greutate nu ar trebui însă să mărească volumul de încărcare al vehiculului. Principiul neutralității tehnologice ar trebui în continuare respectat.***

Or. de

Justificare

Completare a amendamentului corespunzător din proiectul de raport, menită să clarifice faptul că este permis doar surplusul de greutate pe care îl implică motorul alternativ. Nu ar trebui permisă o mărire a volumului de încărcare.

Amendamentul 98 Oldřich Vlasák

Propunere de directivă Considerentul 8

Textul propus de Comisie

(8) Utilizarea de motoare alternative, care nu sunt bazate exclusiv pe ***energia fosilă*** și care, prin urmare, nu sunt poluante sau sunt mai puțin poluante, precum motoarele electrice sau hibride, la vehiculele grele pentru transportul de mărfuri sau la autobuze (în special în mediul urban sau periurban) ***conduce la un surplus de greutate care nu trebuie să fie contabilizat în detrimentul sarcinii utile a vehiculului, pentru a nu penaliza*** din punct de vedere economic sectorul transportului rutier.

Amendamentul

(8) Utilizarea de motoare alternative, care nu sunt bazate exclusiv pe ***combustibili fosili*** și care, prin urmare, nu sunt poluante sau sunt mai puțin poluante, precum motoarele electrice sau hibride, la vehiculele grele pentru transportul de mărfuri sau la autobuze (în special în mediul urban sau periurban), ***ajută Uniunea Europeană să atingă independența în materie de energie și să îndeplinească obiectivele cartei albe privind „Foaia de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și***

eficient din punct de vedere *al resurselor*”.

Or. cs

Amendamentul 99

Christine De Veyrac, Dominique Vlasto

Propunere de directivă

Considerentul 8

Textul propus de Comisie

(8) Utilizarea de motoare alternative, care nu sunt bazate exclusiv pe *energia fosilă* și care, prin urmare, nu sunt poluante sau sunt mai puțin poluante, *precum motoarele electrice sau hibride, la vehiculele grele pentru transportul de mărfuri sau la autobuze (în special în mediul urban sau periurban) conduce la un surplus de greutate care nu trebuie să fie* contabilizat în detrimentul sarcinii utile a vehiculului, pentru a nu penaliza din punct de vedere economic sectorul transportului rutier.

Amendamentul

(8) *În conformitate cu principiul neutralității tehnologice și în vederea încurajării transportatorilor rutieri să revină la* utilizarea de motoare alternative, care nu sunt bazate exclusiv pe *combustibili fosili* și care, prin urmare, nu sunt poluante sau sunt mai puțin poluante, *pare esențial ca surplusul de greutate cauzat de aceste motoare alternative să nu fie* contabilizat în detrimentul sarcinii utile a vehiculului, pentru a nu penaliza din punct de vedere economic sectorul transportului rutier.

Or. fr

Amendamentul 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

Propunere de directivă

Considerentul 8

Textul propus de Comisie

(8) Utilizarea de motoare alternative, care nu sunt bazate exclusiv pe *energia fosilă* și care, prin urmare, nu sunt poluante sau sunt mai puțin poluante, precum motoarele electrice sau hibride, la vehiculele grele pentru transportul de mărfuri sau la

Amendamentul

(8) Utilizarea de motoare alternative, care nu sunt bazate exclusiv pe *combustibili fosili* și care, prin urmare, nu sunt poluante sau sunt mai puțin poluante, precum motoarele electrice sau hibride, la vehiculele grele pentru transportul de

autobuze (în special în mediul urban sau periurban) conduce la un surplus de greutate care nu trebuie să fie contabilizat în detrimentul sarcinii utile a vehiculului, pentru a nu penaliza din punct de vedere economic sectorul transportului rutier.

mărfuri sau la autobuze (în special în mediul urban sau periurban) conduce la un surplus de greutate care nu trebuie să fie contabilizat în detrimentul sarcinii utile a vehiculului, pentru a nu penaliza din punct de vedere economic sectorul transportului rutier. ***Soluțiile ar trebui să mențină principiul neutralității tehnologice.***

Or. en

Amendamentul 101 **Hubert Pirker**

Propunere de directivă **Considerentul 9**

Textul propus de Comisie

(9) Cartea albă privind transporturile insistă, de asemenea, cu privire la necesitatea de a urmări evoluțiile transportului intermodal, în special în materie de containerizare, domeniu în care sunt utilizate din ce în ce mai frecvent containerele de 45 de picioare. Acestea circulă pe calea ferată sau pe căi navigabile. Cu toate acestea, componentele rutiere ale rutelor intermodale nu pot fi parcurse în prezent decât cu ajutorul unor proceduri administrative care reprezintă o constrângere atât pentru statele membre, cât și pentru operatorii de transport sau în cazul utilizării unor containere cu colțuri șanfrenate brevetate, al căror cost este prohibitiv. Creșterea cu 15 cm a lungimii autorizate pentru vehiculele care transportă aceste containere poate scuti operatorii de transport de procedurile administrative pe care le îndeplinesc în prezent și poate facilita transportul intermodal, fără a atrage riscuri sau prejudicii pentru ceilalți participanți la trafic sau pentru infrastructură. În raport cu lungimea totală a unui vehicul greu articulată pentru transportul de mărfuri (16,50 m), un adaos

Amendamentul

(9) Cartea albă privind transporturile insistă, de asemenea, cu privire la necesitatea de a urmări evoluțiile transportului intermodal, în special în materie de containerizare, domeniu în care sunt utilizate din ce în ce mai frecvent containerele de 45 de picioare. Acestea circulă pe calea ferată sau pe căi navigabile. Cu toate acestea, componentele rutiere ale rutelor intermodale nu pot fi parcurse în prezent decât cu ajutorul unor proceduri administrative care reprezintă o constrângere atât pentru statele membre, cât și pentru operatorii de transport sau în cazul utilizării unor containere cu colțuri șanfrenate brevetate, al căror cost este prohibitiv. Creșterea cu 15 cm a lungimii autorizate pentru vehiculele care transportă aceste containere poate scuti operatorii de transport de procedurile administrative pe care le îndeplinesc în prezent și poate facilita transportul intermodal, fără a atrage riscuri sau prejudicii pentru ceilalți participanți la trafic sau pentru infrastructură. În raport cu lungimea totală a unui vehicul greu articulată pentru transportul de mărfuri (16,50 m), un adaos

de numai 15 cm nu creează, practic, **vreun** risc suplimentar pentru siguranța rutieră. În conformitate cu orientările de politică formulate de Cartea albă privind transporturile, această creștere nu este însă autorizată decât pentru transportul intermodal pentru care componenta rutieră **nu depășește 300 km**, corespunzător operațiunilor care implică o componentă feroviară, fluvială sau maritimă. **Această distanță pare suficientă** pentru a lega un amplasament industrial sau comercial de un terminal feroviar de marfă sau de un port fluvial. Pentru a asigura legătura cu un port maritim și a susține dezvoltarea autostrăzilor maritime, este posibilă o distanță mai lungă pentru desfășurarea unei operațiuni de transport maritim intraeuropean de scurtă distanță.

de numai 15 cm nu creează, practic, **niciun** risc suplimentar pentru siguranța rutieră. În conformitate cu orientările de politică formulate de Cartea albă privind transporturile, această creștere nu este însă autorizată decât pentru transportul intermodal pentru care componenta rutieră **se evaluează diferit la nivel regional și ar trebui stabilită de statele membre individuale**, corespunzător operațiunilor care implică o componentă feroviară, fluvială sau maritimă, pentru a lega un amplasament industrial sau comercial de un terminal feroviar de marfă sau de un port fluvial. Pentru a asigura legătura cu un port maritim și a susține dezvoltarea autostrăzilor maritime, este posibilă o distanță mai lungă pentru desfășurarea unei operațiuni de transport maritim intraeuropean de scurtă distanță.

Or. de

Justificare

O stabilire rigidă, bazată pe numărul de kilometri, a componentei rutiere a transportului intermodal nu va putea fi pusă în practică în mod rezonabil și nu ia deloc în considerare eficiența, rentabilitatea, mediul sau particularitățile geografice sau de infrastructură din statele membre individuale.

Amendamentul 102 Jörg Leichtfried

Propunere de directivă Considerentul 9

Textul propus de Comisie

(9) Cartea albă privind transporturile insistă, de asemenea, cu privire la necesitatea de a urmări evoluțiile transportului intermodal, în special în materie de containerizare, domeniu în care sunt utilizate din ce în ce mai frecvent containerele de 45 de picioare. Acestea circulă pe calea ferată sau pe căi

Amendamentul

(9) Cartea albă privind transporturile insistă, de asemenea, cu privire la necesitatea de a urmări evoluțiile transportului intermodal, în special în materie de containerizare, domeniu în care sunt utilizate din ce în ce mai frecvent containerele de 45 de picioare. Acestea circulă pe calea ferată sau pe căi

navigabile. Cu toate acestea, componentele rutiere ale rutelor intermodale nu pot fi parcurse în prezent decât cu ajutorul unor proceduri administrative care reprezintă o constrângere atât pentru statele membre, cât și pentru operatorii de transport sau în cazul utilizării unor containere cu colțuri șanfrenate brevetate, al căror cost este prohibitiv. Creșterea cu 15 cm a lungimii autorizate pentru vehiculele care transportă aceste containere poate scuti operatorii de transport de procedurile administrative pe care le îndeplinesc în prezent și poate facilita transportul **intermodal**, fără a atrage riscuri sau prejudicii pentru ceilalți participanți la trafic sau pentru infrastructură. În raport cu lungimea totală a unui vehicul greu articulată pentru transportul de mărfuri (16,50 m), un adaos de numai 15 cm nu creează, practic, **vreun** risc suplimentar pentru siguranța rutieră. **În conformitate cu orientările de politică formulate de Cartea albă privind transporturile**, această creștere nu este însă autorizată decât pentru transportul **intermodal** pentru care componenta rutieră **nu depășește 300 km**, corespunzător operațiunilor care implică o componentă feroviară, fluvială sau maritimă. **Această distanță pare suficientă pentru a lega un amplasament industrial sau comercial de un terminal feroviar de marfă sau de un port fluvial. Pentru a asigura legătura cu un port maritim și a susține dezvoltarea autostrăzilor maritime, este posibilă o distanță mai lungă pentru desfășurarea unei operațiuni de transport maritim intraeuropean de scurtă distanță.**

navigabile. Cu toate acestea, componentele rutiere ale rutelor intermodale nu pot fi parcurse în prezent decât cu ajutorul unor proceduri administrative care reprezintă o constrângere atât pentru statele membre, cât și pentru operatorii de transport sau în cazul utilizării unor containere cu colțuri șanfrenate brevetate, al căror cost este prohibitiv. Creșterea cu 15 cm a lungimii autorizate pentru vehiculele care transportă aceste containere poate scuti operatorii de transport de procedurile administrative pe care le îndeplinesc în prezent și poate facilita transportul **combinat**, fără a atrage riscuri sau prejudicii pentru ceilalți participanți la trafic sau pentru infrastructură. În raport cu lungimea totală a unui vehicul greu articulată pentru transportul de mărfuri (16,50 m), un adaos de numai 15 cm nu creează, practic, **niciun** risc suplimentar pentru siguranța rutieră. Această creștere nu este însă autorizată decât pentru transportul **combinat** pentru care componenta rutieră **se desfășoară cel mult de la sau până la cea mai apropiată stație feroviară de manipulare (în cazul transporturilor feroviare) sau pe o rază de cel mult 150 km de la portul maritim sau interior în care are loc manipularea mărfurilor**, corespunzător operațiunilor care implică o componentă feroviară, fluvială sau maritimă

Or. de

Justificare

Corectare a amendamentului corespunzător din proiectul de raport.

Amendamentul 103
Corien Wortmann-Kool

Propunere de directivă
Considerentul 9

Textul propus de Comisie

(9) Cartea albă privind transporturile insistă, de asemenea, cu privire la necesitatea de a urmări evoluțiile transportului intermodal, în special în materie de containerizare, domeniu în care sunt utilizate din ce în ce mai frecvent containerele de 45 de picioare. Acestea circulă pe calea ferată sau pe căi navigabile. Cu toate acestea, componentele rutiere ale rutelor intermodale nu pot fi parcurse în prezent decât cu ajutorul unor proceduri administrative care reprezintă o constrângere atât pentru statele membre, cât și pentru operatorii de transport sau în cazul utilizării unor containere cu colțuri șanfrenate brevetate, al căror cost este prohibitiv. Creșterea cu **15** cm a lungimii autorizate pentru vehiculele care transportă aceste containere poate scuti operatorii de transport de procedurile administrative pe care le îndeplinesc în prezent și poate facilita transportul intermodal, fără a atrage riscuri sau prejudicii pentru ceilalți participanți la trafic sau pentru infrastructură. În raport cu lungimea totală a unui vehicul greu articulată pentru transportul de mărfuri (16,50 m), un adaos de numai **15** cm nu creează, practic, **vreun** risc suplimentar pentru siguranța rutieră. În conformitate cu orientările de politică formulate de Cartea albă privind transporturile, această creștere nu este însă autorizată decât pentru transportul intermodal pentru care componenta rutieră nu depășește 300 km, corespunzător operațiunilor care implică o componentă feroviară, fluvială sau maritimă. Această distanță pare suficientă pentru a lega un amplasament industrial sau comercial de un terminal feroviar de marfă sau de un

Amendamentul

(9) Cartea albă privind transporturile insistă, de asemenea, cu privire la necesitatea de a urmări evoluțiile transportului intermodal, în special în materie de containerizare, domeniu în care sunt utilizate din ce în ce mai frecvent containerele de 45 de picioare. Acestea circulă pe calea ferată sau pe căi navigabile. Cu toate acestea, componentele rutiere ale rutelor intermodale nu pot fi parcurse în prezent decât cu ajutorul unor proceduri administrative care reprezintă o constrângere atât pentru statele membre, cât și pentru operatorii de transport sau în cazul utilizării unor containere cu colțuri șanfrenate brevetate, al căror cost este prohibitiv. Creșterea cu **80** cm a lungimii autorizate pentru vehiculele care transportă aceste containere poate scuti operatorii de transport de procedurile administrative pe care le îndeplinesc în prezent și poate facilita transportul intermodal, fără a atrage riscuri sau prejudicii pentru ceilalți participanți la trafic sau pentru infrastructură. În raport cu lungimea totală a unui vehicul greu articulată pentru transportul de mărfuri (16,50 m), un adaos de numai **80** cm nu creează, practic, **niciun** risc suplimentar pentru siguranța rutieră. În conformitate cu orientările de politică formulate de Cartea albă privind transporturile, această creștere nu este însă autorizată decât pentru transportul intermodal pentru care componenta rutieră nu depășește 300 km, corespunzător operațiunilor care implică o componentă feroviară, fluvială sau maritimă. Această distanță pare suficientă pentru a lega un amplasament industrial sau comercial de un terminal feroviar de marfă sau de un

port fluvial. Pentru a asigura legătura cu un port maritim și a susține dezvoltarea autostrăzilor maritime, este posibilă o distanță mai lungă pentru desfășurarea unei operațiuni de transport maritim intraeuropean de scurtă distanță.

port fluvial. Pentru a asigura legătura cu un port maritim și a susține dezvoltarea autostrăzilor maritime, este posibilă o distanță mai lungă pentru desfășurarea unei operațiuni de transport maritim intraeuropean de scurtă distanță.

Or. en

Justificare

O lungime suplimentară de 15 cm pentru a facilita transportarea de containere de 45 de picioare nu are sens. Are efect doar dacă se dezvoltă un șasiu complet nou pentru transportarea containerelor de 45 de picioare. Cu câțiva ani în urmă, Comisia a permis statelor membre să stabilească condiții speciale pentru transportarea containerelor de 45 de picioare. Țările de Jos și Belgia au permis pe această bază o lungime suplimentară de 80 cm. Această lungime suplimentară face posibilă transportarea unui container de 45 de picioare pe un șasiu standard pentru containere.

Amendamentul 104 Dieter-Lebrecht Koch

Propunere de directivă Considerentul 9

Textul propus de Comisie

(9) Cartea albă privind transporturile insistă, de asemenea, cu privire la necesitatea de a urmări evoluțiile transportului intermodal, în special în materie de containerizare, domeniu în care sunt utilizate din ce în ce mai frecvent containerele de 45 de picioare. Acestea circulă pe calea ferată sau pe căi navigabile. Cu toate acestea, componentele rutiere ale rutelor intermodale nu pot fi parcurse în prezent decât cu ajutorul unor proceduri administrative care reprezintă o constrângere atât pentru statele membre, cât și pentru operatorii de transport sau în cazul utilizării unor containere cu colțuri șanfrenate brevetate, al căror cost este prohibitiv. Creșterea cu 15 cm a lungimii autorizate pentru vehiculele care transportă aceste containere poate scuti operatorii de

Amendamentul

(9) Cartea albă privind transporturile insistă, de asemenea, cu privire la necesitatea de a urmări evoluțiile transportului intermodal, în special în materie de containerizare, domeniu în care sunt utilizate din ce în ce mai frecvent containerele de 45 de picioare. Acestea circulă pe calea ferată sau pe căi navigabile. Cu toate acestea, componentele rutiere ale rutelor intermodale nu pot fi parcurse în prezent decât cu ajutorul unor proceduri administrative care reprezintă o constrângere atât pentru statele membre, cât și pentru operatorii de transport sau în cazul utilizării unor containere cu colțuri șanfrenate brevetate, al căror cost este prohibitiv. Creșterea cu 15 cm a lungimii autorizate pentru vehiculele care transportă aceste containere poate scuti operatorii de

transport de procedurile administrative pe care le îndeplinesc în prezent și poate facilita transportul intermodal, fără a atrage riscuri sau prejudicii pentru ceilalți participanți la trafic sau pentru infrastructură. În raport cu lungimea totală a unui vehicul greu articulat pentru transportul de mărfuri (16,50 m), un adaos de numai 15 cm nu creează, practic, **vreun** risc suplimentar pentru siguranța rutieră. În conformitate cu orientările de politică formulate de Cartea albă privind transporturile, această creștere nu este însă autorizată decât pentru transportul intermodal pentru care componenta rutieră nu depășește **300** km, corespunzător operațiunilor care implică o componentă feroviară, fluvială sau maritimă. Această distanță pare suficientă pentru a lega un amplasament industrial sau comercial de un terminal feroviar de marfă sau de un port fluvial. Pentru a asigura legătura cu un port maritim și a susține dezvoltarea autostrăzilor maritime, este posibilă o distanță mai lungă pentru desfășurarea unei operațiuni de transport maritim intraeuropean de scurtă distanță.

transport de procedurile administrative pe care le îndeplinesc în prezent și poate facilita transportul intermodal, fără a atrage riscuri sau prejudicii pentru ceilalți participanți la trafic sau pentru infrastructură. În raport cu lungimea totală a unui vehicul greu articulat pentru transportul de mărfuri (16,50 m), un adaos de numai 15 cm nu creează, practic, **niciun** risc suplimentar pentru siguranța rutieră. În conformitate cu orientările de politică formulate de Cartea albă privind transporturile, această creștere nu este însă autorizată decât pentru transportul intermodal pentru care componenta rutieră nu depășește **500** km, corespunzător operațiunilor care implică o componentă feroviară, fluvială sau maritimă. Această distanță pare suficientă pentru a lega un amplasament industrial sau comercial de un terminal feroviar de marfă sau de un port fluvial. Pentru a asigura legătura cu un port maritim și a susține dezvoltarea autostrăzilor maritime, este posibilă o distanță mai lungă pentru desfășurarea unei operațiuni de transport maritim intraeuropean de scurtă distanță.

Or. de

Amendamentul 105 **Petri Sarvamaa**

Propunere de directivă **Considerentul 9**

Textul propus de Comisie

(9) Cartea albă privind transporturile insistă, de asemenea, cu privire la necesitatea de a urmări evoluțiile transportului intermodal, în special în materie de containerizare, domeniu în care sunt utilizate din ce în ce mai frecvent containerele de 45 de picioare. Acestea circulă pe calea ferată sau pe căi

Amendamentul

(9) Cartea albă privind transporturile insistă, de asemenea, cu privire la necesitatea de a urmări evoluțiile transportului intermodal, în special în materie de containerizare, domeniu în care sunt utilizate din ce în ce mai frecvent containerele de 45 de picioare. Acestea circulă pe calea ferată sau pe căi

navigabile. Cu toate acestea, componentele rutiere ale rutelor intermodale nu pot fi parcurse în prezent decât cu ajutorul unor proceduri administrative care reprezintă o constrângere atât pentru statele membre, cât și pentru operatorii de transport sau în cazul utilizării unor containere cu colțuri șanfrenate brevetate, al căror cost este prohibitiv. Creșterea cu 15 cm a lungimii autorizate pentru vehiculele care transportă aceste containere poate scuti operatorii de transport de procedurile administrative pe care le îndeplinesc în prezent și poate facilita transportul intermodal, fără a atrage riscuri sau prejudicii pentru ceilalți participanți la trafic sau pentru infrastructură. În raport cu lungimea totală a unui vehicul greu articulat pentru transportul de mărfuri (16,50 m), un adaos de numai 15 cm nu creează, practic, **vreun** risc suplimentar pentru siguranța rutieră. În conformitate cu orientările de politică formulate de Cartea albă privind transporturile, această creștere nu este însă autorizată decât pentru transportul intermodal pentru care componenta rutieră nu depășește 300 km, corespunzător operațiunilor care implică o componentă feroviară, fluvială sau maritimă. Această distanță pare suficientă pentru a lega un amplasament industrial sau comercial de un terminal feroviar de marfă sau de un port fluvial. Pentru a asigura legătura cu un port maritim și a susține dezvoltarea autostrăzilor maritime, este posibilă o distanță mai lungă pentru desfășurarea unei operațiuni de transport maritim intraeuropean de scurtă distanță.

navigabile. Cu toate acestea, componentele rutiere ale rutelor intermodale nu pot fi parcurse în prezent decât cu ajutorul unor proceduri administrative care reprezintă o constrângere atât pentru statele membre, cât și pentru operatorii de transport sau în cazul utilizării unor containere cu colțuri șanfrenate brevetate, al căror cost este prohibitiv. Creșterea cu 15 cm a lungimii autorizate pentru vehiculele care transportă aceste containere poate scuti operatorii de transport de procedurile administrative pe care le îndeplinesc în prezent și poate facilita transportul intermodal, fără a atrage riscuri sau prejudicii pentru ceilalți participanți la trafic sau pentru infrastructură. În raport cu lungimea totală a unui vehicul greu articulat pentru transportul de mărfuri (16,50 m), un adaos de numai 15 cm nu creează, practic, **niciun** risc suplimentar pentru siguranța rutieră. În conformitate cu orientările de politică formulate de Cartea albă privind transporturile, această creștere nu este însă autorizată decât pentru transportul intermodal pentru care componenta rutieră nu depășește 300 km **sau 50 %**, corespunzător operațiunilor care implică o componentă feroviară, fluvială sau maritimă. Această distanță pare suficientă pentru a lega un amplasament industrial sau comercial de un terminal feroviar de marfă sau de un port fluvial. Pentru a asigura legătura cu un port maritim și a susține dezvoltarea autostrăzilor maritime, este posibilă o distanță mai lungă pentru desfășurarea unei operațiuni de transport maritim intraeuropean de scurtă distanță.

Or. en

Amendamentul 106 **Phil Bennion**

Propunere de directivă **Considerentul 9**

Textul propus de Comisie

(9) Cartea albă privind transporturile insistă, de asemenea, cu privire la necesitatea de a urmări evoluțiile transportului intermodal, în special în materie de containerizare, domeniu în care sunt utilizate din ce în ce mai frecvent containerele de 45 de picioare. Acestea circulă pe calea ferată sau pe căi navigabile. Cu toate acestea, componentele rutiere ale rutelor intermodale nu pot fi parcurse în prezent decât cu ajutorul unor proceduri administrative care reprezintă o constrângere atât pentru statele membre, cât și pentru operatorii de transport sau în cazul utilizării unor containere cu colțuri șanfrenate brevetate, al căror cost este prohibitiv. Creșterea cu 15 cm a lungimii autorizate pentru vehiculele care transportă aceste containere poate scuti operatorii de transport de procedurile administrative pe care le îndeplinesc în prezent și poate facilita transportul intermodal, fără a atrage riscuri sau prejudicii pentru ceilalți participanți la trafic sau pentru infrastructură. În raport cu lungimea totală a unui vehicul greu articulată pentru transportul de mărfuri (16,50 m), un adaos de numai 15 cm nu creează, practic, **vreun** risc suplimentar pentru siguranța rutieră. În conformitate cu orientările de politică formulate de Cartea albă privind transporturile, această creștere nu este însă autorizată decât pentru transportul intermodal pentru care componenta rutieră nu depășește 300 km, corespunzător operațiunilor care implică o componentă feroviară, fluvială sau maritimă. Această distanță pare suficientă pentru a lega un amplasament industrial sau comercial de un terminal feroviar de marfă sau de un port fluvial. Pentru a asigura legătura cu un port maritim și a susține dezvoltarea autostrăzilor maritime, este posibilă o distanță mai lungă pentru desfășurarea unei operațiuni de transport maritim

Amendamentul

(9) Cartea albă privind transporturile insistă, de asemenea, cu privire la necesitatea de a urmări evoluțiile transportului intermodal, în special în materie de containerizare, domeniu în care sunt utilizate din ce în ce mai frecvent containerele de 45 de picioare. Acestea circulă pe calea ferată sau pe căi navigabile. Cu toate acestea, componentele rutiere ale rutelor intermodale nu pot fi parcurse în prezent decât cu ajutorul unor proceduri administrative care reprezintă o constrângere atât pentru statele membre, cât și pentru operatorii de transport sau în cazul utilizării unor containere cu colțuri șanfrenate brevetate, al căror cost este prohibitiv. Creșterea cu 15 cm a lungimii autorizate pentru vehiculele care transportă aceste containere poate scuti operatorii de transport de procedurile administrative pe care le îndeplinesc în prezent și poate facilita transportul intermodal, fără a atrage riscuri sau prejudicii pentru ceilalți participanți la trafic sau pentru infrastructură. În raport cu lungimea totală a unui vehicul greu articulată pentru transportul de mărfuri (16,50 m), un adaos de numai 15 cm nu creează, practic, **niciun** risc suplimentar pentru siguranța rutieră. În conformitate cu orientările de politică formulate de Cartea albă privind transporturile, această creștere nu este însă autorizată decât pentru transportul intermodal pentru care componenta rutieră nu depășește 300 km, corespunzător operațiunilor care implică o componentă feroviară, fluvială sau maritimă. Această distanță pare suficientă pentru a lega un amplasament industrial sau comercial de un terminal feroviar de marfă sau de un port fluvial. **Ținând seama de circumstanțele specifice ale statelor membre insulare**, pentru a asigura legătura cu un port maritim și a susține dezvoltarea autostrăzilor maritime, este posibilă o

intraeuropean de scurtă distanță.

distanță mai lungă pentru desfășurarea unei operațiuni de transport maritim intraeuropean de scurtă distanță.

Or. en

Amendamentul 107 **Philippe De Backer**

Propunere de directivă **Considerentul 9**

Textul propus de Comisie

(9) Cartea albă privind transporturile insistă, de asemenea, cu privire la necesitatea de a urmări evoluțiile transportului intermodal, în special în materie de containerizare, domeniu în care sunt utilizate din ce în ce mai frecvent containerele de 45 de picioare. Acestea circulă pe calea ferată sau pe căi navigabile. Cu toate acestea, componentele rutiere ale rutelor intermodale nu pot fi parcurse în prezent decât cu ajutorul unor proceduri administrative care reprezintă o constrângere atât pentru statele membre, cât și pentru operatorii de transport sau în cazul utilizării unor containere cu colțuri șanfrenate brevetate, al căror cost este prohibitiv. Creșterea cu **15** cm a lungimii autorizate pentru vehiculele care transportă aceste containere poate scuti operatorii de transport de procedurile administrative pe care le îndeplinesc în prezent și poate facilita transportul intermodal, fără a atrage riscuri sau prejudicii pentru ceilalți participanți la trafic sau pentru infrastructură. În raport cu lungimea totală a unui vehicul greu articulată pentru transportul de mărfuri (16,50 m), un adaos de numai **15** cm nu creează, practic, **vreun** risc suplimentar pentru siguranța rutieră. În conformitate cu orientările de politică formulate de Cartea albă privind transporturile, această creștere nu este însă

Amendamentul

(9) Cartea albă privind transporturile insistă, de asemenea, cu privire la necesitatea de a urmări evoluțiile transportului intermodal, în special în materie de containerizare, domeniu în care sunt utilizate din ce în ce mai frecvent containerele de 45 de picioare. Acestea circulă pe calea ferată sau pe căi navigabile. Cu toate acestea, componentele rutiere ale rutelor intermodale nu pot fi parcurse în prezent decât cu ajutorul unor proceduri administrative care reprezintă o constrângere atât pentru statele membre, cât și pentru operatorii de transport sau în cazul utilizării unor containere cu colțuri șanfrenate brevetate, al căror cost este prohibitiv. Creșterea cu **80** cm a lungimii autorizate pentru vehiculele care transportă aceste containere poate scuti operatorii de transport de procedurile administrative pe care le îndeplinesc în prezent și poate facilita transportul intermodal, fără a atrage riscuri sau prejudicii pentru ceilalți participanți la trafic sau pentru infrastructură. În raport cu lungimea totală a unui vehicul greu articulată pentru transportul de mărfuri (16,50 m), un adaos de numai **80** cm nu creează, practic, **niciun** risc suplimentar pentru siguranța rutieră. În conformitate cu orientările de politică formulate de Cartea albă privind transporturile, această creștere nu este însă

autorizată decât pentru transportul intermodal **pentru care componenta rutieră nu depășește 300 km, corespunzător operațiunilor care implică o componentă feroviară, fluvială sau maritimă. Această distanță pare suficientă pentru a lega un amplasament industrial sau comercial de un terminal feroviar de marfă sau de un port fluvial. Pentru a asigura legătura cu un port maritim și a susține dezvoltarea autostrăzilor maritime, este posibilă o distanță mai lungă pentru desfășurarea unei operațiuni de transport maritim intraeuropean de scurtă distanță.**

autorizată decât pentru transportul intermodal.

Or. en

Justificare

O lungime suplimentară de 15 cm nu este întotdeauna suficientă pentru vehiculele care transportă containere de 45 de picioare. Belgia, spre exemplu, permite o prelungire cu 77 cm pentru transportarea unui container de 45 de picioare dinspre și înspre un terminal intermodal de pe teritoriul național. Prin urmare, este necesar un amendament care să propună o prelungire suplimentară.

Amendamentul 108 Markus Ferber

Propunere de directivă Considerentul 10

Textul propus de Comisie

(10) Pentru a promova în continuare transportul intermodal **și** pentru a ține seama de greutatea fără încărcătură a **containerelor de 45 de picioare**, este necesară extinderea dispoziției prin care se autorizează circulația unor ansambluri de vehicule cu 5 sau 6 osii cu masa de 44 de tone care transportă, în regim intermodal, containere de 40 de picioare, pentru a cuprinde și **ansamblurile de vehicule care transportă** containere de 45 de picioare.

Amendamentul

(10) Pentru a promova în continuare transportul intermodal, **trebuie luate în considerare toate unitățile de încărcare intermodale utilizate în transport.** Pentru a ține seama de greutatea fără încărcătură a **acestora**, este necesară extinderea dispoziției prin care se autorizează circulația unor ansambluri de vehicule cu 5 sau 6 osii cu masa **totală a vehiculului** de 44 de tone care transportă, în regim intermodal, containere de 40 de picioare, pentru a cuprinde și **unitățile de transport**

intermodal în conformitate cu articolul 2 din directivă (de exemplu caroserii mobile, containere de până la 45 de picioare).

Or. de

Amendamentul 109
Patricia van der Kammen

Propunere de directivă
Considerentul 11

Textul propus de Comisie

(11) După adoptarea Directivei **96/53/CE**, greutatea medie a pasagerilor autocarelor, precum și cea a bagajelor acestora au crescut în mod substanțial, fapt ce a condus la o reducere progresivă a numărului de pasageri transportați, ținând seama de limitele de greutate impuse de directivă. Necesitatea de a favoriza transportul colectiv în detrimentul celui individual, în vederea asigurării unei mai bune eficiențe energetice, impune reinstituirea numărului anterior de pasageri prevăzut pentru un autocar, cu luarea în calcul a acestei creșteri a greutateii pasagerilor și a bagajelor lor. Acest lucru se poate realiza printr-o creștere a greutateii admisibile a autocarelor cu două osii, în limite care permit, în același timp, utilizarea infrastructurilor fără a provoca o uzură accelerată a acestora.

Amendamentul

(11) După adoptarea Directivei **2002/7/CE**, greutatea medie a pasagerilor autocarelor, precum și cea a bagajelor acestora au crescut în mod substanțial, fapt ce a condus la o reducere progresivă a numărului de pasageri transportați, ținând seama de limitele de greutate impuse de directivă. Necesitatea de a favoriza transportul colectiv în detrimentul celui individual, în vederea asigurării unei mai bune eficiențe energetice, impune reinstituirea numărului anterior de pasageri prevăzut pentru un autocar, cu luarea în calcul a acestei creșteri a greutateii pasagerilor și a bagajelor lor. Acest lucru se poate realiza printr-o creștere a greutateii admisibile a autocarelor cu două osii, în limite care permit, în același timp, utilizarea infrastructurilor fără a provoca o uzură accelerată a acestora.

Or. nl

Amendamentul 110
Phil Bennion

Propunere de directivă
Considerentul 12

Textul propus de Comisie

(12) Autoritățile **însărcinate** cu asigurarea respectării dispozițiilor privind transportul rutier constată un număr sporit de infracțiuni, uneori grave, în special legate de greutatea vehiculelor de transport. Această situație este generată de numărul insuficient de controale realizate în temeiul Directivei 96/53/CE sau de eficiența redusă a acestora. De altfel, procedurile și normele de control diferă între statele membre, ceea ce creează situații de incertitudine juridică pentru conducătorii auto ale căror vehicule circulă în mai multe state membre ale Uniunii. În plus, operatorii de transport care nu respectă normele în domeniu beneficiază de un avantaj competitiv semnificativ față de operatorii de transport concurenți care respectă reglementările, precum și față de alte moduri de transport. Această situație constituie un obstacol în calea bunei funcționări a pieței interne. Prin urmare, este important ca statele membre să mărească frecvența controalelor efectuate, atât în cazul controalelor manuale, cât și al preselecțiilor în vederea unor astfel de controale.

Amendamentul

(12) Autoritățile **responsabile** cu asigurarea respectării dispozițiilor privind transportul rutier constată un număr sporit de infracțiuni, uneori grave, în special legate de greutatea vehiculelor de transport. Această situație este generată de numărul insuficient de controale realizate în temeiul Directivei 96/53/CE sau de eficiența redusă a acestora. De altfel, procedurile și normele de control diferă între statele membre, ceea ce creează situații de incertitudine juridică pentru conducătorii auto ale căror vehicule circulă în mai multe state membre ale Uniunii. În plus, operatorii de transport care nu respectă normele în domeniu beneficiază de un avantaj competitiv semnificativ față de operatorii de transport concurenți care respectă reglementările, precum și față de alte moduri de transport. Această situație constituie un obstacol în calea bunei funcționări a pieței interne **și un risc pentru siguranța rutieră**. Prin urmare, este important ca statele membre să mărească frecvența **și eficiența** controalelor efectuate, atât în cazul controalelor manuale, cât și al preselecțiilor în vederea unor astfel de controale, **pe baza unui sistem de clasificare în funcție de gradul de risc**.

Or. en

Justificare

Se atribuie fiecărei întreprinderi identificate prin sistemul de control tehnic în trafic bazat pe o clasificare în funcție de gradul de risc pentru a se asigura că controalele vehiculelor sunt eficiente.

Amendamentul 111
Patricia van der Kammen

Propunere de directivă
Considerentul 12

Textul propus de Comisie

(12) Autoritățile **însărcinate** cu asigurarea respectării dispozițiilor privind transportul rutier constată un număr sporit de infracțiuni, uneori grave, în special legate de greutatea vehiculelor de transport. **Această situație este generată de numărul insuficient de** controale realizate în temeiul Directivei 96/53/CE sau de eficiența redusă a acestora. **De altfel**, procedurile și normele de control diferă între statele membre, **ceea ce creează situații de incertitudine juridică pentru conducătorii auto ale căror vehicule circulă în mai multe state membre ale Uniunii. În plus**, operatorii de transport **care** nu respectă normele în domeniu beneficiază de un avantaj competitiv semnificativ față de operatorii de transport concurenți care respectă reglementările, precum și față de alte moduri de transport. Această situație constituie un obstacol în calea bunei funcționări a pieței interne. Prin urmare, **este important ca** statele membre să mărească frecvența controalelor efectuate, atât în cazul controalelor manuale, cât și al preselecțiilor în vederea unor astfel de controale.

Amendamentul

(12) Autoritățile **responsabile** cu asigurarea respectării dispozițiilor privind transportul rutier constată un număr sporit de infracțiuni, uneori grave, în special legate de greutatea vehiculelor de transport. **Factorii relevanți includ, de exemplu**, controale realizate în temeiul Directivei 96/53/CE sau de eficiența redusă a acestora. **În plus**, procedurile și normele de control diferă între statele membre **și** operatorii de transport nu respectă normele în domeniu beneficiază de un avantaj competitiv semnificativ față de operatorii de transport concurenți care respectă reglementările, precum și față de alte moduri de transport. Această situație constituie un obstacol în calea bunei funcționări a pieței interne. Prin urmare, **depinde de** statele membre, **dacă doresc acest lucru**, să mărească frecvența controalelor efectuate, atât în cazul controalelor manuale, cât și al preselecțiilor în vederea unor astfel de controale.

Or. nl

Amendamentul 112
Anne E. Jensen

Propunere de directivă
Considerentul 13

Textul propus de Comisie

(13) În prezent sunt disponibile soluții tehnologice simple, fixe sau mobile, care permit preselecția vehiculelor asupra

Amendamentul

(13) În prezent sunt disponibile soluții tehnologice simple, fixe sau mobile, care permit preselecția vehiculelor asupra

căroră există suspiciuni de infracțiune, fără a fi necesară oprirea lor, procedură care afectează mai puțin fluiditatea traficului, este mai puțin costisitoare și permite condiții optime de siguranță. Anumite dispozitive de autocontrol pot fi montate la bordul vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri, cu ajutorul căroră conducătorii auto pot afla dacă vehiculele respective sunt conforme cu legislația. Aceste dispozitive la bord pot, de asemenea, să comunice date agenților sau sistemelor automate de control rutier, fără a fi necesară oprirea vehiculului, prin utilizarea unei interfețe de comunicare cu microunde. **În cadrul preselecției, pentru asigurarea eficacității controlului rutier pe teritoriul Uniunii, ar fi adecvată impunerea unui prag minim de o cântărire la 2 000 de kilometri pe vehicul, permițându-se în acest mod controlul fiecărui vehicul la fiecare trei zile, în medie statistică.**

căroră există suspiciuni de infracțiune, fără a fi necesară oprirea lor, procedură care afectează mai puțin fluiditatea traficului, este mai puțin costisitoare și permite condiții optime de siguranță. Anumite dispozitive de autocontrol pot fi montate la bordul vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri, cu ajutorul căroră conducătorii auto pot afla dacă vehiculele respective sunt conforme cu legislația. Aceste dispozitive la bord pot, de asemenea, să comunice date agenților sau sistemelor automate de control rutier, fără a fi necesară oprirea vehiculului, prin utilizarea unei interfețe de comunicare cu microunde. **Preselecția ar trebui să fie proporțională cu numărul total al acestor vehicule care sunt înregistrate și/sau sunt exploatare pe teritoriul său pentru asigurarea eficacității controlului rutier pe teritoriul Uniunii. Soluțiile tehnologice ar trebui utilizate doar de statele membre dacă au dovedit exactitatea și fiabilitatea tehnologică și dacă sunt aplicate într-un mod aproximativ egal de toate statele membre.**

Or. en

Justificare

Statele membre ar trebui să utilizeze soluții „dovedită” și procedurile de punere în aplicare ar trebui armonizate între statele membre ale UE. Ar trebui ca statele membre să decidă modul în care mai multe vehicule ar trebui preselectate pentru controale luând în considerare numărul acestor vehicule înregistrate și/sau care sunt exploatare pe teritoriul lor.

Amendamentul 113 Markus Ferber

Propunere de directivă Considerentul 13

Textul propus de Comisie

(13) În prezent sunt disponibile soluții tehnologice simple, fixe sau mobile, care permit preselecția vehiculelor asupra

Amendamentul

(13) În prezent sunt disponibile soluții tehnologice simple, fixe sau mobile, care permit preselecția vehiculelor asupra

căroră există suspiciuni de infracțiune, fără a fi necesară oprirea lor, procedură care afectează mai puțin fluiditatea traficului, este mai puțin costisitoare și permite condiții optime de siguranță. Anumite dispozitive de autocontrol pot fi montate la bordul vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri, cu ajutorul căroră conducătorii auto pot afla dacă vehiculele respective sunt conforme cu legislația. Aceste dispozitive la bord pot, de asemenea, să comunice date agenților sau sistemelor automate de control rutier, fără a fi necesară oprirea vehiculului, prin utilizarea unei interfețe de comunicare cu microunde. În cadrul preselectiei, pentru asigurarea eficacității controlului rutier pe teritoriul Uniunii, ar fi **adecvată impunerea unui prag minim de o cântărire la 2 000 de kilometri pe vehicul, permițându-se în acest mod controlul fiecărui vehicul la fiecare trei zile, în medie statistică.**

căroră există suspiciuni de infracțiune, fără a fi necesară oprirea lor, procedură care afectează mai puțin fluiditatea traficului, este mai puțin costisitoare și permite condiții optime de siguranță. Anumite dispozitive de autocontrol pot fi montate la bordul vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri, cu ajutorul căroră conducătorii auto pot afla dacă vehiculele respective sunt conforme cu legislația. Aceste dispozitive la bord pot, de asemenea, să comunice date agenților sau sistemelor automate de control rutier, fără a fi necesară oprirea vehiculului, prin utilizarea unei interfețe de comunicare cu microunde. **Toate sistemele de control și cerințele tehnice trebuie armonizate în întreaga Europă. Pentru sistemele montate în vehiculele comerciale procesele de omologare ale diferitelor categorii trebuie să includă obligatoriu norme corespunzătoare aplicabile tuturor vehiculelor comerciale.** În cadrul preselectiei, pentru asigurarea eficacității controlului rutier pe teritoriul Uniunii, ar fi **adecvat un procent de cel puțin [] % din vehiculele de pe teritoriul său care intră în domeniul de aplicare al directivei. Vehiculele care nu sunt înmatriculate în statul membru respectiv trebuie vizate în cotele de control în funcție de ponderea lor în trafic.**

Or. de

Justificare

În statele membre există deja diferite norme tehnice pentru sistemele de control. Pentru a avea valori comparabile la nivel european, trebuie aplicate cerințe corespunzătoare. Preselectia măsurătorilor trebuie adaptată la propunerea de modificare privind frecvența controalelor tehnice în trafic.

Amendamentul 114
Silvia-Adriana Țicău

Propunere de directivă
Considerentul 13

Textul propus de Comisie

(13) În prezent sunt disponibile soluții tehnologice simple, fixe sau mobile, care permit preselecția vehiculelor asupra cărora există suspiciuni de infracțiune, fără a fi necesară oprirea lor, procedură care afectează mai puțin fluiditatea traficului, este mai puțin costisitoare și permite condiții optime de siguranță. Anumite dispozitive de autocontrol pot fi montate la bordul vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri, cu ajutorul cărora conducătorii auto pot afla dacă vehiculele respective sunt conforme cu legislația. Aceste dispozitive la bord *pot*, de asemenea, să comunice date agenților sau sistemelor automate de control rutier, fără a fi necesară oprirea vehiculului, prin utilizarea unei interfețe de comunicare cu microunde. În cadrul preselecției, pentru asigurarea eficacității controlului rutier pe teritoriul Uniunii, ar fi adecvată impunerea unui prag minim de o cântărire la 2 000 de kilometri pe vehicul, permițându-se în acest mod controlul fiecărui vehicul la fiecare trei zile, în medie statistică.

Amendamentul

(13) În prezent sunt disponibile soluții tehnologice simple, fixe sau mobile, care permit preselecția vehiculelor asupra cărora există suspiciuni de infracțiune, fără a fi necesară oprirea lor, procedură care afectează mai puțin fluiditatea traficului, este mai puțin costisitoare și permite condiții optime de siguranță. Anumite dispozitive de autocontrol pot fi montate la bordul vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri, cu ajutorul cărora conducătorii auto pot afla dacă vehiculele respective sunt conforme cu legislația. Aceste dispozitive la bord *sunt capabile*, de asemenea, să comunice date agenților sau sistemelor automate de control rutier, fără a fi necesară oprirea vehiculului, prin utilizarea unei interfețe de comunicare cu microunde. În cadrul preselecției, pentru asigurarea eficacității controlului rutier pe teritoriul Uniunii, ar fi adecvată impunerea unui prag minim de o cântărire la 2 000 de kilometri pe vehicul, permițându-se în acest mod controlul fiecărui vehicul la fiecare trei zile, în medie statistică.

Or. ro

Amendamentul 115
Phil Bennion

Propunere de directivă
Considerentul 13

Textul propus de Comisie

(13) În prezent sunt disponibile soluții tehnologice simple, fixe sau mobile, care permit preselecția vehiculelor asupra cărora există suspiciuni de infracțiune, fără a fi necesară oprirea lor, procedură care

Amendamentul

(13) În prezent sunt disponibile soluții tehnologice simple, fixe sau mobile, care permit preselecția vehiculelor asupra cărora există suspiciuni de infracțiune, fără a fi necesară oprirea lor, procedură care

afectează mai puțin fluiditatea traficului, este mai puțin costisitoare și permite condiții optime de siguranță. **Anumite dispozitive de autocontrol pot fi** montate la bordul vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri, cu ajutorul cărora conducătorii auto pot afla dacă vehiculele respective sunt conforme cu legislația. Aceste dispozitive la bord pot, de asemenea, să comunice date agenților sau sistemelor automate de control rutier, fără a fi necesară oprirea vehiculului, prin utilizarea unei interfețe de comunicare cu microunde. **În cadrul preselecției, pentru asigurarea eficacității controlului rutier pe teritoriul Uniunii, ar fi adecvată** impunerea unui prag minim de o cântărire la 2 000 de kilometri pe vehicul, permițându-se în acest mod controlul fiecărui vehicul la fiecare trei zile, în medie statistică.

afectează mai puțin fluiditatea traficului, este mai puțin costisitoare și permite condiții optime de siguranță. **În plus, după caz, dispozitivele ar trebui să fie** montate la bordul vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri, cu ajutorul cărora conducătorii auto pot afla dacă vehiculele respective sunt conforme cu legislația. Aceste dispozitive la bord pot, de asemenea, să comunice date agenților sau sistemelor automate de control rutier, fără a fi necesară oprirea vehiculului, prin utilizarea unei interfețe de comunicare cu microunde. **Preselecția ar trebui să se bazeze pe un sistem de clasificare în funcție de gradul de risc pentru a se asigura eficiența controalelor și** impunerea unui prag minim de o cântărire la 2 000 de kilometri pe vehicul, **pentru asigurarea eficacității controlului rutier pe teritoriul Uniunii**, permițându-se în acest mod controlul fiecărui vehicul la fiecare trei zile, în medie statistică.

Or. en

Justificare

Operatorii vehiculelor comerciale ar trebui să instaleze în vehiculele înregistrate dispozitive de cântărire la bord pentru a permite conducătorului auto să verifice dacă vehiculul său respectă legea.

Amendamentul 116 Phil Bennion

Propunere de directivă Considerentul 14

Textul propus de Comisie

(14) Constatarea unui număr ridicat de încălcări ale dispozițiilor Directivei 96/53/CE se asociază, în mare măsură, nivelului scăzut al efectului de descurajare al sancțiunilor prevăzute de legislația statelor membre pentru încălcări

Amendamentul

(14) Constatarea unui număr ridicat de încălcări ale dispozițiilor Directivei 96/53/CE se asociază, în mare măsură, nivelului scăzut al efectului de descurajare al sancțiunilor prevăzute de legislația statelor membre pentru încălcări

ale acestor dispoziții sau chiar absenței unor astfel de sancțiuni. Acest neajuns este amplificat și de marea diversitate a nivelurilor sancțiunilor administrative aplicabile în diferite state membre. În vederea remedierii acestor neajunsuri este necesar să se procedeze la o apropiere, la scară europeană, a nivelurilor și categoriilor de sancțiuni administrative aplicabile pentru încălcările Directivei 96/53/CE. Sancțiunile respective **trebuie** să fie *eficiente*, proporționale și să *aibă efect de descurajare*.

ale acestor dispoziții sau chiar absenței unor astfel de sancțiuni. Acest neajuns este amplificat și de marea diversitate a nivelurilor sancțiunilor administrative aplicabile în diferite state membre. În vederea remedierii acestor neajunsuri este necesar să se procedeze la o apropiere, la scară europeană, a nivelurilor și categoriilor de sancțiuni administrative aplicabile pentru încălcările Directivei 96/53/CE. Sancțiunile respective **ar trebui** să fie *eficace*, proporționale, *disuasive* și *nediscriminatorii*.

Or. en

Amendamentul 117 Patricia van der Kammen

Propunere de directivă Considerentul 14

Textul propus de Comisie

(14) Constatarea unui număr ridicat de încălcări ale dispozițiilor Directivei **96/53/CE** se asociază, în mare măsură, nivelului scăzut al efectului de descurajare al sancțiunilor prevăzute de legislația statelor membre pentru încălcări ale acestor dispoziții sau chiar absenței unor astfel de sancțiuni. Acest neajuns este amplificat și de marea diversitate a nivelurilor sancțiunilor administrative aplicabile în diferite state membre. În vederea remedierii acestor neajunsuri este necesar să se procedeze la o apropiere, la scară europeană, a nivelurilor și categoriilor de sancțiuni administrative aplicabile pentru încălcările Directivei **96/53/CE**. Sancțiunile respective **trebuie** să fie eficiente, proporționale și să aibă efect de descurajare.

Amendamentul

(14) Constatarea unui număr ridicat de încălcări ale dispozițiilor Directivei **2002/7/CE** se asociază, în mare măsură, nivelului scăzut al efectului de descurajare al sancțiunilor prevăzute de legislația statelor membre pentru încălcări ale acestor dispoziții sau chiar absenței unor astfel de sancțiuni. Acest neajuns este amplificat și de marea diversitate a nivelurilor sancțiunilor administrative aplicabile în diferite state membre. În vederea remedierii acestor neajunsuri este necesar să se procedeze la o apropiere, la scară europeană, a nivelurilor și categoriilor de sancțiuni administrative aplicabile pentru încălcările Directivei **2002/7/CE**. Sancțiunile respective **ar trebui** să fie eficiente, proporționale și să aibă efect de descurajare.

Or. nl

Amendamentul 118
Patricia van der Kammen

Propunere de directivă
Considerentul 15

Textul propus de Comisie

(15) Autoritățile de control din statele membre trebuie să aibă posibilitatea de a efectua schimburi de informații în vederea eficientizării controalelor privind greutatea vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule la scară internațională și a facilitării derulării în bune condiții a acestor controale, în special în sensul identificării contraveniențelor, al descrierii infracțiunilor și a sancțiunilor aplicate, precum și pentru stabilirea bunei reputații a întreprinderii în cauză. ***Punctul de contact desemnat în conformitate cu 18 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier și de abrogare a Directivei 96/26/CE⁹ a Consiliului ar putea servi drept bază pentru acest schimb de informații***

⁹ JO L 300, 14.11.2009, p. 51.

Amendamentul

(15) Autoritățile de control din statele membre trebuie să aibă posibilitatea de a efectua schimburi de informații în vederea eficientizării controalelor privind greutatea vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule la scară internațională și a facilitării derulării în bune condiții a acestor controale, în special în sensul identificării contraveniențelor, al descrierii infracțiunilor și a sancțiunilor aplicate, precum și pentru stabilirea bunei reputații a întreprinderii în cauză.

Or. nl

Amendamentul 119
Patricia van der Kammen

Propunere de directivă
Considerentul 16

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(16) Este important ca Parlamentul European și Consiliul să fie informate periodic cu privire la controalele efectuate de către statele membre asupra traficului rutier. Aceste informații, furnizate de către statele membre, vor permite Comisiei să se asigure cu privire la respectarea prezentei directive de către operatorii de transport și să stabilească dacă este necesară sau nu elaborarea unor măsuri coercitive suplimentare.

eliminat

Or. nl

**Amendamentul 120
Phil Bennion**

**Propunere de directivă
Considerentul 16**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(16) Este important ca Parlamentul European și Consiliul să fie informate periodic cu privire la controalele efectuate de către statele membre asupra traficului rutier. Aceste informații, furnizate de către statele membre, vor permite Comisiei să se asigure cu privire la respectarea prezentei directive de către operatorii de transport și să stabilească dacă este necesară sau nu elaborarea unor măsuri coercitive suplimentare.

(16) Este important ca Parlamentul European și Consiliul să fie informate periodic cu privire la controalele efectuate de către statele membre asupra traficului rutier. Aceste informații, furnizate de către statele membre ***prin intermediul punctului lor de contact***, vor permite Comisiei să se asigure cu privire la respectarea prezentei directive de către operatorii de transport și să stabilească dacă este necesară sau nu elaborarea unor măsuri coercitive suplimentare.

Or. en

**Amendamentul 121
Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

Propunere de directivă
Considerentul 16

Textul propus de Comisie

(16) Este important ca Parlamentul European și Consiliul să fie informate periodic cu privire la controalele efectuate de către statele membre asupra traficului rutier. Aceste informații, furnizate de către statele membre, vor permite Comisiei să se asigure cu privire la respectarea prezentei directive de către operatorii de transport și să stabilească dacă este necesară sau nu elaborarea unor măsuri coercitive suplimentare.

Amendamentul

(Nu privește versiunea în limba română.)

Or. en

Amendamentul 122
Patricia van der Kammen

Propunere de directivă
Considerentul 17

Textul propus de Comisie

(17) Comisia ar trebui să fie abilitată să adopte acte delegate, conform articolului 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, pentru a defini cerințele impuse pentru noile dispozitive aerodinamice montate în spatele vehiculelor sau pentru proiectarea de noi autovehicule, specificațiile tehnice care permit asigurarea interoperabilității complete a dispozitivelor de cântărire la bord, precum și orientările privind procedurile de control al greutatei vehiculelor în circulație. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. Atunci când pregătește și elaborează acte delegate, Comisia trebuie să asigure transmiterea simultană, la timp

Amendamentul

eliminat

și în mod corespunzător a documentelor relevante către Parlamentul European și către Consiliu.

Or. nl

Amendamentul 123
Dieter-Lebrecht Koch

Propunere de directivă
Considerentul 17

Textul propus de Comisie

(17) Comisia **trebuie** să fie abilitată să adopte acte delegate, conform articolului 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, pentru a defini cerințele impuse pentru noile dispozitive aerodinamice montate în spatele vehiculelor sau pentru proiectarea de noi autovehicule, specificațiile tehnice care permit asigurarea interoperabilității complete a dispozitivelor de cântărire la bord, precum și orientările privind procedurile de control al greutății vehiculelor în circulație. Este deosebit de important ca, în cursul desfășurării lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. Atunci când pregătește și elaborează acte delegate, Comisia **trebuie să asigure** transmiterea simultană, la timp și în mod corespunzător a documentelor relevante către Parlamentul European și către Consiliu.

Amendamentul

(17) Comisia **ar trebui** să fie abilitată să adopte acte delegate, conform articolului 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, pentru a defini cerințele impuse pentru noile dispozitive aerodinamice **sau de protecție spate** montate **lateral sau** în spatele vehiculelor sau pentru proiectarea de noi autovehicule, specificațiile tehnice care permit asigurarea interoperabilității complete a dispozitivelor de cântărire la bord, precum și orientările privind procedurile de control al greutății vehiculelor în circulație. Este deosebit de important ca, în cursul desfășurării lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. Atunci când pregătește și elaborează acte delegate, Comisia **asigură** transmiterea simultană, la timp și în mod corespunzător a documentelor relevante către Parlamentul European și către Consiliu.

Or. de

Amendamentul 124
Phil Bennion

Propunere de directivă
Considerentul 17

Textul propus de Comisie

(17) Comisia **trebuie** să fie abilitată să adopte acte delegate, conform articolului 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, pentru a defini cerințele impuse pentru noile dispozitive aerodinamice montate în spatele vehiculelor sau pentru proiectarea de noi autovehicule, specificațiile tehnice care permit asigurarea interoperabilității complete a dispozitivelor de cântărire la bord, precum și orientările privind procedurile de control al greutății vehiculelor în circulație. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. Atunci când pregătește și elaborează acte delegate, Comisia **trebuie să asigure** transmiterea simultană, la timp și în mod corespunzător a documentelor relevante către Parlamentul European și către Consiliu.

Amendamentul

(17) Comisia **ar trebui** să fie abilitată să adopte acte delegate, conform articolului 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, pentru a defini cerințele impuse pentru noile dispozitive aerodinamice montate în spatele vehiculelor sau pentru proiectarea de noi autovehicule, **în vederea revizuirii procedurilor europene de omologare prevăzute în Directiva 2007/46/CE în cadrul Regulamentelor CEE-ONU, precum și** specificațiile tehnice care permit asigurarea interoperabilității complete a dispozitivelor de cântărire la bord, precum și orientările privind procedurile de control al greutății vehiculelor în circulație. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. Atunci când pregătește și elaborează acte delegate, Comisia **asigură** transmiterea simultană, la timp și în mod corespunzător a documentelor relevante către Parlamentul European și către Consiliu.

Or. en

Amendamentul 125
Philippe De Backer

Propunere de directivă
Considerentul 17

Textul propus de Comisie

(17) Comisia **trebuie** să fie abilitată să adopte acte delegate, conform articolului 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, pentru a defini cerințele impuse pentru noile

Amendamentul

(17) Comisia **ar trebui** să fie abilitată să adopte acte delegate, conform articolului 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, pentru a defini cerințele impuse pentru noile

dispozitive aerodinamice montate în spatele vehiculelor sau pentru proiectarea de noi autovehicule, specificațiile tehnice care permit asigurarea interoperabilității complete a dispozitivelor de cântărire la bord, precum și orientările privind procedurile de control al greutății vehiculelor în circulație. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. Atunci când pregătește și elaborează acte delegate, Comisia **trebuie să asigure** transmiterea simultană, la timp și în mod corespunzător a documentelor relevante către Parlamentul European și către Consiliu.

dispozitive aerodinamice montate în spatele vehiculelor sau pentru proiectarea de noi autovehicule, specificațiile tehnice care permit asigurarea interoperabilității complete a dispozitivelor de cântărire la bord, precum și orientările privind procedurile de control al greutății vehiculelor în circulație. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. **Consultările ar trebui să includă părțile interesate majore precum producătorii de camioane și constructorii de caroserii și remorci.** Atunci când pregătește și elaborează acte delegate, Comisia **asigură** transmiterea simultană, la timp și în mod corespunzător a documentelor relevante către Parlamentul European și către Consiliu. **Părților interesate ar trebui să li se acorde suficient timp pentru a respecta aceste cerințe.**

Or. en

Amendamentul 126
Patricia van der Kammen

Propunere de directivă
Considerentul 18

Textul propus de Comisie

(18) Deoarece obiectivele prezentei directive nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre și, în consecință, datorită anvergurii și efectelor prezentei directive, pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsurile necesare în conformitate cu principiul subsidiarității prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității prevăzut la același articol, prezenta directivă nu depășește

Amendamentul

eliminat

ceea ce este necesar pentru a atinge acest obiectiv.

Or. nl

Amendamentul 127
Inés Ayala Sender

Propunere de directivă
Considerentul 18 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(18a) În cazul producerii unei modificări a greutateților și a dimensiunilor prevăzute în prezentul regulament, aceasta ar trebui realizată într-un mod și un termen armonizate prevăzute pentru intrarea lor în vigoare, pentru a le permite întreprinderilor să își reînnoiască flota de vehicule fără să genereze denaturări ale concurenței pe piață.

Or. es

Amendamentul 128
Patricia van der Kammen

Propunere de directivă
Considerentul 19

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(19) Prin urmare, Directiva **96/53/CE** **trebuie** modificată în consecință,

(19) Prin urmare, Directiva **2002/7/CE** **ar trebui** modificată în consecință,

Or. nl

Amendamentul 129
Patricia van der Kammen

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

Directiva **96/53/CE** se modifică după cum urmează:

Amendamentul

Directiva **2002/7/CE** se modifică după cum urmează:

Or. nl

Amendamentul 130
Corien Wortmann-Kool

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 1 – liniuța 1
Directiva 96/53/CE
Articolul 2 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

– „*vehicul cu propulsie hibridă*” înseamnă *un vehicul în sensul Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, prevăzut cu unul sau mai multe motoare de tracțiune care funcționează pe bază de curent electric și care nu sunt racordate în permanență la rețea și cu unul sau mai multe motoare de tracțiune cu combustie internă;*

Amendamentul

– „*combustibili alternativi*” înseamnă *combustibili care reprezintă un înlocuitor pentru petrol în aprovizionarea cu energie a transporturilor și care au potențialul de a contribui la decarbonizarea transporturilor. Acestea includ:*

- *energia electrică;*
- *hidrogenul;*
- *biocombustibilii, astfel cum sunt definiți în Directiva 2009/28/CE a Parlamentului European și a Consiliului;*
- *combustibilii sintetici;*
- *gazul natural, inclusiv biometanul, în stare gazoasă (gaz natural comprimat – GNC) și lichidă (gaz natural lichefiat –*

GNL);

– *gazul petrolier lichefiat (GPL) și –
căldura reziduală.*

¹⁰ *JO L 263, 9.10.2007, p. 1.*

Or. en

Amendamentul 131

Phil Bennion

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 1 – liniuța 2 a (nouă)

Directiva 96/53/CE

Articolul 2 – paragraful 1 – subparagraful 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

*– „tehnologie cu emisii scăzute de dioxid
de carbon” înseamnă o tehnologie
inovatoare în care economiile de CO₂ pot
fi demonstrate;*

Or. en

Justificare

*Lungimea suplimentară permisă în cadrul prezentei directive ar trebui utilizată pentru a
stimula dezvoltarea de tehnologii inovatoare de reducere a emisiilor de CO₂ ale vehiculelor
grele pentru transportul de mărfuri.*

Amendamentul 132

Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 1 – liniuța 3

Directiva 96/53/CE

Articolul 2 – paragraful 1 – subparagraful 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

*– „unitate de transport intermodal”
înseamnă o unitate care se poate încadra în*

*– „unitate de transport intermodal”
înseamnă o unitate care se poate încadra în*

următoarele categorii: container, caroserie mobilă, semiremorcă;

următoarele categorii: container, caroserie mobilă, semiremorcă, **camion**;

Or. pl

Justificare

Sfera de aplicare a definiției propuse este limitată la containere, caroserii mobile și semiremorci și nu ține seama, de exemplu, de camioanele transportate pe calea ferată. Există un risc ca această definiție să fie extinsă pe viitor la alte zone, ceea ce ar împiedica tratarea transportului camioanelor cu trenul la fel ca transportul intermodal, cu excepția cazului în care camioanele sunt conectate la remorci sau caroserii mobile.

Amendamentul 133
Corien Wortmann-Kool

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 1 – liniuța 3
Directiva 96/53/CE
Articolul 2 – paragraful 1 – subparagraful 1

Textul propus de Comisie

– „unitate de **transport intermodal**”
înseamnă o unitate care se poate încadra în următoarele categorii: container, caroserie mobilă, semiremorcă

Amendamentul

– „unitate de **încărcare intermodală**”
înseamnă o unitate care se poate încadra în următoarele categorii: container, caroserie mobilă, semiremorcă;

Or. en

Justificare

Unitatea de încărcare intermodală este utilizată mai frecvent în acest sector.

Amendamentul 134
Jörg Leichtfried

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 1 – liniuța 3 a (nouă)
Directiva 96/53/CE
Articolul 2 – paragraful 1 – subparagraful 1 – liniuța 12 a (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

- „**combustibili alternativi**” înseamnă **combustibili care reprezintă un înlocuitor pentru petrol în aprovizionarea cu energie a transporturilor și care au potențialul de a contribui la decarbonizarea transporturilor. Între aceștia se numără:**
- **energia electrică;**
- **hidrogenul,**
- **combustibilii sintetici,**
- **gazul natural, inclusiv biometanul, în stare gazoasă (gaz natural comprimat - GNC) și lichidă (gaz natural lichefiat - GNL);**
- **gazul petrolier lichefiat (GPL) și**
- **căldura reziduală.**

Or. de

Justificare

Pentru a defini un „autovehicul care folosește combustibili alternativi” într-un mod neutru din punct de vedere tehnologic, este util să se definească mai întâi „combustibilii alternativi”.

Amendamentul 135

Jörg Leichtfried

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 1 – liniuța 3 b (nouă)

Directiva 96/53/CE

Articolul 2 – paragraful 1 – subparagraful 1 – liniuța 12 b (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

„transport combinat” înseamnă transportul de mărfuri între statele membre pentru care camionul, remorca, semiremorca, cu sau fără echipament de tracțiune, caroseria mobilă sau containerul de 20 de picioare sau mai mult utilizează transportul rutier pe tronsonul inițial sau final al călătoriei și

pentru celălalt tronson, serviciile feroviare sau căile navigabile interne sau maritime, atunci când acest tronson are mai mult de 100 km și reprezintă tronsonul inițial sau final al transportului rutier al călătoriei;

– fie între punctul de încărcare a mărfurilor și stația feroviară de îmbarcare corespunzătoare cea mai apropiată pentru porțiunea inițială și între stația feroviară de descărcare corespunzătoare cea mai apropiată și punctul de descărcare a mărfurilor pentru porțiunea terminală;

, fie pe o rază de cel mult 150 km de la portul fluvial sau maritim de încărcare sau de descărcare.

Or. en

Justificare

Corectarea amendamentului în proiectul de raport (cuvinte lipsă din definiție). În loc să se introducă noul termen „transport intermodal”, ar trebui utilizată în tot textul definiția actuală a „transportului combinat” din Directiva 1992/106.

Amendamentul 136 Corien Wortmann-Kool

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 1 – liniuța 3 b (nouă)

Directiva 96/53/CE

Articolul 2 – paragraful 1 – subparagraful 1 – liniuța 12 b (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

– „transport combinat” înseamnă transportul de mărfuri pentru care camionul, remorca, semiremorca, cu sau fără echipament de tracțiune, caroseria mobilă sau containerul utilizează transportul rutier pentru tronsonul inițial și final al călătoriei și pentru celălalt tronson, serviciile feroviare sau căile navigabile interne sau maritime, atunci când acest tronson are mai mult de

100 km și reprezintă tronsonul inițial și final al transportului rutier al călătoriei:

*– fie între punctul de încărcare a mărfurilor și stația feroviară de îmbarcare corespunzătoare cea mai apropiată pentru porțiunea inițială și între stația feroviară de descărcare corespunzătoare cea mai apropiată și punctul de descărcare a mărfurilor pentru porțiunea terminală;
, fie pe o rază de cel mult 150 km de la portul fluvial sau maritim de încărcare sau de descărcare.*

Or. en

Justificare

Transportul combinat este întotdeauna o operațiune pe două tronsoane: transportul rutier pe tronsonul inițial (pentru a conduce de la locul de încărcare, la un terminal) și transportul rutier pe tronsonul final (pentru a conduce de la terminal, la locul de destinație). Limitarea transportului rutier la o operațiune pe un singur tronson ar însemna că antreprenorii și expeditorii ar trebui să fie nevoiți să elimine o conexiune directă port/cale ferată/ pentru a aplicat Directiva privind transportul combinat, acest lucru fiind greu aplicabil în UE.

Amendamentul 137

Michel Dantin, Dominique Riquet

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2. Articolul 4 se modifică după cum urmează:

eliminat

(a) Se elimină cuvintele „național” și „intern” de la alineatul (1) literele (a) și (b).

(b) Prima teză de la articolul 4 alineatul (4) al doilea paragraf se înlocuiește cu următoarea teză:

„Se consideră că operațiunile de transport nu afectează în mod semnificativ concurența internațională în sectorul transporturilor dacă sunt efectuate pe

teritoriul unui stat membru sau, în cazul unei operațiuni transfrontaliere, numai între două state membre vecine care au adoptat, fiecare în parte, măsuri în temeiul prezentului alineat și dacă se îndeplinește una dintre condițiile de la literele (a) și (b):”

Or. fr

Amendamentul 138
Ismail Ertug

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2 – partea introductivă

Directiva 96/53/CE

Articolul 4 – alineatul 4 – paragraful 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

2. Articolul 4 *se modifică după cum urmează:*

Amendamentul

2. *La articolul 4 alineatul (4), după paragraful al doilea, se adaugă următorul paragraf:*

„Fără a aduce atingere drepturilor statelor membre prevăzute în actele de aderare la Uniune, operațiunile de transport internațional desfășurate de vehicule sau de ansambluri de vehicule cu dimensiuni ce se abat de la cele stabilite în anexa I sunt interzise. Statele membre în care au fost deja aprobate înălțimi diferite ale vehiculelor, le pot menține în continuare pentru operațiunile de transport naționale.”

Or. de

Justificare

Se precizează faptul că normele actuale nu permit autorizarea utilizării internaționale de vehicule cu surplus de lungime și greutate. Utilizarea acestora ar putea submina obiectivele convenite în Cartea albă. Prin urmare, este necesar să se efectueze mai întâi o evaluare amănunțită a impactului asupra transferului modal, a siguranței, a infrastructurii, a condițiilor sociale și de muncă, a IMM-urilor, a logisticii, a poluării aerului, a zgomotului etc.

Amendamentul 139
Hubert Pirker

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2 – partea introductivă

Directiva 96/53/CE

Articolul 4 – alineatul 4 – paragraful 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2. Articolul 4 *se modifică după cum urmează*:

2. *La articolul 4, după paragraful al doilea se adaugă un paragraf:*

„Fără a aduce atingere drepturilor statelor membre prevăzute în actele de aderare la Uniunea Europeană și în vederea asigurării funcționării pieței interne europene, vehiculele comerciale care depășesc dimensiunea și greutatea maxime stabilite în prezenta directivă sunt autorizate numai la cerere și numai pe anumite rute în interiorul unui stat membru. Atunci când analizează aceste cereri, statele membre iau în considerare în special factori legați de infrastructura existentă și de cerințele privind siguranța rutieră.”

Or. de

Justificare

Clarificarea este necesară pentru a preciza încă o dată obiectivul prezentei directive: dimensiunile și greutatea se stabilesc la nivel european pentru asigurarea unei piețe interne funcționale. Nerespectarea acestora denaturează concurența și afectează, astfel, piața internă.

Amendamentul 140
Artur Zasada

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2 – partea introductivă

Directiva 96/53/CE

Articolul 4 – alineatul 4 – paragraful 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

2. Articolul 4 **se modifică după cum urmează:**

Amendamentul

2. **La articolul 4 alineatul (4), după al doilea paragraf se adaugă următorul paragraf:**

„Utilizarea la nivel transfrontalier a ansamblurilor de vehicule cu dimensiuni care se abat de la cele stabilite în anexa I, la punctele 1.1, 1.2-1.8, 4.2 și 4.4, este interzisă. Comisia Europeană este invitată să realizeze un studiu detaliat cu privire la posibilul impact al circulației transfrontaliere al camioanelor cu o lungime și o greutate mai mari asupra sistemului de transport european și, în special, asupra concurenței internaționale.”

Or. en

Amendamentul 141

Franco Frigo, David-Maria Sassoli

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2 – partea introductivă

Directiva 96/53/CE

Articolul 4 – alineatul 4 – paragraful 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

2. Articolul 4 **se modifică după cum urmează:**

Amendamentul

2. **La articolul 4 alineatul (4), după paragraful al doilea se introduce următorul paragraf: „Se interzice utilizarea în regim transfrontalier a vehiculelor cu dimensiuni care se abat de la cele stabilite în anexa I punctele 1.1, 1.2, 1.4-1.8, 4.2 și 4.4, în conformitate cu obiectivul de la alineatul (1).”**

Or. it

Justificare

Scopul amendamentului este de a clarifica faptul că Directiva 96/53/CE nu a urmărit niciodată autorizarea utilizării în regim transfrontalier a respectivelor vehicule concepute în

stil modular. Utilizarea în regim transfrontalier a vehiculelor sus-menționate se opune, prin urmare, principalelor obiective politice ale Uniunii, printre care cele enumerate în Cartea albă în materie de transferuri modale, siguranță, IMM-uri, poluare etc.

Amendamentul 142

Markus Ferber

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2 – partea introductivă

Directiva 96/53/CE

Articolul 4

Textul propus de Comisie

2. Articolul 4 se modifică după cum urmează:

Amendamentul

2. Articolul 4 se modifică după cum urmează:

Cu toate acestea, sub rezerva aplicării unor cerințe și mecanisme de control stricte, statele membre pot permite circulația pe teritoriul lor a vehiculelor sau ansamblului de vehicule pentru transportul național de mărfuri care nu sunt conforme cu caracteristicile stabilite la punctele 1.3, 2, 3 și 4.3 din anexa I. Statele membre care nu permit pe teritoriul lor circulația acestor vehicule sau ansambluri de vehicule care nu sunt conforme cu caracteristicile stabilite la punctele 1.3, 2, 3 și 4.3 din anexa I pot interzice și circulația vehiculelor comerciale înmatriculate în altă țară.

Or. de

Amendamentul 143

Nathalie Griesbeck, Robert Rochefort

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2 – partea introductivă

Directive 96/53/CE

Articolul 4 – alineatul 4 – paragraful 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2. Articolul 4 *se modifică după cum urmează:*

2. La articolul 4 *alineatul (4), după paragraful al doilea se introduce următorul paragraf:*

„Fără a aduce atingere drepturilor statelor membre prevăzute în actele de aderare la Uniune, operațiunile de transport internațional desfășurate de vehicule sau de ansambluri de vehicule cu dimensiuni ce se abat de la cele stabilite în anexa I sunt interzise.”

Or. fr

Amendamentul 144

Ismail Ertug

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2 – litera a

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(a) Se elimină cuvintele „național” și „intern” de la alineatul (1) literele (a) și (b).

eliminat

Or. de

Amendamentul 145

Michel Dantin, Dominique Riquet

Propunere de directivă

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 2 a – litera a

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(a) Se elimină cuvintele „național” și „intern” de la alineatul (1) literele (a) și (b).

eliminat

Or. fr

Amendamentul 146
Brian Simpson

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2 – litera a

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
<i>(a) Se elimină cuvintele „național” și „intern” de la alineatul (1) literele (a) și (b).</i>	<i>eliminat</i>

Or. en

Amendamentul 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

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2 – litera a
Directiva 96/53/CE
Articolul 4 – alineatul 2

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
<i>(a) Se elimină cuvintele „național” și „intern” de la alineatul (1) literele (a) și (b).</i>	<i>(a) Se elimină cuvintele „național” și „intern” de la alineatul (2) literele (a) și (b).</i>

Or. en

Justificare

Permiterea în mod expres a transportului transfrontalier de mărfuri cu vehicule cu o lungime mai mare, însă menținând interzicerea transportului transfrontalier cu vehicule grele cu o lungime și/sau o greutate mai mare este prea restrictivă. Ar fi neconsecvent să se restricționeze operațiunile cu vehicule cu o lungime sau greutate mai mare la operațiuni naționale de ambele părți ale unei frontiere, permițând totodată transportul transfrontalier cu vehicule cu o lungime mai mare.

Amendamentul 148
Silvia-Adriana Țicău

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2 – litera a

Directiva 96/53/CE

Articolul 4 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

(a) Se elimină **cuvintele** „național” și „intern” de la alineatul (1) literele (a) și (b).

Amendamentul

(a) Se elimină **cuvântul** „național” de la alineatul (1) **litera** (a).

Or. ro

Amendamentul 149

Peter van Dalen

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2 – litera aa (nouă)

Directiva 96/53/CE

Articolul 4 – alineatul 2 – litera aa (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(aa) Se introduce următorul alineat (2a):

(aa) „Statele membre permit ca vehiculele, inclusiv ansamblurile de vehicule care nu respectă specificațiile prevăzute la punctele 1.3, 2, 3, 4.1 și/sau 4.3 din anexa I de utilizat pentru operarea transfrontalieră între statele membre care au adoptat măsuri în aplicarea prezentului alineat;”

Or. nl

Amendamentul 150

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

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2 – litera aa (nouă)

Directiva 96/53/CE

Articolul 4 – alineatul 4 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(aa) Prima teză de la articolul 4 alineatul (4) se înlocuiește cu următoarea teză:

„Statele membre pot permite vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule utilizate pentru transportul de mărfuri care efectuează anumite operațiuni de transport care nu afectează în mod semnificativ concurența internațională din sectorul transporturilor, să circule pe teritoriul lor cu o greutate și dimensiuni care se abat de la cele stabilite la punctele 1, 2 și 4 din anexa I.”

Or. en

Amendamentul 151

Herbert Dorfmann, Richard Seeber

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2 – litera b

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(b) Prima teză de la articolul 4 alineatul (4) al doilea paragraf se înlocuiește cu următoarea teză:

eliminat

„Se consideră că operațiunile de transport nu afectează în mod semnificativ concurența internațională în sectorul transporturilor dacă sunt efectuate pe teritoriul unui stat membru sau, în cazul unei operațiuni transfrontaliere, numai între două state membre vecine care au adoptat, fiecare în parte, măsuri în temeiul prezentului alineat și dacă se îndeplinește una dintre condițiile de la literele (a) și (b):”

Or. de

Amendamentul 152
Ismail Ertug

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2 – litera b

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(b) Prima teză de la articolul 4 alineatul (4) al doilea paragraf se înlocuiește cu următoarea teză: **eliminat**

„Se consideră că operațiunile de transport nu afectează în mod semnificativ concurența internațională în sectorul transporturilor dacă sunt efectuate pe teritoriul unui stat membru sau, în cazul unei operațiuni transfrontaliere, numai între două state membre vecine care au adoptat, fiecare în parte, măsuri în temeiul prezentului alineat și dacă se îndeplinește una dintre condițiile de la literele (a) și (b):”

Or. de

Amendamentul 153
Michel Dantin, Dominique Riquet

Propunere de directivă
Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 2 – litera b

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(b) Prima teză de la articolul 4 alineatul (4) al doilea paragraf se înlocuiește cu următoarea teză: **eliminat**

„Se consideră că operațiunile de transport nu afectează în mod semnificativ concurența internațională în sectorul transporturilor dacă sunt efectuate pe teritoriul unui stat membru sau, în cazul unei operațiuni transfrontaliere, numai între două state membre vecine care au adoptat, fiecare în parte, măsuri în temeiul prezentului alineat și dacă se

îndeplinește una dintre condițiile de la literele (a) și (b):”

Or. fr

Amendamentul 154

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2 – litera b

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(b) Prima teză de la articolul 4 alineatul (4) al doilea paragraf se înlocuiește cu următoarea teză: **eliminat**

„Se consideră că operațiunile de transport nu afectează în mod semnificativ concurența internațională în sectorul transporturilor dacă sunt efectuate pe teritoriul unui stat membru sau, în cazul unei operațiuni transfrontaliere, numai între două state membre vecine care au adoptat, fiecare în parte, măsuri în temeiul prezentului alineat și dacă se îndeplinește una dintre condițiile de la literele (a) și (b):”

Or. en

Amendamentul 155

Sabine Wils

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2 – litera b

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(b) Prima teză de la articolul 4 alineatul (4) al doilea paragraf se înlocuiește cu următoarea teză: **eliminat**

„Se consideră că operațiunile de transport nu afectează în mod semnificativ

concurența internațională în sectorul transporturilor dacă sunt efectuate pe teritoriul unui stat membru sau, în cazul unei operațiuni transfrontaliere, numai între două state membre vecine care au adoptat, fiecare în parte, măsuri în temeiul prezentului alineat și dacă se îndeplinește una dintre condițiile de la literele (a) și (b):”

Or. en

Justificare

Nu există nicio bază pentru a spune că limitarea operațiunilor transfrontaliere la două state membre nu ar avea un impact semnificativ asupra concurenței internaționale și că orice abatere de la greutatea și dimensiunile maxime ar trebui să rămână o problemă pur națională.

Amendamentul 156

Nathalie Griesbeck, Robert Rochefort

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2 – litera b

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(b) Prima teză de la articolul 4 alineatul (4) al doilea paragraf se înlocuiește cu următoarea teză:

eliminat

„Se consideră că operațiunile de transport nu afectează în mod semnificativ concurența internațională în sectorul transporturilor dacă sunt efectuate pe teritoriul unui stat membru sau, în cazul unei operațiuni transfrontaliere, numai între două state membre vecine care au adoptat, fiecare în parte, măsuri în temeiul prezentului alineat și dacă se îndeplinește una dintre condițiile de la literele (a) și (b):”

Or. fr

Amendamentul 157
Phil Bennion

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2 – litera b – partea introductivă

Directiva 96/53/CE

Articolul 4 – alineatul 4 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

(b) *Prima teză de la* articolul 4
alineatul (4) *al doilea paragraf se*
înlocuiește cu următoarea teză:

Amendamentul

(b) Articolul 4 alineatul (4) – *primul*
paragraf se modifică după cum urmează:

Statele membre pot permite doar
vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule
utilizate pentru transportul de mărfuri
care efectuează anumite operațiuni de
transport național și nu afectează în mod
semnificativ concurența internațională în
sectorul transporturilor și obiectivele de
mediu și de siguranță ale Uniunii
Europene, să circule pe teritoriul lor cu
dimensiuni care se abat de la cele stabilite
la punctele 1.1, 1.2, 1.4-1.8, 4.2 și 4.4 din
anexa I:

Or. en

Justificare

Ar trebui permisă o derogare dacă aceasta nu are un impact asupra bunei funcționări a pieței unice și dacă nu contravine obiectivelor de mediu și de siguranță ale UE stabilite în legislațiile relevante, precum, de exemplu, obiectivele stabilite în cadrul facilității „Conectarea Europei” și al programului privind rețelele transeuropene de transport.

Amendamentul 158
Hubert Pirker

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2 – litera b

Directiva 96/53/CE

Articolul 4 – alineatul 4 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Se consideră că operațiunile de transport nu afectează în mod semnificativ concurența internațională în sectorul transporturilor dacă sunt efectuate pe teritoriul unui stat membru sau, în cazul unei operațiuni transfrontaliere, numai între două state membre vecine care au adoptat, fiecare în parte, măsuri în temeiul prezentului alineat și dacă se îndeplinește una dintre condițiile de la literele (a) și (b):

eliminat

Or. de

Justificare

Prezentul alineat trebuie eliminat deoarece rezultă dintr-o simplă supoziție a Comisiei, fără a avea la bază o evaluare de impact și o analiză cu cifrele corespunzătoare.

Amendamentul 159

Brian Simpson

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2 – litera b

Directiva 96/53/CE

Articolul 4 – alineatul 4 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Se consideră că operațiunile de transport nu afectează în mod semnificativ concurența internațională în sectorul transporturilor dacă sunt efectuate pe teritoriul unui stat membru sau, în cazul unei operațiuni transfrontaliere, numai între două state membre vecine care au adoptat, fiecare în parte, măsuri în temeiul prezentului alineat și dacă se îndeplinește una dintre condițiile de la literele (a) și (b):

eliminat

Or. en

Amendamentul 160

Georges Bach, Bogusław Liberadzki

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2 – litera b

Directiva 96/53/CE

Articolul 4 – alineatul 4 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Se consideră că operațiunile de transport nu afectează în mod semnificativ concurența internațională în sectorul transporturilor dacă sunt efectuate pe teritoriul unui stat membru sau, în cazul unei operațiuni transfrontaliere, numai între două state membre vecine care au adoptat, fiecare în parte, măsuri în temeiul prezentului alineat și dacă se îndeplinește una dintre condițiile de la literele (a) și (b):

eliminat

Or. en

Justificare

Aceasta este o prezumție a Comisiei care trebuie dovedită printr-o evaluare de impact, incluzând toate posibilele efecte și consecințe ale unei utilizări generale a PCN în transportul rutier internațional.

Amendamentul 161

Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2 – litera b

Directiva 96/53/CE

Articolul 4 – alineatul 4 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Se consideră că operațiunile de transport nu afectează în mod semnificativ concurența internațională în sectorul transporturilor dacă *sunt efectuate pe*

Se consideră că operațiunile de transport nu afectează în mod semnificativ concurența internațională în sectorul transporturilor dacă se îndeplinește una

teritoriul unui stat membru sau, în cazul unei operațiuni transfrontaliere, numai între două state membre vecine care au adoptat, fiecare în parte, măsuri în temeiul prezentului alineat și dacă se îndeplinește una dintre condițiile de la literele (a) și (b):

dintre condițiile de la literele (a) și (b):

Or. pl

Justificare

Permiterea circulației transfrontaliere a vehiculelor non-standard este contrară principalelor obiective ale directivei, ceea ce înseamnă stabilirea pentru anumite vehicule rutiere a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutăților maxime autorizate în traficul internațional.

Amendamentul 162 **Oldřich Vlasák**

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2 – litera b
Directiva 96/53/CE
Articolul 4 – alineatul 4 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Se consideră că operațiunile de transport nu afectează în mod semnificativ concurența internațională în sectorul transporturilor dacă sunt efectuate pe teritoriul unui stat membru sau, în cazul unei operațiuni transfrontaliere, numai între două state membre vecine care au adoptat, fiecare în parte, măsuri în temeiul prezentului alineat și dacă se îndeplinește una dintre condițiile de la literele (a) și (b):

Amendamentul

Se consideră că operațiunile de transport nu afectează în mod semnificativ concurența internațională în sectorul transporturilor dacă sunt efectuate pe teritoriul unui stat membru sau, în cazul unei operațiuni transfrontaliere, numai între două state membre vecine care au adoptat, fiecare în parte, măsuri în temeiul prezentului alineat și dacă se îndeplinește una dintre condițiile de la literele (a) și (b). ***În cazul operațiunilor de transport de pe teritoriul unui singur stat membru, precum și în cazul operațiunilor transfrontaliere sus-menționate, statele membre afectate pot restricționa aceste operațiuni – într-un mod nediscriminatoriu – doar la infrastructura selectată. În acest caz, statele membre au obligația să informeze în mod adecvat***

transportatorii cu privire la aceste restricții și, cu cât mai mult timp în avans posibil.

Or. cs

Justificare

Din motive de siguranță a traficului și de menținere a stării infrastructurii, statele membre trebuie să aibă opțiunea să restricționeze circulația încărcăturilor supradimensionate la infrastructura care este adecvată unui astfel de trafic.

Amendamentul 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

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2 – litera b

Directiva 96/53/CE

Articolul 4 – alineatul 4 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Se consideră că operațiunile de transport nu afectează în mod semnificativ concurența internațională în sectorul transporturilor dacă sunt efectuate pe teritoriul unui stat membru sau, în cazul unei operațiuni transfrontaliere, numai între **două state** membre **vecine** care au adoptat, **fiecare în parte**, măsuri în temeiul **prezentului alineat** și dacă **se îndeplinește** una dintre condițiile de la literele (a) și (b):

Amendamentul

Se consideră că operațiunile de transport nu afectează în mod semnificativ concurența internațională în sectorul transporturilor dacă sunt efectuate pe teritoriul unui stat membru sau, în cazul unei operațiuni transfrontaliere, numai între **statele** membre **învecinate** care au adoptat măsuri în temeiul **acestuia** și dacă, **în ceea ce privește dimensiunile, este îndeplinită** una dintre condițiile de la literele (a) și (b):

Or. en

Amendamentul 164

Marita Ulvskog, Ole Christensen, Liisa Jaakonsaari

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2 – litera b

Directiva 96/53/CE

Articolul 4 – alineatul 4 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Se consideră că operațiunile de transport nu afectează în mod semnificativ concurența internațională în sectorul transporturilor dacă sunt efectuate pe teritoriul unui stat membru sau, în cazul unei operațiuni transfrontaliere, numai între ***două state*** membre ***vecine*** care au adoptat, ***fiecare în parte***, măsuri în temeiul prezentului alineat și dacă se îndeplinește una dintre condițiile de la literele (a) și (b):

Amendamentul

Se consideră că operațiunile de transport nu afectează în mod semnificativ concurența internațională în sectorul transporturilor dacă sunt efectuate pe teritoriul unui stat membru sau, în cazul unei operațiuni transfrontaliere, numai între ***statele*** membre care au adoptat măsuri în temeiul prezentului alineat și dacă se îndeplinește una dintre condițiile de la literele (a) și (b):

Or. sv

Amendamentul 165

Peter van Dalen

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2 – litera b

Directiva 96/53/CE

Articolul 4 – alineatul 4 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

„Se consideră că operațiunile de transport nu afectează în mod semnificativ concurența internațională în sectorul transporturilor dacă sunt efectuate pe teritoriul unui stat membru sau, în cazul unei operațiuni transfrontaliere, numai între ***două state*** membre ***vecine*** care au adoptat, ***fiecare în parte***, măsuri în temeiul prezentului alineat și dacă se îndeplinește una dintre condițiile de la literele (a) și (b):”

Amendamentul

„Se consideră că operațiunile de transport nu afectează în mod semnificativ concurența internațională în sectorul transporturilor dacă sunt efectuate pe teritoriul unui stat membru sau, în cazul unei operațiuni transfrontaliere, numai între ***statele*** membre ***învecinate*** care au adoptat măsuri în temeiul prezentului alineat și dacă se îndeplinește una dintre condițiile de la literele (a) și (b):”

Or. nl

Amendamentul 166

Silvia-Adriana Țicău

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2 – litera b

Directiva 96/53/CE

Articolul 4 – alineatul 4 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Se consideră că operațiunile de transport nu afectează în mod semnificativ concurența internațională în sectorul transporturilor dacă sunt efectuate pe teritoriul unui stat membru sau, în cazul unei operațiuni transfrontaliere, numai între două state membre **vecine** care au adoptat, fiecare în parte, măsuri în temeiul prezentului alineat și dacă se îndeplinește una dintre condițiile de la literele (a) și (b):

Amendamentul

Se consideră că operațiunile de transport nu afectează în mod semnificativ concurența internațională în sectorul transporturilor dacă sunt efectuate pe teritoriul unui stat membru sau, în cazul unei operațiuni transfrontaliere, numai între două state membre **învecinate** care au adoptat, fiecare în parte, măsuri în temeiul prezentului alineat și dacă se îndeplinește una dintre condițiile de la literele (a) și (b): ***Atunci când aceste vehicule și ansambluri de vehicule pot fi exploatare la nivel transfrontalier, fiecare stat membru stabilește rețeaua de drumuri pe care este permisă utilizarea acestora. Această rețea rutieră ar trebui să facă parte din rețelele TEN-T, în sensul Regulamentului (UE) nr. 2013/...UE (Regulamentul privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport).***

Or. en

Amendamentul 167

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

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2 – litera b

Directiva 96/53/CE

Articolul 4 – alineatul 4 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Se consideră că operațiunile de transport nu afectează în mod semnificativ concurența internațională în sectorul transporturilor dacă sunt efectuate pe teritoriul unui stat membru sau, în cazul

Amendamentul

În conformitate cu principiul subsidiarității, se consideră că operațiunile de transport care utilizează vehicule sau ansambluri de vehicule cu dimensiuni și greutatea care se abat de la cele prevăzute

unei operațiuni transfrontaliere, numai între două *state* membre *vecine* care au adoptat, *fiecare în parte*, măsuri în temeiul prezentului alineat și dacă se îndeplinește una dintre condițiile de la literele (a) și (b):

la punctele 1, 2, 3 și 4 din anexa I nu afectează în mod semnificativ concurența internațională în sectorul transporturilor dacă sunt efectuate pe teritoriul *unei autorități competente a* unui stat membru sau, în cazul unei operațiuni transfrontaliere, *sunt permise* numai între două *sau mai multe autorități competente ale statelor* membre *învecinate* care au adoptat măsuri în temeiul prezentului alineat și dacă se îndeplinește una dintre condițiile de la literele (a) și (b): *Autoritățile competente ale statelor membre stabilesc cerințele specifice privind vehiculul, infrastructura și conducătorul auto pentru a asigura un nivel adecvat de siguranță. Utilizarea la nivel transfrontalier a acestor vehicule ar trebui susținută de acorduri bilaterale sau multilaterale între statele membre în cauză care să specifice rutele și alte condiții care trebuie îndeplinite.*

Or. en

Amendamentul 168 **Phil Bennion**

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2 – litera b
Directiva 96/53/CE
Articolul 4 – alineatul 4 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Se consideră că operațiunile de transport nu afectează în mod semnificativ concurența internațională în sectorul transporturilor dacă sunt efectuate pe teritoriul unui stat membru sau, în cazul unei operațiuni transfrontaliere, numai între două state membre *vecine care* au adoptat, fiecare în parte, măsuri *în temeiul prezentului alineat și dacă se îndeplinește una dintre* condițiile de la *literele (a) și*

Amendamentul

Se consideră că operațiunile de transport nu afectează în mod semnificativ concurența internațională în sectorul transporturilor *și obiectivele de mediu și de siguranță ale Uniunii Europene* dacă sunt efectuate pe teritoriul unui stat membru sau, în cazul unei operațiuni transfrontaliere, numai între două state membre *învecinate, dacă condițiile de la litera (a) sunt îndeplinite sau dacă* au adoptat, fiecare în parte, măsuri *astfel cum*

(b):

este prevăzut la articolul 4a (nou) și condițiile de la litera (b) sunt îndeplinite:

Or. en

Justificare

Pentru a preveni distorsiunea pieței unice în cadrul unei zone de liberă circulație, sunt stabilite cerințe comune pentru utilizarea la nivel transfrontalier a unor vehicule cu o lungime mai mare. Totuși, nu se aplică sectorului forestier și exploatării din statele membre în cauză.

Amendamentul 169
Phil Bennion

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2 – litera ba (nouă)

Directiva 96/53/CE

Articolul 4 – alineatul 7 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ba) La articolul 4 se introduce următorul alineat:

(7a) În termen de cel mult [trei ani de la data publicării prezentei directive], Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind aplicarea articolelor 4 și 4a (nou). Raportul evaluează dacă dispozițiile în temeiul articolului 4 contravin obiectivelor de siguranță și de mediu ale Uniunii și dacă articolul 4a (nou) trebuie adaptat în conformitate cu noile evoluții tehnologice. Raportul este însoțit de o propunere legislativă, după caz.

Or. en

Amendamentul 170
Phil Bennion

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2 – litera bb (nouă)

Directiva 96/53/CE
Articolul 4 – alineatul 7 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(bb) La articolul 4 se introduce următorul alineat:

(7b) Cele două state membre învecinate pot autoriza vehiculele sau ansamblurile de vehicule utilizate la transportul de mărfuri să circule pe teritoriul lor pentru operarea la nivel transfrontalier, cu dimensiuni care depășesc dimensiunile prevăzute la punctul 1.3 din anexa I, cu condiția ca utilizarea lor să fie notificată Comisiei Europene înainte de adoptarea prezentei directive.

Or. en

Amendamentul 171
Ismail Ertug, Brian Simpson

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2 – litera ba (nouă)
Directiva 96/53/CE
Articolul 4 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ba) Articolul 4 alineatul (5) se înlocuiește cu următorul text:

„(5) Statele membre pot permite utilizarea de vehicule sau ansambluri de vehicule care încorporează tehnologii sau concepte noi, care nu pot respecta una sau mai multe cerințe ale prezentei directive, pentru o perioadă de probă dacă sunt îndeplinite următoarele condiții.

, operațiunile de transport se efectuează doar local într-o zonă bine definită de pe teritoriul unui stat membru;

, perioada de probă este limitată la 24 de luni;

, testele trebuie documentate științific. În acest sens se evaluează efectele vehiculului testat asupra următoarelor aspecte: infrastructură, siguranța transportului, transferul modul, compatibilitatea cu posibilitățile actuale ale transportului combinat, mediu, condițiile de muncă pentru șofer și acceptarea publică;

, un raport oficial privind desfășurarea testului și rezultatele evaluării științifice se înaintează anual Comisiei Europene;

, Comisia Europeană publică aceste rapoarte.

Statele membre informează Comisia Europeană în prealabil cu privire la testele avute în vedere. Comisia analizează admisibilitatea testelor pe baza condițiilor descrise mai sus. Comisia respinge testele care nu sunt conforme cu prezenta directivă sau care denaturează concurența internațională. Comisia informează Parlamentul European și Consiliul în legătură cu deciziile luate.”

Or. de

Justificare

Statele membre pot permite în continuare teste cu vehicule care se abat de la dimensiunile și greutatea stabilite. Testele trebuie efectuate astfel încât să nu afecteze concurența internațională și să nu genereze efecte negative pentru piața internă. Condițiile-cadru asigură faptul că în perioada de probă sunt realizate într-adevăr noi progrese. Rezultatele testelor trebuie să fie accesibile pentru UE, statele membre și public.

Amendamentul 172

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

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2 – litera ba (nouă)

Directiva 96/53/CE

Articolul 4 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ba) La articolul 4 se introduce următorul alineat:

(3a) Comisia ar trebui să vină cu o propunere pentru o abordare armonizată a procedurilor de eliberare a unor autorizații speciale de către autoritățile competente din diferite state membre și/sau regiunile care permit circulația încărcăturilor indivizibile.

Or. en

Amendamentul 173

Peter van Dalen

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2 a (nou)

Directiva 96/53/CE

Articolul 4 – alineatul 5 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2a. Se adaugă următorul articol 4 alineatul (5a):

(5a) „Statele membre pot permite transportul transfrontalier cu vehicule, inclusiv ansambluri de vehicule, care nu respectă specificațiile cuprinse la punctele 1, 2, 3 și 4 din anexă, cu condiția ca statele membre să nu facă discriminări între statele membre în care vehiculele în cauză sunt înregistrate. Statele membre desemnează secțiunile rețelei rutiere pe care aceste vehicule sau combinații de vehicule sunt permise. Aceste informații sunt accesibile publicului.”

Or. nl

Amendamentul 174
Brian Simpson, Georges Bach

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2 a (nou)
Directiva 96/53/CE
Articolul 4 – alineatul 4 – paragraful 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2a. La articolul 4 alineatul (4), se adaugă următorul paragraf după al doilea paragraf:

Fără a aduce atingere drepturilor statelor membre prevăzute în actele de aderare la Uniune, operațiunile de transport internațional desfășurate de vehicule sau de ansambluri de vehicule cu dimensiuni ce se abat de la cele stabilite la punctele 1.1, 1.2, 1.4-1.8, 4.2 și 4.4 în anexa I sunt interzise.

Or. en

Justificare

Pentru aliniere la structura și obiectivul articolului 4 alineatul (1).

Amendamentul 175
Dieter-Lebrecht Koch

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2 a (nou)
Directiva 96/53/CE
Articolul 4 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2a. Articolul 4 alineatul (5) se înlocuiește cu următorul text:

(5) Statele membre sunt încurajate să permită vehiculelor și ansamblurilor de vehicule care încorporează tehnologii sau concepte noi, care nu pot respecta una sau mai multe cerințe ale prezentei

directive să efectueze anumite operațiuni de transport local pentru o perioadă de probă. Statele membre informează Comisia cu privire la aceasta.

Or. xm

Amendamentul 176
Michel Dantin, Dominique Riquet

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2 a (nou)
Directive 96/53/CE
Articolul 4 – alineatul 4 – paragraful 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2a. La articolul 4 alineatul (4), după paragraful al doilea se introduce următorul paragraf:

„Fără a aduce atingere drepturilor statelor membre prevăzute în actele de aderare la Uniune, transportul internațional efectuat de vehicule sau de ansambluri de vehicule ale căror lungimi și greutatea de peste 44 de tone se abat de la cele stabilite în anexa I la prezenta directivă este interzis.”

Or. fr

Amendamentul 177
Marita Ulvskog, Ole Christensen, Liisa Jaakonsaari

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2 a (nou)
Directiva 96/53/CE
Articolul 4 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2a. Articolul 4 alineatul (2) din Directiva 96/53/CE se modifică după cum

urmează:

Al doilea paragraf nou:

„Operațiunile de transport transfrontalier cu vehicule sau ansambluri de vehicule pentru transportul de mărfuri care nu îndeplinesc cerințele de la punctul 2 din anexa I sunt permise între statele membre care au luat măsuri pentru a autoriza aceste derogări”.

Or. sv

Amendamentul 178

Marita Ulvskog, Ole Christensen, Liisa Jaakonsaari

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2 b (nou)

Directiva 96/53/CE

Articolul 4 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2b. Articolul 4 alineatul (4) primul paragraf din Directiva 96/53/CE se modifică după cum urmează:

„(4) Statele membre pot permite vehiculelor sau ansamblului de vehicule utilizate pentru transport care efectuează anumite operațiuni de transport și nu afectează în mod semnificativ concurența internațională în sectorul transportului, să circule pe teritoriul lor cu dimensiuni care se abat de la cele stabilite la punctele 1.1, 1.2, 1.4-1.8, 4.2 și 4.4 din anexa I.

Or. sv

Amendamentul 179

Philip Bradbourn

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3

AM\1011752RO.doc

97/217

PE524.694v01-00

RO

Textul propus de Comisie

3. Articolul 4 alineatul (6), articolul 5 litera (b) și articolul 8a se elimină.

Amendamentul

3. Articolul 4 alineatul (6) **se modifică după cum urmează:**

Autoritățile competente ale statelor membre învecinate pot autoriza operațiuni transfrontaliere care utilizează vehicule sau ansambluri de vehicule cu dimensiuni și greutateți care se abat de la cele stabilite la punctele 1, 2, 3 și 4 din anexa I, cu condiția să nu facă discriminări pe motivul statului membru de înregistrare a tractorului, a remorcii sau a semiremorcii. Aceste autorități competente („pot defini” sau „definesc”) rutele pe care vehiculele sau ansamblurile de vehicule cu dimensiuni și greutateți care se abat de la cele prevăzute la punctele 1, 2, 3 și 4 din anexa I au permisiunea să circule. Statele membre informează Comisia cu privire la acestea și va face publice aceste informații.

Articolul 5 alineatul (6) și articolul 8a se elimină.

Or. en

Amendamentul 180

Jim Higgins, Phil Prendergast, Jacqueline Foster

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3

Textul propus de Comisie

3. Articolul 4 alineatul (6), articolul 5 litera (b) și articolul 8a se elimină.

Amendamentul

3. Articolul 4 alineatul (6) **se modifică după cum urmează: *Autoritățile competente ale statelor membre învecinate pot autoriza operațiuni de transport transfrontalier care utilizează vehicule sau ansambluri de vehicule cu dimensiuni și greutateți care se abat de la cele stabilite la punctele 1, 2, 3 și 4 din anexa I, cu condiția să nu facă***

discriminări pe motivul statului membru de înregistrare a tractorului, a remorcii sau a semiremorcii. Aceste autorități competente pot defini rutele pe care vehiculele sau ansamblurile de vehicule cu dimensiuni și greutate care se abat de la cele prevăzute la punctele 1, 2, 3 și 4 din anexa I au permisiunea să circule. Se pot emite dispoziții ca statele membre să informeze Comisia cu privire la acestea: Articolul 5 litera (b) și articolul 8a se elimină.

Or. en

Justificare

Statelor membre a căror infrastructură permite o înălțime a vehiculelor de peste 4 m ar trebui să li se permită să desfășoare activități de comerț transfrontalier. Acest lucru nu ar trebui să fie niciodată discriminatoriu în funcție de țara de înregistrare, nici nu ar trebui să oblige statele membre care doresc să restricționeze vehiculele la maximum 4 m să accepte vehicule cu o înălțime mai mare decât aceasta.

Amendamentul 181 Dieter-Lebrecht Koch

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3 a (nou)
Directiva 96/53/CE
Articolul 4 – alineatul 6 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3a. La articolul 4 se adaugă următorul alineat (6a):

(6a) Comisia este împuternicită, având în vedere informațiile primite în temeiul articolului 4 alineatul (5), să solicite aprobarea în principiu a acestor specificații pentru vehicule care să confere o siguranță rutieră sau un beneficiu pentru mediul înconjurător.

Or. xm

Amendamentul 182
Georges Bach, Bogusław Liberadzki

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 4 a (nou)
Directiva 96/53/CE
Articolul 4 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

Amendamentul

4a. La articolul 4 alineatul (5) din directivă se adaugă următorul text:

Pentru a stabili aceste perioade de testare, trebuie îndeplinite următoarele condiții:

, perioada de testare nu depășește cinci ani,

– operațiunile de transport se desfășoară într-o zonă locală, bine definită a teritoriului statului membru,

, testarea trebuie să fie monitorizată oficial ținând seama de impactul asupra infrastructurii, a siguranței rutiere, a împărțirii modale și a mediului,

– un raport oficial al rezultatelor de monitorizare a testării ar trebui trimis la Comisie și să fie făcut public.

Or. en

Justificare

Pentru a aduce rezultate eficiente la nivelul UE, perioadele de testare stabilite de statele membre trebuie să îndeplinească anumite condiții și trebuie monitorizate.

Amendamentul 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

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5 a (nou)
Directiva 96/53/CE
Articolul 4 – alineatul 7 a (nou)

5a. La articolul 4 se introduce următorul alineat (7a):

(7a) Statele membre învecinate care, în mod permanent, de la intrarea în vigoare a Directivei 96/53/CE, permit transportul rutier de mărfuri cu vehicule sau ansambluri de vehicule cu greutate și/sau dimensiuni care se abat de la anexa I astfel cum prevede articolul 4 alineatul (1) litera (a) și articolul 4 alineatul (2) litera (a) și, în ceea ce privește dimensiunile, în conformitate cu articolul 4 alineatul (4), adăugând, în ceea ce privește abaterile de la operațiunile transfrontaliere, abaterile de la anexa I punctul 1.3, pot permite operațiuni transfrontaliere între acestea cu astfel de vehicule și ansambluri de vehicule. Aceste state membre și statele membre învecinate în care vehiculele cu o lungime, o greutate sau o înălțime mai mare sunt permise în mod provizoriu, pot, de asemenea, să permită operațiuni transfrontaliere între acestea prin acord comun. Statele membre vor notifica Comisiei această procedură.

Or. en

Justificare

În conformitate cu principiul subsidiarității, statele membre trebuie să aibă dreptul de a decide asupra soluțiilor de transport adecvate circumstanțelor lor specifice, atât timp cât aceste soluții nu fac discriminări între vehiculele naționale și alte vehicule. Directiva 96/53/CE le acordă deja putere de decizie largă statelor membre în această privință.

**Amendamentul 184
Petri Sarvamaa**

**Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5 b (nou)**

Directiva 96/53/CE
Articolul 4 – alineatul 7 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

5b. La articolul 4 se adaugă următorul alineat (7b):

(7b) Această procedură a statelor membre care permit operațiuni transfrontaliere cu vehicule cu o greutate, lungime și/sau înălțime mai mare prin acord comun și procedura de notificare a Comisiei va fi reevaluată la cinci ani de la intrarea în vigoare a prezentei directive.

Or. en

Amendamentul 185
Phil Bennion

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2 – litera a (nouă)
Directiva 96/53/CE
Articolul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2a. Se adaugă articolul 4a:

Articolul 4a

Statul membru care face autorizarea se asigură că următoarele măsuri sunt puse în aplicare pe teritoriul lor pentru vehiculele sau ansamblurile de vehicule cu dimensiuni care se abat de la cele prevăzute la punctele 1.1, 1.2, 1.4-1.8, 4.2 și 4.4 din anexa I:

(a) vehiculele sau ansamblurile de vehicule nu depășesc greutatea maximă autorizată a vehiculelor prevăzută la punctul 2.2.2 litera (c) și sunt dotate cu cerințe de siguranță în conformitate cu articolele 10 și 12 din Regulamentul (CE) nr. 661/2009;

(b) vehiculele sau ansamblurile de vehicule respectă limitele de emisii prevăzute în anexa I la Regulamentul (CE) nr. 595/2009;

(c) statul membru care face autorizarea a adoptat un mecanism de internalizare a costurilor externe ale utilizării acestor vehicule, precum și acorduri privind schimbarea modală de la transportul rutier la cel feroviar;

(d) statul membru care face autorizarea a adoptat o instruire specifică în conformitate cu Directiva 2003/59/CE și cerințele de certificare prevăzute de autoritățile relevante, inclusiv o experiență minimă în șofat de cinci ani;

(e) vehiculele sau ansamblurile de vehicule sunt permise doar pe rutele desemnate. Aceste desemnări pot fi făcute doar dacă infrastructura rutieră și cea asociată a întregii rute sunt proiectate și concepute într-un mod compatibil pentru utilizarea acestor vehicule.

Statele membre informează Comisia în legătură cu măsurile luate în aplicarea prezentului articol. Deciziile pentru a permite vehicule cu dimensiuni care se abat de la cele prevăzute la punctele 1.1, 1.2, 1.4-1.8, 4.2 și 4.4 din anexa I nu pot intra în vigoare dacă Comisia Europeană se opune acestui fapt, furnizând o justificare a acestei obiecții.

Or. en

Justificare

Pentru a preveni distorsiunea pieței unice în cadrul unei zone de liberă circulație și contradicția cu obiectivele de siguranță și de mediu ale Uniunii Europene, sunt stabilite cerințe comune.

Amendamentul 186
Ismail Ertug

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6
Directiva 96/53/CE
Articolul 8 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

În scopul îmbunătățirii **performanțelor** aerodinamice **ale** vehiculelor sau **ale** ansamblurilor de vehicule, lungimile maxime prevăzute la anexa I punctul 1.1 pot fi depășite în cazul vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule prevăzute cu dispozitive care îndeplinesc cerințele de mai jos. Aceste depășiri sunt admise numai cu scopul de a permite adăugarea în spatele vehiculelor sau al ansamblurilor de vehicule a unor dispozitive care să asigure o îmbunătățire a caracteristicilor aerodinamice ale acestora.

Amendamentul

În scopul îmbunătățirii **performanței** aerodinamice **a** vehiculelor sau **a** ansamblurilor de vehicule, lungimile maxime prevăzute la anexa I punctul 1.1 pot fi depășite în cazul vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule prevăzute cu dispozitive care îndeplinesc cerințele de mai jos, **cu condiția ca participarea vehiculului sau a ansamblurilor de vehicule (de exemplu semiremorcă, caroserie amovibilă) la transportul combinat să nu fie afectată**. Aceste depășiri sunt admise numai cu scopul de a permite adăugarea în spatele vehiculelor sau al ansamblurilor de vehicule a unor dispozitive care să asigure o îmbunătățire a caracteristicilor aerodinamice ale acestora.

Or. de

Justificare

Trebuie să se asigure faptul că în urma schimbării aerodinamicii vehiculului, acesta va putea participa în continuare fără probleme la transportul combinat.

Amendamentul 187
Markus Ferber

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6
Directiva 96/53/CE
Articolul 8 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

În scopul îmbunătățirii **performanțelor** aerodinamice **ale** vehiculelor sau **ale** ansamblurilor de vehicule, lungimile maxime prevăzute la anexa I punctul 1.1

Amendamentul

În scopul îmbunătățirii **performanței** aerodinamice **și al optimizării celorlalte elemente constructive/componente a** vehiculelor sau **a** ansamblurilor de

pot fi depășite în cazul vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule prevăzute cu dispozitive care îndeplinesc cerințele de mai jos. Aceste depășiri sunt admise numai cu scopul de a permite adăugarea în spatele vehiculelor sau al ansamblurilor de vehicule a unor dispozitive care să asigure o îmbunătățire a caracteristicilor aerodinamice ale acestora.

vehicule, lungimile maxime prevăzute la anexa I punctul 1.1 pot fi depășite în cazul vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule prevăzute cu dispozitive care îndeplinesc cerințele de mai jos. Aceste depășiri sunt admise numai cu scopul de a permite adăugarea în spatele vehiculelor sau al ansamblurilor de vehicule a unor dispozitive care să asigure o îmbunătățire a caracteristicilor aerodinamice ale acestora.

Or. de

Justificare

Îmbunătățirea performanțelor energetice și a siguranței rutiere ar trebui să se bazeze pe o abordare cuprinzătoare.

Amendamentul 188 **Inés Ayala Sender**

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6
Directiva 96/53/CE
Articolul 8 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

În scopul îmbunătățirii **performanțelor aerodinamice ale** vehiculelor sau **a** ansamblurilor de vehicule, lungimile maxime prevăzute la anexa I punctul 1.1 pot fi depășite în cazul vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule prevăzute cu dispozitive care îndeplinesc cerințele de mai jos. Aceste depășiri sunt admise numai cu scopul de a permite adăugarea în spatele vehiculelor sau al ansamblurilor de vehicule a unor dispozitive care să asigure o îmbunătățire a caracteristicilor aerodinamice ale acestora.

Amendamentul

În scopul îmbunătățirii **siguranței rutiere și a performanței aerodinamice a** vehiculelor sau **a** ansamblurilor de vehicule, lungimile maxime prevăzute la anexa I punctul 1.1 pot fi depășite în cazul vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule prevăzute cu dispozitive care îndeplinesc cerințele de mai jos. Aceste depășiri sunt admise numai cu scopul de a permite adăugarea în spatele vehiculelor sau al ansamblurilor de vehicule a unor dispozitive care să asigure o îmbunătățire a caracteristicilor aerodinamice ale acestora.

Or. es

Justificare

Acest amendament utilizează aceeași formulare ca articolul 9 și subliniază faptul că este la fel de important ca orice modificare a dimensiunilor vehiculului să contribuie, de asemenea, la îmbunătățirea siguranței rutiere.

Amendamentul 189
Dieter-Lebrecht Koch

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6
Directiva 96/53/CE
Articolul 8 – alineatul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(1a) În scopul îmbunătățirii siguranței rutiere, dispozitivele aerodinamice sau dispozitivele de protecție spate montate în spatele vehiculelor și al remorcilor lor ar trebui să fie construite din materiale care absorb energia și care reduc semnificativ consecințele accidentelor pentru ceilalți participanți la trafic.

Or. de

Amendamentul 190
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6
Directiva 96/53/CE
Articolul 8 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

În scopul îmbunătățirii performanțelor aerodinamice ale vehiculelor sau ale ansamblurilor de vehicule, lungimile maxime prevăzute la anexa I punctul 1.1 pot fi depășite în cazul vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule prevăzute cu dispozitive care îndeplinesc cerințele de

eliminat

mai jos. Aceste depășiri sunt admise numai cu scopul de a permite adăugarea în spatele vehiculelor sau al ansamblurilor de vehicule a unor dispozitive care să asigure o îmbunătățire a caracteristicilor aerodinamice ale acestora.

Or. en

Amendamentul 191

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6

Directiva 96/53/CE

Articolul 8 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(3a) Comisia elaborează și propune un regim de testare armonizat pentru a maximiza impactul minim al noilor părți frontale, laterale și anterioare ale camioanelor asupra pietonilor și bicicliștilor.

Or. en

Amendamentul 192

Corien Wortmann-Kool

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6

Directiva 96/53/CE

Articolul 8 – alineatul 2 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Cerințele de performanță și de siguranță care trebuie **să fie respectate de dispozitivele** menționate la alineatul (1) sunt următoarele:

Cerințele de performanță și de siguranță care trebuie **luate în considerare pentru certificarea dispozitivelor** menționate la alineatul (1) sunt următoarele:

Amendamentul 193
Gesine Meissner

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6
Directiva 96/53/CE
Articolul 8 – alineatul 2 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

Cerințele de performanță și de siguranță care trebuie **să fie respectate de dispozitivele** menționate la alineatul (1) sunt următoarele:

Amendamentul

Cerințele de performanță și de siguranță care trebuie **luate în considerare pentru certificarea dispozitivelor** menționate la alineatul (1) sunt următoarele:

Or. en

Amendamentul 194
Corien Wortmann-Kool

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6
Directiva 96/53/CE
Articolul 8 – alineatul 2 – liniuța 2

Textul propus de Comisie

în ceea ce privește siguranța rutieră **și siguranța transportului intermodal, în special:**

Amendamentul

în ceea ce privește siguranța rutieră:

Or. en

Amendamentul 195
Gesine Meissner

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6
Directiva 96/53/CE
Articolul 8 – alineatul 2 – liniuța 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

în ceea ce privește siguranța rutieră și
**siguranța transportului intermodal, în
special:**

în ceea ce privește siguranța rutieră:

Or. en

Justificare

Transportul modal reprezintă doar o mică parte din transportul rutier. Prin urmare, nu este necesar ca fiecare dispozitiv aerodinamic să fie compatibil cu transportul intermodal. Restricționează evoluțiile actuale ale pieței, precum și inovațiile tehnologice. De asemenea, este contraproductiv pentru obiectivul general de sustenabilitate să se reducă emisiile și consumul de combustibil în operațiunile de transport rutier de mărfuri.

Amendamentul 196

Inés Ayala Sender

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6

Directiva 96/53/CE

Articolul 8 – alineatul 2 – liniuța 2 – punctul i

Textul propus de Comisie

Amendamentul

fixarea și menținerea pe poziție în timp a
dispozitivelor, pentru **a limita riscul** de
desprindere;

fixarea și menținerea pe poziție în timp a
dispozitivelor, pentru **a se asigura că nu
există niciun risc** de desprindere, **chiar și
în circumstanțe extreme**;

Or. es

Amendamentul 197

Markus Ferber

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6

Directiva 96/53/CE

Articolul 8 – alineatul 2 – liniuța 2 – punctul ii

Textul propus de Comisie

un sistem de semnalizare diurnă și nocturnă, eficient în condiții meteorologice nefavorabile, care să permită vizualizarea de către ceilalți participanți la trafic a gabaritului exterior al vehiculului;

Amendamentul

un sistem de semnalizare diurnă și nocturnă, ***care respectă condițiile omologării în ceea ce privește montarea de dispozitive de iluminare și semnalizare luminoasă***, eficient în condiții meteorologice nefavorabile, care să permită vizualizarea de către ceilalți participanți la trafic a gabaritului exterior al vehiculului;

Or. de

Justificare

Pentru a spori siguranța rutieră, ar trebui să se aplice omologările conforme cu ECE-R48.

Amendamentul 198

Inés Ayala Sender

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6

Directiva 96/53/CE

Articolul 8 – alineatul 2 – liniuța 2 – punctul ii

Textul propus de Comisie

un sistem de semnalizare diurnă și nocturnă, eficient în condiții meteorologice nefavorabile, care să permită vizualizarea de către ceilalți participanți la trafic a gabaritului exterior al vehiculului;

Amendamentul

un sistem de semnalizare diurnă și nocturnă, eficient în condiții meteorologice nefavorabile, care să permită vizualizarea de către ceilalți participanți la trafic a gabaritului exterior al vehiculului ***și a perimetrului caroseriei sale***;

Or. es

Amendamentul 199

Inés Ayala Sender

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6

Directiva 96/53/CE
Articolul 8 – paragraful 2 – liniuța 2 – punctul iia (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(iia) o proiectare care nu reduce vizibilitatea conducătorului auto în spatele vehiculului. Pentru a crește gradul de vizibilitate, aceasta ar putea fi condiționată de prezența unor sisteme suplimentare de compensare a lipsei de vizibilitate, precum camere, senzori și oglinzi etc.

Or. es

Amendamentul 200
Inés Ayala Sender

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6
Directiva 96/53/CE
Articolul 8 – alineatul 2 – liniuța 2 – punctul iii

Textul propus de Comisie

Amendamentul

o proiectare care să limiteze riscurile pentru **celelalte** vehicule și pasagerii acestora în caz de coliziune;

o proiectare care să limiteze riscurile pentru **ați utilizatori, în special utilizatorii vulnerabili (bicicliști, pietoni, vehicule motorizate pe două roți) și alte vehicule și pasagerii** acestora în caz de coliziune;

Or. es

Amendamentul 201
Ismail Ertug

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6
Directiva 96/53/CE
Articolul 8 – paragraful 2 – liniuța 2 – punctul iva (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(iva) lungimea dispozitivului este limitată la pragul maxim de 500 mm stabilită la punctul 1.1 din anexa I;

Or. de

Justificare

Proiectarea componentelor aerodinamice se face în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1230/2012. În conformitate cu acesta, dispozitivele aerodinamice trebuie proiectate astfel încât să nu mărească capacitatea de încărcare, să depășească cu maximum 50 cm extremitatea din spate a vehiculului și vehiculul să poată participa fără probleme la transportul combinat.

Amendamentul 202

Gesine Meissner

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6

Directiva 96/53/CE

Articolul 8 – alineatul 2 – liniuța 3 – punctul ii

Textul propus de Comisie

Amendamentul

pentru remorcile și semiremorcile în cauză, integrarea în unitățile feroviare, maritime și fluviale în cadrul operațiunilor de transport intermodal;

eliminat

Or. en

Justificare

Transportul modal reprezintă doar o mică parte din transportul rutier. Prin urmare, nu este necesar ca fiecare dispozitiv aerodinamic să fie compatibil cu transportul intermodal. Restricționează evoluțiile actuale ale pieței, precum și inovațiile tehnologice. De asemenea, este contraproductiv pentru obiectivul general de sustenabilitate să se reducă emisiile și consumul de combustibil în operațiunile de transport rutier de mărfuri.

Amendamentul 203

Saïd El Khadraoui, Brian Simpson

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6

Directiva 96/53/CE

Articolul 8 – alineatul 2 – liniuța 3 – punctul iii

Textul propus de Comisie

aceste dispozitive pot fi pliate, ***retractate sau mutate cu ușurință de către conducătorul auto.***

Amendamentul

aceste dispozitive pot fi pliate ***și depliate automat.***

Or. en

Justificare

Propunerea actuală a Comisiei introduce posibilitatea de a crește dimensiunea eleroanelor spate cu până la 2 m și introduce opțiunea de manipulare manuală. Aceasta ar putea cauza probleme pentru conducătorul auto în ceea ce privește pierderea de timp și poate constitui o amenințare pentru sănătatea conducătorilor auto.

Amendamentul 204

Mathieu Grosch

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6

Directiva 96/53/CE

Articolul 8 – alineatul 2 – liniuța 3 – punctul iii

Textul propus de Comisie

aceste dispozitive pot fi pliate, ***retractate sau mutate cu ușurință de către conducătorul auto.***

Amendamentul

aceste dispozitive pot fi pliate ***și depliate automat.***

Or. en

Justificare

Aceste dispozitive ar trebui să se plieze și să se deplieze automat pentru a nu constitui un pericol pentru sănătatea conducătorului auto și pentru a asigura o manipulare mai adecvată.

Amendamentul 205

Markus Ferber

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6

Directiva 96/53/CE

Articolul 8 – alineatul 2 – liniuța 3 – ultima teză

Textul propus de Comisie

Depășirea limitelor maxime de lungime **nu** atrage creșterea capacității vehiculelor sau a ansamblurilor de vehicule.

Amendamentul

Depășirea limitelor maxime de lungime atrage creșterea capacității vehiculelor, **fără a determina creșterea greutății totale a vehiculului** sau a ansamblurilor de vehicule.

Or. de

Justificare

Pentru a spori în mod consecvent performanțele energetice, concesiile de lungime legate de aerodinamică pot fi utilizate pentru volume de încărcare suplimentare.

Amendamentul 206

Markus Ferber

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6

Directiva 96/53/CE

Articolul 8 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

Înainte de punerea lor pe piață, dispozitivele aerodinamice adăugate și montarea acestora pe vehicule sunt supuse autorizării de către statele membre, **care** eliberează un certificat în acest sens. Înainte de punerea lor pe piață, dispozitivele aerodinamice adăugate și montarea acestora pe vehicule sunt supuse autorizării de către statele membre, care eliberează un certificat în acest sens. Prin acesta se atestă respectarea cerințelor menționate la alineatul (2) de mai sus și se indică faptul că dispozitivul contribuie în mod semnificativ la îmbunătățirea performanțelor aerodinamice. Certificatele de autorizare eliberate într-un stat membru

Amendamentul

Înainte de punerea lor pe piață, dispozitivele aerodinamice adăugate și montarea acestora pe vehicule sunt supuse autorizării de către statele membre. **Pentru autorizarea vehiculelor trebuie să se aplice norme identice și practice în întreaga Europă. Statele membre** eliberează un certificat în acest sens. Înainte de punerea lor pe piață, dispozitivele aerodinamice adăugate și montarea acestora pe vehicule sunt supuse autorizării de către statele membre, care eliberează un certificat în acest sens. Prin acesta se atestă respectarea cerințelor menționate la alineatul (2) de mai sus și se indică faptul că dispozitivul contribuie în

sunt recunoscute de către celelalte state membre.

mod semnificativ la îmbunătățirea performanțelor aerodinamice. Certificatele de autorizare eliberate într-un stat membru sunt recunoscute de către celelalte state membre.

Or. de

Amendamentul 207
Jacqueline Foster

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6
Directiva 96/53/CE
Articolul 8 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

Înainte de punerea lor pe piață, dispozitivele aerodinamice adăugate și montarea acestora pe vehicule sunt supuse autorizării de către statele membre, care eliberează un certificat în acest sens. Prin acesta se atestă respectarea cerințelor menționate la alineatul (2) de mai sus și se indică faptul că dispozitivul contribuie în mod semnificativ la îmbunătățirea performanțelor aerodinamice. Certificatele de autorizare eliberate într-un stat membru sunt recunoscute de către celelalte state membre.

Amendamentul

Înainte de punerea lor pe piață, dispozitivele aerodinamice adăugate și montarea acestora pe vehicule sunt supuse autorizării de către statele membre, care eliberează un certificat în acest sens. Prin acesta se atestă respectarea cerințelor menționate la alineatul (2) de mai sus și se indică faptul că dispozitivul contribuie în mod semnificativ la îmbunătățirea performanțelor aerodinamice. Certificatele de autorizare eliberate într-un stat membru sunt recunoscute de către celelalte state membre, **sub rezerva limitărilor de la alineatul (5)**.

Or. en

Justificare

Prezenta directivă ar trebui aliniată la legislația existentă privind omologarea. Mai mult, statele membre nu ar trebui să fie obligate să accepte vehicule cu dispozitive autorizate de alt stat membru care ar putea avea un efect negativ asupra siguranței rutiere.

Amendamentul 208
Carlo Fidanza

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6
Directiva 96/53/CE
Articolul 8 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(3a) Pentru vehiculele noi din categoriile N2 și N3 se utilizează cabine de tractor care respectă cerințele de siguranță menționate la articolul 9 alineatul (2) începând cu zece ani de la intrarea în vigoare a prezentei directive.

Or. en

Amendamentul 209
Patricia van der Kammen

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6
Directiva 96/53/CE
Articolul 8 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 16, pentru a completa cerințele menționate la alineatul (2). Acestea se prezintă sub forma unor caracteristici tehnice, a unor niveluri minime de performanță, a unor constrângeri privind proiectarea și a unor proceduri pentru eliberarea certificatului de testare menționat la alineatul (3).

eliminat

Or. nl

Amendamentul 210
Jacqueline Foster

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6

Directiva 96/53/CE
Articolul 8 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 16, pentru a completa cerințele menționate la alineatul (2). Acestea se prezintă sub forma unor caracteristici tehnice, a unor niveluri minime de performanță, a unor constrângeri privind proiectarea și a unor proceduri care vizează instituirea certificatului de testare menționat la alineatul (3).

Amendamentul

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 16, pentru a completa cerințele menționate la alineatul (2). Acestea **sunt puse în aplicare în Directiva-cadru 2007/46/CE privind omologarea și** se prezintă sub forma unor caracteristici tehnice, a unor niveluri minime de performanță, a unor constrângeri privind proiectarea și a unor proceduri care vizează instituirea certificatului de testare menționat la alineatul (3).

Or. en

Justificare

Prezenta directivă ar trebui aliniată la legislația existentă privind omologarea. Mai mult, statele membre nu ar trebui să fie obligate să accepte vehicule cu dispozitive autorizate de alt stat membru care ar putea avea un efect negativ asupra siguranței rutiere.

Amendamentul 211
Dieter-Lebrecht Koch

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6
Directiva 96/53/CE
Articolul 8 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 16, pentru a completa cerințele menționate la alineatul (2). Acestea se prezintă sub forma unor caracteristici tehnice, a unor niveluri minime de performanță, a unor constrângeri privind proiectarea și a unor proceduri care vizează instituirea certificatului de testare menționat la alineatul (3).

Amendamentul

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 16, pentru a completa cerințele menționate la alineatul (2). Acestea se prezintă sub forma unor caracteristici tehnice, a unor niveluri minime de performanță, a unor constrângeri privind proiectarea și a unor proceduri care vizează instituirea certificatului de testare menționat la alineatul (3). **Întrucât interacțiunile dintre**

dispozitivele de protecție spate și sistemele aerodinamice sunt inevitabile, Comisia Europeană este împuternicită, de asemenea, să adapteze caracteristicile tehnice, nivelurile minime de performanță etc. ale dispozitivelor de protecție la noua situație.

Or. de

Amendamentul 212
Inés Ayala Sender

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6
Directiva 96/53/CE
Articolul 8 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 16, pentru a completa cerințele menționate la alineatul (2). Acestea se prezintă sub forma unor caracteristici tehnice, a unor niveluri minime de performanță, a unor constrângeri privind proiectarea și a unor proceduri care vizează instituirea certificatului de testare menționat la alineatul (3).

Amendamentul

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 16, pentru a completa cerințele menționate la alineatul (2). Acestea se prezintă sub forma unor caracteristici tehnice, a unor niveluri minime de performanță, a unor constrângeri privind proiectarea și a unor proceduri care vizează instituirea certificatului de testare menționat la alineatul (3). ***În cazul dispozitivelor pentru semnalizarea gabaritului și a parametrului menționate la alineatul (2), Comisia elaborează norme comune armonizate privind percepția, tipurile și luminozitatea pentru identificarea acestor dispozitive suplimentare.***

Or. es

Justificare

Se recomandă armonizarea de către Comisie a normelor privind semnalizarea aripilor, a gabaritului și a perimetrului pentru a îmbunătăți vizibilitatea și a crește siguranța rutieră.

Amendamentul 213
Patricia van der Kammen

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6
Directiva 96/53/CE
Articolul 8 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Până la adoptarea actelor delegate, este permisă circulația vehiculelor sau a ansamblurilor de vehicule prevăzute cu dispozitive aerodinamice în partea din spate care îndeplinesc cerințele menționate la alineatul (2) și care sunt testate în conformitate cu alineatul (3) în cazul în care lungimile acestora depășesc cu maximum 2 m lungimea stabilită la anexa I punctul 1.1. Această măsură tranzitorie se aplică începând cu data intrării în vigoare a prezentei directive.

eliminat

Or. nl

Amendamentul 214
Oldřich Vlasák

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6
Directiva 96/53/CE
Articolul 8 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Până la adoptarea actelor delegate, este permisă circulația vehiculelor sau a ansamblurilor de vehicule prevăzute cu dispozitive aerodinamice în partea din spate care îndeplinesc cerințele menționate la alineatul (2) și care sunt testate în conformitate cu alineatul (3) în cazul în care lungimile acestora depășesc cu maximum 2 m lungimea stabilită la anexa I punctul 1.1. Această măsură tranzitorie se aplică începând cu data

Comisia adoptă actele delegate menționate la articolul 8 alineatul (4) cel târziu la un an de la intrarea în vigoare a prezentei directive.

intrării în vigoare a prezentei directive.

Or. cs

Justificare

Din motive de siguranță a traficului rutier și de dezvoltare a echipamentului propus de producători, ar fi indicat pentru Comisie să furnizeze specificații mai detaliate ale echipamentului propus cât mai repede posibil.

Amendamentul 215
Corien Wortmann-Kool

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6
Directiva 96/53/CE
Articolul 8 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

Până la adoptarea actelor delegate, este permisă circulația vehiculelor sau a ansamblurilor de vehicule prevăzute cu dispozitive aerodinamice în partea din spate care îndeplinesc cerințele menționate la alineatul (2) și care sunt testate în conformitate cu alineatul (3) în cazul în care lungimile acestora depășesc cu maximum 2 m lungimea stabilită la anexa I punctul 1.1. Această măsură tranzitorie se aplică începând cu data intrării în vigoare a prezentei directive.

Amendamentul

Până la adoptarea actelor delegate, este permisă circulația vehiculelor sau a ansamblurilor de vehicule prevăzute cu dispozitive aerodinamice în partea din spate care îndeplinesc **cel puțin** cerințele menționate la alineatul (2) **prima și a doua liniuță și** care sunt testate în conformitate cu alineatul (3) în cazul în care lungimile acestora depășesc cu maximum 2 m lungimea stabilită la anexa I punctul 1.1. Această măsură tranzitorie se aplică începând cu data intrării în vigoare a prezentei directive.

Or. en

Justificare

O lungime maximă suplimentară de 500 mm este stabilită deja în Regulamentul (UE) nr. 1230/2012. Acești 500 mm limitează flexibilitatea pentru inovații viitoare în ceea ce privește lungimea dispozitivelor aerodinamice. Propunerea pentru 2 m a Comisiei Europene permite această flexibilitate. Prin urmare, normele trebuie modificate pentru a se asigura compatibilitatea cu noile norme privind greutatea și dimensiunile. De asemenea, este important să se ia în considerare compatibilitatea cu transportul intermodal pentru vehicule, dar aceasta nu ar trebui să fie o obligație pentru toți.

Amendamentul 216
Markus Ferber

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6
Directiva 96/53/CE
Articolul 8 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

Până la adoptarea actelor delegate, este permisă circulația vehiculelor sau a ansamblurilor de vehicule prevăzute cu dispozitive aerodinamice în partea din spate care îndeplinesc cerințele menționate la alineatul (2) și care sunt testate în conformitate cu alineatul (3) în cazul în care lungimile acestora depășesc cu maximum 2 m lungimea stabilită la anexa I punctul 1.1. Această măsură tranzitorie se aplică începând cu data intrării în vigoare a prezentei directive.

Amendamentul

Până la adoptarea actelor delegate, este permisă circulația vehiculelor sau a ansamblurilor de vehicule prevăzute cu dispozitive aerodinamice în partea din spate care îndeplinesc cerințele menționate la alineatul (2) și care sunt testate în conformitate cu alineatul (3) în cazul în care lungimile acestora depășesc cu maximum 2 m lungimea stabilită la anexa I punctul 1.1. **Capacitatea de încărcare astfel generată poate fi utilizată ca volum de încărcare suplimentar, fără a mări greutatea maximă permisă a vehiculului comercial.** Această măsură tranzitorie se aplică începând cu data intrării în vigoare a prezentei directive.

Or. de

Amendamentul 217
Jacqueline Foster

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6
Directiva 96/53/CE
Articolul 8 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

Până la adoptarea actelor delegate, este permisă circulația vehiculelor sau a ansamblurilor de vehicule prevăzute cu dispozitive aerodinamice în partea din spate care îndeplinesc cerințele menționate

Amendamentul

Până la adoptarea actelor delegate, este permisă circulația vehiculelor sau a ansamblurilor de vehicule prevăzute cu dispozitive aerodinamice în partea din spate care îndeplinesc cerințele menționate

la alineatul (2) și care sunt testate în conformitate cu alineatul (3) în cazul în care lungimile acestora depășesc cu maximum 2 m lungimea stabilită la anexa I punctul 1.1. Această măsură tranzitorie se aplică începând cu data intrării în vigoare a prezentei directive.

la alineatul (2) și care sunt testate în conformitate cu alineatul (3) în cazul în care lungimile acestora depășesc cu maximum 2 m lungimea stabilită la anexa I punctul 1.1. **Statele membre acceptă utilizarea vehiculelor cu astfel de dispozitive pe teritoriile lor, cu excepția cazului în care au motive rezonabile să creadă că dispozitivele tehnice conform cărora dispozitivul a fost construit nu sunt echivalente cu cele proprii.** Această măsură tranzitorie se aplică începând cu data intrării în vigoare a prezentei directive.

Or. en

Justificare

Prezenta directivă ar trebui aliniată la legislația existentă privind omologarea. Mai mult, statele membre nu ar trebui să fie obligate să accepte vehicule cu dispozitive autorizate de alt stat membru care ar putea avea un efect negativ asupra siguranței rutiere.

Amendamentul 218

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

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6

Directiva 96/53/CE

Articolul 8 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

Până la adoptarea actelor delegate, este permisă circulația vehiculelor sau a ansamblurilor de vehicule prevăzute cu dispozitive aerodinamice în partea din spate care îndeplinesc cerințele menționate la alineatul (2) și care sunt testate în conformitate cu alineatul (3) în cazul în care lungimile acestora depășesc cu maximum 2 m lungimea stabilită la anexa I punctul 1.1. Această măsură tranzitorie se aplică începând cu data intrării în vigoare a prezentei directive.

Amendamentul

Până la adoptarea actelor delegate, este permisă circulația vehiculelor sau a ansamblurilor de vehicule prevăzute cu dispozitive aerodinamice în partea din spate care îndeplinesc cerințele menționate la alineatul (2) și care sunt testate în conformitate cu alineatul (3) în cazul în care lungimile acestora depășesc cu maximum 2 m lungimea stabilită la anexa I punctul 1.1. Această măsură tranzitorie se aplică începând cu data intrării în vigoare a prezentei directive. **Vehiculele specializate, precum transportatoarele de**

vehicule, care, prin designul lor inerent și deschis, nu pot beneficia de dispozitive aerodinamice în partea din spate, pot utiliza acești doi metri suplimentari pentru a-și optimiza eficiența prin alte mijloace precum încărcarea optimă utilizând console față și spate.

Or. en

Justificare

Ca urmare a designului lor deschis, transportatoarele de vehicule nu sunt aerodinamice deloc. Ca urmare a utilizării lor exclusive în cadrul sectorului logisticii vehiculelor finisate, acestea nu pot beneficia de îmbunătățiri aerodinamice cu dispozitive montate în exterior, în spate. Aceste transportatoare ar putea să își crească încă în mod semnificativ eficiența (în ceea ce privește combustibilii) prin utilizarea a doi metri suplimentari propuși la acest articol în vederea încărcării până la trei automobile suplimentare (de la 6 la 9) pe un singur transportator.

Amendamentul 219 Inés Ayala Sender

**Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6
Directiva 96/53/CE
Articolul 8 – alineatul 5**

Textul propus de Comisie

Până la adoptarea actelor delegate, este permisă circulația vehiculelor sau a ansamblurilor de vehicule prevăzute cu dispozitive aerodinamice în partea din spate care îndeplinesc cerințele menționate la alineatul (2) și care sunt testate în conformitate cu alineatul (3) în cazul în care lungimile acestora depășesc cu maximum 2 m lungimea stabilită la anexa I punctul 1.1. Această măsură tranzitorie se aplică începând cu data intrării în vigoare a prezentei directive.

Amendamentul

Până la adoptarea actelor delegate, este permisă circulația vehiculelor sau a ansamblurilor de vehicule prevăzute cu dispozitive aerodinamice în partea din spate care îndeplinesc cerințele menționate la alineatul (2) și care sunt testate în conformitate cu alineatul (3) în cazul în care lungimile acestora depășesc cu maximum 2 m lungimea stabilită la anexa I punctul 1.1. Această măsură tranzitorie se aplică începând cu data intrării în vigoare a prezentei directive. ***Vehiculele specializate, precum transportatoarele de vehicule, care, prin designul lor inerent și deschis, nu pot beneficia de dispozitive aerodinamice în partea din spate, pot***

utiliza acești doi metri suplimentari pentru a-și optimiza eficiența prin alte mijloace precum încărcarea optimă utilizând console față și spate. Cabina tractorului nu respectă în niciun caz cerințele prevăzute la articolul 9.

Or. en

Justificare

Transportatoarele de vehicule, ca urmare a utilizării lor exclusive în cadrul sectorului logisticii vehiculelor finisate, nu pot beneficia de îmbunătățiri aerodinamice cu dispozitive montate în exterior, în spate. Aceste transportatoare ar putea să își crească încă în mod semnificativ eficiența (în ceea ce privește combustibilii) prin utilizarea a doi metri suplimentari propuși la acest articol în vederea încărcării până la trei automobile suplimentare (de la 6 la 9) pe un singur transportator.

Amendamentul 220 **Bogusław Liberadzki**

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7
Directiva 96/53/CE
Articolul 9 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

În scopul ameliorării **performanțelor** aerodinamice **și de siguranță rutieră ale** vehiculelor sau **ale** ansamblurilor de vehicule, lungimile maxime prevăzute la anexa I punctul 1.1 pot fi depășite în cazul vehiculelor sau al ansamblurilor de vehicule care îndeplinesc cerințele prevăzute la alineatul (2) de mai jos. Aceste depășiri sunt admise în special pentru a permite o construcție a **cabinelor** tractoarelor care să asigure o îmbunătățire a caracteristicilor aerodinamice ale vehiculelor sau ale ansamblurilor de vehicule, **precum și a siguranței rutiere.**

Amendamentul

În scopul ameliorării **siguranței rutiere și a performanței** aerodinamice **a** vehiculelor sau **a** ansamblurilor de vehicule, lungimile maxime prevăzute la anexa I punctul 1.1 pot fi depășite **cu până la 800 mm** în cazul vehiculelor sau al ansamblurilor de vehicule care îndeplinesc cerințele prevăzute la alineatul (2) de mai jos. Aceste depășiri sunt admise în special pentru a permite o construcție a **unor cabine mai sigure ale** tractoarelor care să asigure **totodată** o îmbunătățire a caracteristicilor aerodinamice ale vehiculelor sau ale ansamblurilor de vehicule **și să faciliteze îmbunătățiri suplimentare ale eficienței consumului de combustibil.**

Amendamentul 221
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7
Directiva 96/53/CE
Articolul 9 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

În scopul ameliorării **performanțelor** aerodinamice și de **siguranță rutieră ale** vehiculelor sau **ale** ansamblurilor de vehicule, lungimile maxime prevăzute la anexa I punctul 1.1 pot fi depășite în cazul vehiculelor sau al ansamblurilor de vehicule care îndeplinesc cerințele prevăzute la alineatul (2) de mai jos. **Aceste depășiri sunt admise în special pentru a permite o construcție a cabinelor tractoarelor care să asigure o îmbunătățire a caracteristicilor aerodinamice ale** vehiculelor sau **ale** ansamblurilor de vehicule, precum și **a siguranței rutiere.**

Amendamentul

În scopul ameliorării **siguranței rutiere și a performanței** aerodinamice **a** vehiculelor sau **a** ansamblurilor de vehicule, lungimile maxime prevăzute la anexa I punctul 1.1 pot fi depășite în cazul vehiculelor sau al ansamblurilor de vehicule care îndeplinesc cerințele prevăzute la alineatul (2) de mai jos. **Construcția cabinei tractoarelor ar trebui să îmbunătățească siguranța rutieră a** vehiculelor sau **a** ansamblurilor de vehicule, precum și **caracteristicile aerodinamice ale acestora.**

Amendamentul 222
Jörg Leichtfried

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7
Directiva 96/53/CE
Articolul 9 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

În scopul ameliorării performanțelor aerodinamice și de siguranță rutieră ale vehiculelor sau ale ansamblurilor de vehicule, lungimile maxime prevăzute la

Amendamentul

În scopul ameliorării performanțelor aerodinamice și de siguranță rutieră ale vehiculelor sau ale ansamblurilor de vehicule, lungimile maxime prevăzute la

anexa I punctul 1.1 pot fi depășite în cazul vehiculelor sau al ansamblurilor de vehicule care îndeplinesc cerințele prevăzute la alineatul (2) de mai jos. Aceste depășiri sunt admise în special pentru a permite o construcție a **cabinelor tractoarelor care să asigure o îmbunătățire a caracteristicilor aerodinamice ale vehiculelor sau ale ansamblurilor de vehicule, precum și a siguranței rutiere.**

anexa I punctul 1.1 pot fi depășite în cazul vehiculelor sau al ansamblurilor de vehicule care îndeplinesc cerințele prevăzute la alineatul (2) de mai jos. Aceste depășiri sunt admise în special pentru a permite o construcție a **unor cabine mai sigure ale tractoarelor și a îmbunătăți performanța aerodinamică a vehiculelor sau a ansamblurilor de vehicule.**

Or. en

Justificare

Specificații suplimentare la amendamentul din proiectul de raport. Termenul „tractor” ar trebui eliminat, deoarece acesta s-ar aplica doar vehiculelor articulate. Prezenta directivă ar trebui totuși să vizeze îmbunătățirea siguranței rutiere a tuturor cabinelor de camioane.

Amendamentul 223

Christine De Veyrac, Dominique Vlasto, Georges Bach

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7

Directive 96/53/CE

Articolul 9 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

În scopul ameliorării performanțelor **aerodinamice** și de siguranță rutieră ale vehiculelor sau ale ansamblurilor de vehicule, lungimile maxime prevăzute la anexa I punctul 1.1 pot fi depășite în cazul vehiculelor sau al ansamblurilor de vehicule care îndeplinesc cerințele prevăzute la alineatul (2) de mai jos. Aceste depășiri sunt admise în special pentru a permite **o construcție a cabinelor tractoarelor care să asigure o îmbunătățire a caracteristicilor aerodinamice** ale vehiculelor sau ale ansamblurilor de vehicule, precum și a siguranței rutiere.

Amendamentul

În scopul ameliorării performanțelor **în materie de eficiență energetică** și de siguranță rutieră ale vehiculelor sau ale ansamblurilor de vehicule, lungimile maxime prevăzute la anexa I punctul 1.1 pot fi depășite în cazul vehiculelor sau al ansamblurilor de vehicule care îndeplinesc cerințele prevăzute la alineatul (2) de mai jos. Aceste depășiri sunt admise în special pentru a permite **îmbunătățirea performanțelor energetice** ale vehiculelor sau ale ansamblurilor de vehicule, precum și **consolidarea siguranței rutiere. Regulamentul (CE) nr. 661/2009 trebuie modificat în consecință.**

Or. fr

Justificare

Obiectivul fiind promovarea transporturilor durabile, este esențial să se facă o trimitere explicită la noțiunea de câștig energetic. Aerodinamica în sine nu este scopul prezentei directive, ci un simplu instrument pentru atingerea acestui obiectiv. În vederea evitării oricărei interpretări din partea actorilor, ar trebui precizat că prezentele dispoziții modifică măsurile prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 661/2009 privind siguranța generală a autovehiculelor.

Amendamentul 224 Dieter-Lebrecht Koch

**Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7
Directiva 96/53/CE
Articolul 9 – alineatul 1**

Textul propus de Comisie

În scopul ameliorării performanțelor aerodinamice și de siguranță rutieră ale vehiculelor sau ale ansamblurilor de vehicule, lungimile maxime prevăzute la anexa I punctul 1.1 pot fi depășite în cazul vehiculelor sau al ansamblurilor de vehicule care îndeplinesc cerințele prevăzute la alineatul (2) de mai jos. Aceste depășiri sunt admise în special pentru a permite o construcție a cabinelor tractoarelor care să asigure o îmbunătățire a caracteristicilor aerodinamice ale vehiculelor sau ale ansamblurilor de vehicule, precum și a siguranței rutiere.

Amendamentul

În scopul ameliorării performanțelor aerodinamice și de siguranță rutieră ale vehiculelor sau ale ansamblurilor de vehicule, lungimile maxime prevăzute la anexa I punctul 1.1 pot fi depășite în cazul vehiculelor sau al ansamblurilor de vehicule care îndeplinesc cerințele prevăzute la alineatul (2) de mai jos. Aceste depășiri sunt admise în special pentru a permite o construcție a cabinelor tractoarelor care să asigure o îmbunătățire a caracteristicilor aerodinamice ale vehiculelor sau ale ansamblurilor de vehicule, precum și a siguranței rutiere ***atât pentru participanții la trafic vulnerabili, cât și pentru vehicule în caz de accident.***

Or. de

Amendamentul 225 Brian Simpson

**Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7**

Textul propus de Comisie

În scopul ameliorării performanțelor aerodinamice și de siguranță rutieră ale vehiculelor sau ale ansamblurilor de vehicule, lungimile maxime prevăzute la anexa I punctul 1.1 pot fi depășite în cazul vehiculelor sau al ansamblurilor de vehicule care îndeplinesc cerințele prevăzute la alineatul (2) de mai jos. Aceste depășiri sunt admise în special pentru a permite o construcție **a cabinelor** tractoarelor care să asigure o îmbunătățire a caracteristicilor aerodinamice ale vehiculelor sau ale ansamblurilor de vehicule, precum și a siguranței rutiere.

Amendamentul

În scopul ameliorării performanțelor aerodinamice și de siguranță rutieră ale vehiculelor sau ale ansamblurilor de vehicule, lungimile maxime prevăzute la anexa I punctul 1.1 pot fi depășite în cazul vehiculelor sau al ansamblurilor de vehicule care îndeplinesc cerințele prevăzute la alineatul (2) de mai jos. Aceste depășiri sunt admise în special pentru a permite o construcție **unor cabine mai sigure ale** tractoarelor care să asigure **totodată** o îmbunătățire a caracteristicilor aerodinamice ale vehiculelor sau ale ansamblurilor de vehicule, precum și a siguranței rutiere.

Or. en

Justificare

Îmbunătățirea siguranței rutiere trebuie să fie o prioritate aici. În plus, referința la tractor trebuie eliminată întrucât prezenta directivă ar trebui să urmărească îmbunătățirea siguranței tuturor camioanelor, și nu doar a camioanelor articulate.

Amendamentul 226
Ismail Ertug

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7
Directiva 96/53/CE
Articolul 9 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

În scopul ameliorării performanțelor aerodinamice și de siguranță rutieră ale vehiculelor sau ale ansamblurilor de vehicule, lungimile maxime prevăzute la anexa I punctul 1.1 pot fi depășite în cazul vehiculelor sau al ansamblurilor de vehicule care îndeplinesc cerințele

Amendamentul

În scopul ameliorării performanțelor aerodinamice și de siguranță rutieră ale vehiculelor sau ale ansamblurilor de vehicule, lungimile maxime prevăzute la anexa I punctul 1.1 pot fi depășite **cu cel mult 400 mm** în cazul vehiculelor sau al ansamblurilor de vehicule care îndeplinesc

prevăzute la alineatul (2) de mai jos. Aceste depășiri sunt admise în special pentru a permite o construcție a cabinelor tractoarelor care să asigure o îmbunătățire a caracteristicilor aerodinamice ale vehiculelor sau ale ansamblurilor de vehicule, precum și a siguranței rutiere.

cerințele prevăzute la alineatul (2) de mai jos, **cu condiția ca participarea vehiculului sau a unor părți ale vehiculului (de exemplu cabina) la transportul combinat să nu fie afectată.** Aceste depășiri sunt admise în special pentru a permite o construcție a cabinelor tractoarelor care să asigure o îmbunătățire a caracteristicilor aerodinamice ale vehiculelor sau ale ansamblurilor de vehicule, precum și a siguranței rutiere.

Or. de

Justificare

Prelungirea cabinei de tractor îmbunătățește siguranța rutieră și performanțele energetice. Atunci când se operează modificarea trebuie însă să se asigure faptul că vehiculele vor putea participa la transportul combinat. În același timp, trebuie să se asigure faptul că vehiculele sunt compatibile cu autostrăzile feroviare, care joacă un rol major în special în transportul transalpin. Prelungirea cu maximum 400 mm a cabinei tractorului asigură acest lucru.

Amendamentul 227

Silvia-Adriana Țicău

Propunere de directivă

Articolul 1 – alineatul 1 – punctul 7

Directiva 96/53/CE

Articolul 9 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

În scopul ameliorării performanțelor aerodinamice și de siguranță rutieră ale vehiculelor sau ale ansamblurilor de vehicule, lungimile maxime prevăzute la anexa I punctul 1.1 pot fi depășite în cazul vehiculelor sau al ansamblurilor de vehicule care îndeplinesc cerințele prevăzute la alineatul (2) de mai jos. Aceste depășiri sunt admise **în special** pentru a permite o construcție a cabinelor tractoarelor care să asigure o îmbunătățire a caracteristicilor aerodinamice ale vehiculelor sau ale ansamblurilor de vehicule, precum și a siguranței rutiere.

Amendamentul

În scopul ameliorării performanțelor aerodinamice și de siguranță rutieră ale vehiculelor sau ale ansamblurilor de vehicule, lungimile maxime prevăzute la anexa I punctul 1.1 pot fi depășite în cazul vehiculelor sau al ansamblurilor de vehicule care îndeplinesc cerințele prevăzute la alineatul (2) de mai jos. Aceste depășiri sunt admise **doar** pentru a permite o construcție a cabinelor tractoarelor care să asigure o îmbunătățire a caracteristicilor aerodinamice ale vehiculelor sau ale ansamblurilor de vehicule, precum și a siguranței rutiere.

Amendamentul 228
Anna Ibrisagic

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7
Directiva 96/53/CE
Articolul 9 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

În scopul ameliorării **performanțelor aerodinamice și de siguranță rutieră** ale vehiculelor sau **ale** ansamblurilor de vehicule, lungimile maxime prevăzute la anexa I punctul 1.1 pot fi depășite în cazul vehiculelor sau al ansamblurilor de vehicule care îndeplinesc cerințele prevăzute la alineatul (2) de mai jos. **Aceste depășiri sunt admise în special pentru a permite o construcție a cabinelor tractoarelor care să asigure o îmbunătățire a caracteristicilor aerodinamice ale vehiculelor sau ale ansamblurilor de vehicule, precum și a siguranței rutiere.**

Amendamentul

În scopul ameliorării **eficienței consumului de combustibili a** vehiculelor sau **a** ansamblurilor de vehicule, lungimile maxime prevăzute la anexa I punctul 1.1 pot fi depășite în cazul vehiculelor sau al ansamblurilor de vehicule care îndeplinesc cerințele prevăzute la alineatul (2) de mai jos **ar putea să fie mărite în limitele stabilite de legislația europeană privind omologarea (Directiva 2007/46) și de cerințele prevăzute de prezenta directivă, care vor trebui elaborate pe viitor, în conformitate cu procedurile prevăzute la articolul 16 alineatul (3). Scopul principal al acestor depășiri este facilitarea îmbunătățirilor designului vehiculelor sau al ansamblurilor de vehicule pentru a îmbunătăți siguranța rutieră. Regulamentul (CE) nr. 661/2009 se modifică în mod corespunzător.**

Or. en

Amendamentul 229
Christine De Veyrac, Dominique Vlasto, Georges Bach

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7
Directiva 96/53/CE
Articolul 9 – alineatul 2 – liniuța 1

Textul propus de Comisie

îmbunătățirea performanțelor
aerodinamice ale vehiculelor,

Amendamentul

îmbunătățirea performanțelor **energetice**
ale vehiculelor,

Or. fr

Justificare

Obiectivul fiind promovarea transporturilor durabile, este esențial să se facă o trimitere explicită la noțiunea de câștig energetic. Aerodinamica în sine nu este scopul prezentei directive, ci un simplu instrument pentru atingerea acestui obiectiv.

Amendamentul 230

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7

Directiva 96/53/CE

Articolul 9 – alineatul 2 – liniuța 2 – punctul i

Textul propus de Comisie

conducătorul auto are o mai bună vizibilitate asupra participanților la trafic vulnerabili, **în special ca** urmare **a unei reduceri a** unghiului mort care restrânge zona de vizibilitate sub parbrizul din față,

Amendamentul

conducătorul auto are o mai bună vizibilitate asupra participanților la trafic vulnerabili, **prin îmbunătățirea tehnologiei, a dimensiunii și a poziționării oglinzilor și, prin** urmare, **reducerea** unghiului mort care restrânge zona de vizibilitate sub parbrizul din față,

Or. en

Amendamentul 231

Brian Simpson

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7

Directiva 96/53/CE

Articolul 9 – alineatul 2 – liniuța 2 – punctul i

Textul propus de Comisie

conducătorul auto **are** o mai bună vizibilitate asupra participanților la trafic vulnerabili, în special ca urmare a unei reduceri a unghiului mort **care restrânge zona de vizibilitate** sub parbrizul din față,

Amendamentul

îmbunătățește vizibilitatea directă, astfel încât conducătorul auto **să aibă** o mai bună vizibilitate asupra participanților la trafic vulnerabili, în special ca urmare a unei reduceri a unghiului mort **de** sub parbrizul din față **și din partea laterală a cabinei;**

Or. en

Justificare

Câmpul de vizibilitate direct nu ar trebui îmbunătățit doar sub parbrizul din față, ci ar trebui să includă și părțile laterale ale vehiculului.

Amendamentul 232
Dieter-Lebrecht Koch

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7
Directiva 96/53/CE
Articolul 9 – alineatul 2 – liniuța 2 – punctul i

Textul propus de Comisie

conducătorul auto are o mai bună vizibilitate asupra participanților la trafic vulnerabili, în special ca urmare a unei reduceri a unghiului mort care restrânge zona de vizibilitate sub parbrizul din față,

Amendamentul

conducătorul auto are o mai bună vizibilitate asupra participanților la trafic vulnerabili, în special ca urmare a unei reduceri a unghiului mort care restrânge zona de vizibilitate sub parbrizul din față **și a unei extinderi a geamurilor laterale în special în zona podelei prin montarea de oglinzi retrovizoare suplimentare. În scopul sporirii vizibilității asupra participanților la trafic mai vulnerabili, precum și pentru zonele care nu sunt vizibile prin parbriz sau oglinzi, cum ar fi partea din spate a vehiculului, este necesară instalarea de sisteme video,**

Or. de

Amendamentul 233
Brian Simpson

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7

Directiva 96/53/CE

Articolul 9 – alineatul 2 – liniuța 2 – punctul ii

Textul propus de Comisie

sunt reduse pagubele produse în caz de coliziune,

Amendamentul

sunt reduse pagubele produse în caz de coliziune **cu alte vehicule prin îmbunătățirea performanței privind absorbția de energie a cabinelor,**

Or. en

Amendamentul 234
Inés Ayala Sender

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7

Directiva 96/53/CE

Articolul 9 – alineatul 2 – liniuța 2 – punctul ii

Textul propus de Comisie

sunt reduse pagubele produse în caz de coliziune,

Amendamentul

sunt reduse pagubele produse în caz de coliziune, **în special prin încurajarea devierii în lateral a utilizatorilor vulnerabili astfel încât să se evite să fie loviți de cabina vehiculului.**

Or. es

Justificare

Noile cabine trebuie proiectate în așa fel încât să împiedice lovirea bicicliștilor, a pietonilor și a motocicliștilor în caz de coliziune, întrucât urmările pot fi fatale, totuși, proiectarea cabinei este îmbunătățită mult și marginile sunt atenuate. Dacă proiectarea cabinei include caracteristici care ajută propulsarea pietonului/biciclistului în lateral, aceasta va contribui în primul rând la prevenirea deceselor și, în al doilea rând, la reducerea semnificativă a daunelor și la creșterea șanselor de supraviețuire.

Amendamentul 235

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7

Directiva 96/53/CE

Articolul 9 – alineatul 2 – liniuța 2 – punctul ii

Textul propus de Comisie

sunt reduse pagubele produse în caz de coliziune,

Amendamentul

sunt reduse pagubele produse în caz de coliziune ***prin îmbunătățirea performanței privind absorbția de energie a cabinelor,***

Or. en

Amendamentul 236

Brian Simpson

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7

Directiva 96/53/CE

Articolul 9 – alineatul 2 – liniuța 2 – punctul iia (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(iia) îmbunătățirea gradului de protecție a pietonilor prin adaptarea structurii frontale în vederea reducerii la minimum a riscului de a trece peste participanții la trafic vulnerabili în cazul coliziunii cu aceștia;

Or. en

Justificare

Este important să se abordeze și depășirile.

Amendamentul 237

Dieter-Lebrecht Koch

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7

Directiva 96/53/CE
Articolul 9 – alineatul 2 – liniuța 4

Textul propus de Comisie

confortul și siguranța conducătorilor auto.

Amendamentul

confortul, **pentru îmbunătățirea condițiilor de muncă**, și siguranța conducătorilor auto.

Or. de

Amendamentul 238
Bogusław Liberadzki

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7
Directiva 96/53/CE
Articolul 9 – alineatul 2 – ultima teză

Textul propus de Comisie

Depășirea limitelor maxime de lungime nu atrage creșterea capacității vehiculelor sau a ansamblurilor de vehicule.

Amendamentul

Depășirea limitelor maxime de lungime **ale cabinei tractorului cu 800 mm** nu atrage creșterea capacității **de încărcare a** vehiculelor sau a ansamblurilor de vehicule.

Or. en

Amendamentul 239
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7
Directiva 96/53/CE
Articolul 9 – alineatul 2 – liniuța 4

Textul propus de Comisie

confortul și siguranța conducătorilor auto.

Amendamentul

confortul, **sănătatea** și siguranța conducătorilor auto.

Or. en

Justificare

Directiva-cadru 89/391 privind securitatea și sănătatea la locul de muncă, cu ierarhia sa de prevenție, prevede cadrul de eliminare la sursă a vibrațiilor transmise întregului corp și a surselor de tulburări musculoscheletale, inclusiv probleme cu spatele. A se vedea, de asemenea: „Implicațiile presiunilor și eforturilor comportamentului în trafic ale conducătorilor auto autorizați să conducă autovehicule din categoria C (BAST)” 2010.

Amendamentul 240 **Bogusław Liberadzki**

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7
Directiva 96/53/CE
Articolul 9 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

Înainte de ***punerea*** pe piață a noilor modele de autovehicule, statele membre testează ***performanțele aerodinamice ale*** acestora ***și eliberează un certificat în acest sens, prin care se atestă respectarea cerințelor de la alineatul (2) de mai sus.*** Certificatele de testare eliberate într-un stat membru sunt recunoscute de către celelalte state membre.

Amendamentul

Înainte de ***introducerea*** pe piață a noilor modele de autovehicule, statele membre testează ***și certifică performanța aerodinamică a*** acestora, certificatele de testare eliberate într-un stat membru sunt recunoscute de către celelalte state membre. ***Rezultatele procedurii de testare și performanța aerodinamică și alte valori de intrare ale camioanelor testate sunt făcute publice.***

Or. en

Amendamentul 241 **Phil Bennion**

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7
Directiva 96/53/CE
Articolul 9 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

Înainte de punerea pe piață a noilor modele de autovehicule, statele membre testează ***performanțele aerodinamice ale*** acestora

Amendamentul

Înainte de punerea pe piață a noilor modele de autovehicule, statele membre testează ***performanța aerodinamică a*** acestora și

și eliberează un certificat în acest sens, **prin care se atestă respectarea cerințelor** de la alineatul (2) de mai sus. Certificatele de testare eliberate într-un stat membru sunt recunoscute de către celelalte state membre.

eliberează un certificat în acest sens. **Testarea performanței aerodinamice a acestor vehicule este în conformitate cu normele relevante de măsurare a performanței aerodinamice elaborate de Comisia Europeană. Aceasta va certifica consecvența și conformitatea cu cerințele** de la alineatul (2) de mai sus. Certificatele de testare eliberate într-un stat membru sunt recunoscute de către celelalte state membre.

Or. en

Amendamentul 242

Jörg Leichtfried

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7

Directiva 96/53/CE

Articolul 9 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(3a) În ceea ce privește autorizarea depășirilor lungimii maxime prin ajustări aerodinamice în conformitate cu articolele 8 și 9, se impune o evaluare de ansamblu a vehiculului sau a ansamblului de vehicule, care să asigure faptul că depășirea totală a lungimii nu produce efecte negative semnificative asupra siguranței rutiere și a fluidității traficului, în special din cauza anumitor parametri de infrastructură.

Or. de

Amendamentul 243

Brian Simpson, Saïd El Khadraoui

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7

Directiva 96/537/CE
Articolul 9 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(3a) Cerințele de siguranță menționate la articolul 9.2 și cerințele de proiectare a cabinei menționate la articolul 9a (nou) devin obligatorii pentru toate vehiculele din categoriile N2 și N3 începând cu 1 ianuarie 2020.

Or. en

Justificare

Pentru a îmbunătăți siguranța rutieră, este esențial să se mandateze îmbunătățiri în materie de siguranță pentru toate camioanele, inclusiv camioanele urbane.

Amendamentul 244

Christine De Veyrac, Dominique Vlasto, Dominique Riquet

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7

Directive 96/53/CE

Articolul 1 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(3a) Pentru vehiculele noi din categoriile N2 și N3 se utilizează cabine de tractor care respectă cerințele de siguranță menționate la articolul 9 alineatul (2) începând cu [zece ani de la intrarea în vigoare a prezentei directive].

Or. fr

Justificare

Având în vedere ciclul de viață a unei cabine, ar trebui acordat un termen suficient pentru a permite întreprinderilor din acest sector să se adapteze la modificările în materie de reglementare și pentru a garanta o concurență liberă și loială.

Amendamentul 245
Patricia van der Kammen

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7
Directiva 96/53/CE
Articolul 9 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 16, în completarea cerințelor pe care trebuie să le îndeplinească noile cabine ale tractoarelor, menționate la alineatul (2). Acestea se prezintă sub forma unor caracteristici tehnice, a unor niveluri minime de performanță, a unor constrângeri privind proiectarea și a unor proceduri pentru eliberarea certificatului de testare menționat la alineatul (3).

Amendamentul

eliminat

Or. nl

Amendamentul 246
Oldřich Vlasák

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7
Directiva 96/53/CE
Articolul 9 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 16, în completarea cerințelor pe care trebuie să le îndeplinească noile cabine ale tractoarelor, menționate la alineatul (2). Acestea se prezintă sub forma unor caracteristici tehnice, a unor niveluri minime de performanță, a unor constrângeri privind proiectarea și a unor proceduri pentru eliberarea certificatului de testare menționat la alineatul (3).

Amendamentul

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 16, în completarea cerințelor pe care trebuie să le îndeplinească noile cabine ale tractoarelor, menționate la alineatul (2). Acestea se prezintă sub forma unor caracteristici tehnice, a unor niveluri minime de performanță, a unor constrângeri privind proiectarea și a unor proceduri pentru eliberarea certificatului de testare menționat la alineatul (3). **Comisia adoptă actele delegate sus-menționate cel târziu**

la un an de la intrarea în vigoare a prezentei directive.

Or. cs

Justificare

Din motive de siguranță a traficului rutier și de dezvoltare a echipamentului propus de producători, ar fi indicat pentru Comisie să furnizeze specificații mai detaliate ale echipamentului propus cât mai repede posibil.

Amendamentul 247
Jörg Leichtfried

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7
Directiva 96/53/CE
Articolul 9 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 16, în completarea cerințelor pe care trebuie să le îndeplinească noile cabine **ale tractoarelor**. Acestea se prezintă sub forma unor caracteristici tehnice, a unor niveluri minime de performanță, a unor constrângeri privind proiectarea și a unor proceduri pentru eliberarea certificatului de testare menționat la alineatul (3).

Amendamentul

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 16, în completarea cerințelor pe care trebuie să le îndeplinească noile cabine. Acestea se prezintă sub forma unor caracteristici tehnice, a unor niveluri minime de performanță, a unor constrângeri privind proiectarea și a unor proceduri pentru eliberarea certificatului de testare menționat la alineatul (3).

Or. en

Justificare

Termenul „tractor” ar trebui eliminat, deoarece acesta s-ar aplica doar vehiculelor articulate. Prezenta directivă ar trebui totuși să vizeze îmbunătățirea siguranței rutiere a tuturor cabinelor de camioane.

Amendamentul 248
Brian Simpson

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7
Directiva 96/53/CE
Articolul 9 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 16, în completarea cerințelor pe care trebuie să le îndeplinească noile cabine **ale tractoarelor**. Acestea se prezintă sub forma unor caracteristici tehnice, a unor niveluri minime de performanță, a unor constrângeri privind proiectarea și a unor proceduri pentru eliberarea certificatului de testare menționat la alineatul (3).

Amendamentul

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 16, în completarea cerințelor pe care trebuie să le îndeplinească noile cabine: Acestea se prezintă sub forma unor caracteristici tehnice, a unor niveluri minime de performanță, a unor constrângeri privind proiectarea și a unor proceduri pentru eliberarea certificatului de testare menționat la alineatul (3) **și sunt adoptate nu mai târziu de doi ani de la publicarea prezentei directive.**

Or. en

Justificare

În scopul siguranței rutiere și al reducerii deceselor evitabile și inutile pe de drumurile noastre, este esențial ca aceste noi norme să fie adoptate cât mai curând posibil.

Amendamentul 249
Phil Bennion

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7
Directiva 96/53/CE
Articolul 9 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

Comisia **este împuternicită să adopte** acte delegate în conformitate cu articolul 16, în completarea cerințelor pe care trebuie să le îndeplinească noile cabine ale tractoarelor. Acestea se prezintă sub forma unor caracteristici tehnice, a unor niveluri minime de performanță, a unor constrângeri privind proiectarea și a unor proceduri pentru eliberarea certificatului de

Amendamentul

Nu mai târziu de data publicării prezentei directive, Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 16, în completarea cerințelor pe care trebuie să le îndeplinească noile cabine ale tractoarelor **în cadrul Regulamentelor CEE-ONU**. Acestea se prezintă sub forma unor caracteristici tehnice, a unor niveluri minime de **siguranță și performanță**

testare menționat la alineatul (3).

aerodinamică, a unor constrângeri privind proiectarea și a unor proceduri pentru eliberarea certificatului de testare menționat la alineatul (3).

Or. en

Amendamentul 250
Inés Ayala Sender

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7
Directiva 96/53/CE
Articolul 9 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 16, în completarea cerințelor pe care trebuie să le îndeplinească noile cabine ale tractoarelor, menționate la alineatul (2). Acestea se prezintă sub forma unor caracteristici tehnice, a unor niveluri minime de performanță, a unor constrângeri privind proiectarea și a unor proceduri pentru eliberarea certificatului de testare menționat la alineatul (3).

Amendamentul

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 16, în completarea cerințelor pe care trebuie să le îndeplinească noile cabine ale tractoarelor, menționate la alineatul (2). Acestea se prezintă sub forma unor caracteristici tehnice, a unor niveluri minime de performanță, a unor constrângeri privind proiectarea și a unor proceduri pentru eliberarea certificatului de testare menționat la alineatul (3). ***Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia se consultă cu părțile interesate (constructori, conducători auto, asociații de siguranță a drumurilor, autorități de trafic, centre de instruire etc.) și publică un raport privind rezultatele consultării.***

Or. es

Justificare

Comisia trebuie să realizeze consultarea relevantă cu părțile interesate precum conducătorii auto, întrucât ele sunt direct afectate de noile cerințe și contribuția lor este de interes.

Amendamentul 251
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7
Directiva 96/53/CE
Articolul 9 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 16, în completarea cerințelor pe care trebuie să le îndeplinească noile cabine ale tractoarelor. Acestea se prezintă sub forma unor caracteristici tehnice, **a unor niveluri minime de performanță, a unor constrângeri privind proiectarea** și a unor proceduri pentru eliberarea certificatului de testare menționat la alineatul (3).

Amendamentul

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 16, în completarea cerințelor pe care trebuie să le îndeplinească noile cabine ale tractoarelor. Acestea se prezintă sub forma unor caracteristici tehnice și a unor proceduri pentru eliberarea certificatului de testare menționat la alineatul (3) **și sunt adoptate nu mai târziu de doi ani de la publicarea prezentei directive.**

Or. en

Amendamentul 252
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7 a (nou)
Directiva 96/53/CE
Articolul 9 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

7a. Se adaugă următorul articol 9a:

Articolul 9a

Cerințele de siguranță menționate la articolul 9.2 devin obligatorii pentru toate vehiculele din categoriile N2 și N3 începând cu 1 ianuarie 2016.

Or. en

Amendamentul 253
Brian Simpson, Saïd El Khadraoui

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7 a (nou)
Directiva 96/53/CE
Articolul 9 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

7a. Se adaugă articolul 9a:

Articolul 9a

(1) În scopul de a îmbunătăți siguranța și confortul conducătorului auto și, în final, pentru a se asigura îmbunătățirea siguranței rutiere a vehiculelor în sfera de aplicare a prezentei directive, cerințele de siguranță și confort de îndeplinit de către cabinele conducătorului auto sunt următoarele:

– conformitatea cu cerințele prevăzute în Directiva-cadru 89/391/CEE privind securitatea și siguranța la locul de muncă, cu ierarhia sa a măsurilor de prevenire pentru eliminarea surselor de vibrație transmise în întreg corpul și a tulburărilor musculoscheletale;

, dotarea cabinei conducătorului auto cu caracteristici de siguranță, pornind de la o ieșire de siguranță în caz de incendiu a cabinei;

– creșterea dimensiunii cabinei conducătorului auto:

(i) un spațiu sporit între scaunul conducătorului auto și cușetă;

(ii) o dimensiune sporită a cușetei conducătorului auto;

(iii) spațiu adecvat pentru doi conducători auto, atunci când vehiculul este dublu dotat;

(iv) spațiu adecvat de depozitare pentru lucrurile personale ale conducătorului auto.

(2) Înainte de introducerea pe piață, caracteristicile de siguranță și confort pentru conducătorul auto ale noilor proiectări de autovehicule sunt testate de

statele membre, care vor elibera un certificat în acest sens. Acesta va certifica respectarea cerințelor de la alineatul (1) de mai sus. Certificatele de testare eliberate într-un stat membru sunt recunoscute de către celelalte state membre.

(3) La elaborarea pe viitor a criteriilor specificate la alineatul (1) de mai sus, Comisia este asistată de un comitet alcătuit din state membre, experți și parteneri sociali. Comitetul va elabora caracteristicile tehnice, nivelurile minime de performanță și procedurile pentru stabilirea unui certificat de testare care indică o creștere a siguranței și a confortului conducătorului auto menționate la alineatul (1).

Or. en

Justificare

Este esențial să se utilizeze oportunitatea de a îmbunătăți dimensiunea, siguranța și confortul cabinei conducătorului auto. Aceste simple modificări ale mediului de lucru al conducătorului auto au potențialul de a avea un impact pozitiv asupra adecvării conducătorilor auto la un șofat sigur, contribuind astfel la îmbunătățirea siguranței rutiere.

Amendamentul 254

Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7 a (nou)

Directiva 96/53/CE

Articolul 9 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

7a. Se adaugă articolul 9a:

Articolul 9a

În scopul de a îmbunătăți siguranța și confortul conducătorului auto și, în final, pentru a se asigura îmbunătățirea siguranței rutiere a vehiculelor în sfera de aplicare a prezentei directive, cerințele de

siguranță și confort de îndeplinit de către cabinele conducătorului auto sunt următoarele:

– conformitatea cu cerințele prevăzute în Directiva-cadru 89/391/CEE privind securitatea și siguranța la locul de muncă, cu ierarhia sa a măsurilor de prevenire pentru eliminarea surselor de vibrație transmise în întreg corpul și a tulburărilor musculoscheletale;

, dotarea cabinei conducătorului auto cu caracteristici de siguranță, pornind de la o ieșire de siguranță în caz de incendiu a cabinei;

, creșterea dimensiunii cabinei conducătorului auto pentru a adapta cerințele de siguranță și confort pentru scaunele și cușetele conducătorului auto, ținând seama de situațiile de urgență.

Or. en

Amendamentul 255
Oldřich Vlasák

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 9
Directiva 96/53/CE
Articolul 10 a – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Greutățile maxime ale vehiculelor cu propulsie ***hibridă sau cu propulsie exclusiv electrică*** sunt cele indicate la anexa I punctul 2.3.1.

Amendamentul

Greutățile maxime ale vehiculelor cu propulsie ***alternativă, care nu utilizează în mod exclusiv combustibili fosili și care, prin urmare, nu produc poluare sau produc poluare doar la un nivel redus,*** sunt cele indicate la anexa I punctul 2.3.1.

Or. cs

Justificare

Pentru a menține neutralitatea tehnologică a legislației propuse, este esențial ca viitoarele tehnologii – precum pile de combustie – să fie incluse.

Amendamentul 256
Philippe De Backer

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 9
Directiva 96/53/CE
Articolul 10 a – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Greutățile maxime ale vehiculelor **cu propulsie hibridă sau cu propulsie exclusiv electrică** sunt cele indicate la anexa I punctul 2.3.1.

Amendamentul

Greutățile maxime ale vehiculelor **care folosesc combustibili alternativi** sunt cele indicate la anexa I punctul 2.5.

Or. en

Justificare

Este important să existe o legislație care să fie neutră din punct de vedere tehnologic, prin urmare, toate vehiculele care utilizează combustibili alternativi ar trebui să poată să își mărească greutatea.

Amendamentul 257
Phil Bennion

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 9
Directiva 96/53/CE
Articolul 10 a – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Greutățile maxime ale vehiculelor **cu propulsie hibridă sau cu propulsie exclusiv electrică** sunt cele indicate la anexa I punctul 2.3.1.

Amendamentul

Greutățile maxime ale vehiculelor **care sunt dotate cu tehnologii cu emisii scăzute de dioxid de carbon** sunt cele indicate la anexa I punctul 2.3.4.

Or. en

Amendamentul 258
Hubert Pirker

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 9
Directiva 96/53/CE
Articolul 10 a – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Vehiculele cu propulsie **hibridă sau electrică** trebuie, totuși, să respecte limitele indicate la anexa I punctul 3: Greutatea maximă autorizată pe osie.

Amendamentul

Vehiculele cu propulsie **alternativă** trebuie, totuși, să respecte limitele indicate la anexa I punctul 3: Greutatea maximă autorizată pe osie.

Or. de

Justificare

Formularea este în conformitate cu principiul neutralității tehnologice.

Amendamentul 259
Phil Bennion

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 9
Directiva 96/53/CE
Articolul 10 a – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Vehiculele cu **propulsie hibridă sau electrică** trebuie, totuși, să respecte limitele indicate la anexa I punctul 3: **Greutatea** maximă autorizată pe osie.

Amendamentul

Vehiculele **echipate** cu **tehnologii cu emisii scăzute de dioxid de carbon** trebuie, totuși, să respecte limitele indicate la anexa I punctul 3: **greutatea** maximă autorizată pe osie.

Or. en

Amendamentul 260
Bogusław Liberadzki

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 9 a (nou)
Directiva 96/53/CE
Articolul 10 aa (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Vehiculele din categoriile N2 și N3 respectă cerințele de siguranță menționate la articolul 9.2 începând cu 1 ianuarie 2020.

Or. en

Amendamentul 261
Georges Bach, Bogusław Liberadzki

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 9 a (nou)
Directiva 96/53/CE
Articolul 10 ab (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Până la sfârșitul anului 2018, Comisia revizuieste prezenta directivă pentru a analiza impactul utilizării la nivel transfrontalier a vehiculelor sau a ansamblurilor de vehicule care depășesc dimensiunile maxime prevăzute în anexa I. Evaluarea de impact efectuată de Comisie analizează impactul asupra siguranței rutiere, asupra schimbării modale și consecințele asupra infrastructurii și a mediului înconjurător. Pe baza rezultatelor acestei evaluări de impact, Comisia face o propunere legislativă pentru a modifica directiva, dacă este cazul.

Or. en

Justificare

O analiză cuprinzătoare a consecințelor utilizării PCN în transportul internațional de mărfuri este necesară înainte de ridicarea restricțiilor. Evaluarea de impact ar trebui să includă efectele asupra siguranței rutiere, asupra schimbării modale, asupra mediului și a emisiilor de CO₂ și asupra mediului înconjurător.

Amendamentul 262
Anne E. Jensen

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 10
Directiva 96/53/CE
Articolul 11 – paragraful 1 – prima parte

Textul propus de Comisie

Dimensiunile maxime stabilite la anexa I punctele 1.1 și 1.6 pot fi depășite cu 15 cm în cazul vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule care efectuează un transport de containere sau caroserii mobile de 45 de picioare, **în cazul în care transportul rutier al containerului sau al caroseriei mobile face parte dintr-o operațiune de transport intermodal.**

Amendamentul

Dimensiunile maxime stabilite la anexa I punctele 1.1 și 1.6 pot fi depășite cu 15 cm în cazul vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule care efectuează un transport de containere sau caroserii mobile de 45 de picioare.

Or. en

Justificare

Utilizarea extinsă a containerelor de 45 de picioare nu ar trebui să fie limitată la operațiuni de transport intermodal.

Amendamentul 263
Markus Ferber

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 10
Directiva 96/53/CE
Articolul 11 – paragraful 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

Dimensiunile maxime stabilite la anexa I punctele 1.1 și 1.6 pot fi depășite cu 15 cm în cazul vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule care efectuează un transport de containere sau caroserii mobile de 45 de picioare, în cazul în care transportul rutier al containerului sau al caroseriei mobile face parte dintr-o operațiune de transport intermodal.

Amendamentul

Pentru consolidarea transportului intermodal/combinat și creșterea performanțelor energetice, dimensiunile vehiculelor/ansamblurilor de vehicule se adaptează unităților de transport intermodale și în conformitate cu dimensiunile maxime admise stabilite în anexa I.

Amendamentul 264
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 10
Directiva 96/53/CE
Articolul 11 – paragraful 1 – prima parte

Textul propus de Comisie

Dimensiunile maxime stabilite la anexa I punctele 1.1 și 1.6 **pot fi depășite cu 15 cm în cazul vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule care efectuează un transport de containere sau caroserii mobile de 45 de picioare, în cazul în care transportul rutier al containerului sau al caroseriei mobile face parte dintr-o operațiune de transport intermodal.**

Amendamentul

Dimensiunile maxime stabilite la anexa I punctele 1.1 și 1.6 **nu trebuie să afecteze evoluțiile pozitive ale sistemelor de transport combinat precum sistemele intermodale orizontale sau bimodale.**

Amendamentul 265
Peter van Dalen

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 10
Directiva 96/53/CE
Articolul 11 – paragraful 1 – prima parte

Textul propus de Comisie

Dimensiunile maxime stabilite la anexa I punctele 1.1 și 1.6 pot fi depășite cu **15** cm în cazul vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule care efectuează un transport de containere sau caroserii mobile de 45 de picioare, în cazul în care transportul rutier al containerului sau al caroseriei mobile face parte dintr-o operațiune de transport intermodal.

Amendamentul

Dimensiunile maxime stabilite la anexa I punctele 1.1 și 1.6 pot fi depășite cu **80** cm în cazul vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule care efectuează un transport de containere sau caroserii mobile de 45 de picioare, în cazul în care transportul rutier al containerului sau al caroseriei mobile face parte dintr-o operațiune de transport intermodal.

Amendamentul 266
Philippe De Backer

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 10
Directiva 96/53/CE
Articolul 11 – paragraful 1 – prima parte

Textul propus de Comisie

Dimensiunile maxime stabilite la anexa I punctele 1.1 și 1.6 pot fi depășite cu **15** cm în cazul vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule care efectuează un transport de containere sau caroserii mobile de 45 de picioare, în cazul în care transportul rutier al containerului sau al caroseriei mobile face parte dintr-o operațiune de transport intermodal.

Amendamentul

Dimensiunile maxime stabilite la anexa I punctele 1.1 și 1.6 pot fi depășite cu **80** cm în cazul vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule care efectuează un transport de containere sau caroserii mobile de 45 de picioare, în cazul în care transportul rutier al containerului sau al caroseriei mobile face parte dintr-o operațiune de transport intermodal.

Or. en

Justificare

O lungime suplimentară de 15 cm nu este întotdeauna suficientă pentru vehiculele care transportă containere de 45 de picioare. Belgia, spre exemplu, permite o prelungire cu 77 cm pentru transportarea unui container de 45 de picioare dinspre și înspre un terminal intermodal de pe teritoriul național. Prin urmare, este necesar un amendament care să propună o prelungire suplimentară.

Amendamentul 267
Georgios Koumoutsakos

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 10
Directiva 96/53/CE
Articolul 11 – paragraful 1 – prima parte

Textul propus de Comisie

Dimensiunile maxime stabilite la anexa I punctele 1.1 și 1.6 pot fi depășite cu 15 cm în cazul vehiculelor sau ansamblurilor de

Amendamentul

Dimensiunile maxime stabilite la anexa I punctele 1.1 și 1.6 pot fi depășite cu 15 cm, **iar la punctele 1.2 (a) cu 5 cm** în cazul

vehicule care efectuează un transport de containere sau caroserii mobile de 45 de picioare, în cazul în care transportul rutier al containerului sau al caroseriei mobile face parte dintr-o operațiune de transport intermodal.

vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule care efectuează un transport de containere **de 45 de picioare, de containere** sau caroserii mobile **cu o lățime a platformei** de 45 de picioare, în cazul în care transportul rutier al containerului sau al caroseriei mobile face parte dintr-o operațiune de transport intermodal.

Or. en

Amendamentul 268

Anne E. Jensen

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 10

Directiva 96/53/CE

Articolul 11 – paragraful 1 – a doua parte

Textul propus de Comisie

Amendamentul

În sensul prezentului articol și al punctului 2.2.2 litera (c) de la anexa I, operațiunea de transport intermodal utilizează cel puțin transportul feroviar, fluvial sau maritim. Operațiunea implică, de asemenea, și o componentă rutieră pentru parcursul inițial și/sau terminal. Fiecare dintre componentele rutiere are o lungime mai mică de 300 km pe teritoriul Uniunii Europene sau până la terminalele cele mai apropiate între care există un serviciu regulat. Sunt, de asemenea, considerate operațiuni de transport intermodal operațiunile care utilizează transportul maritim intraeuropean de scurtă distanță, indiferent de lungimile parcurșurilor rutiere inițiale și terminale. Parcursul inițial și parcursul terminal rutier pentru o operațiune care utilizează transportul maritim intraeuropean de scurtă distanță se întind între punctul de încărcare a mărfii și portul maritim corespunzător cel mai apropiat pentru ruta inițială și/sau, dacă este cazul, între portul maritim corespunzător cel mai

eliminat

apropiat și punctul de descărcare a mărfii pentru ruta terminală.

Or. en

Justificare

Utilizarea extinsă a containerelor de 45 de picioare nu ar trebui să fie limitată la operațiuni de transport intermodal.

Amendamentul 269
Patricia van der Kammen

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 10
Directiva 96/53/CE
Articolul 11 – paragraful 1 – a doua parte

Textul propus de Comisie

Amendamentul

În sensul prezentului articol și al punctului 2.2.2 litera (c) de la anexa I, operațiunea de transport intermodal utilizează cel puțin transportul feroviar, fluvial sau maritim. Operațiunea implică, de asemenea, și o componentă rutieră pentru parcursul inițial și/sau terminal. Fiecare dintre componentele rutiere are o lungime mai mică de 300 km pe teritoriul Uniunii Europene sau până la terminalele cele mai apropiate între care există un serviciu regulat. Sunt, de asemenea, considerate operațiuni de transport intermodal operațiunile care utilizează transportul maritim intraeuropean de scurtă distanță, indiferent de lungimile parcursurilor rutiere inițiale și terminale. Parcursul inițial și parcursul terminal rutier pentru o operațiune care utilizează transportul maritim intraeuropean de scurtă distanță se întind între punctul de încărcare a mărfii și portul maritim corespunzător cel mai apropiat pentru ruta inițială și/sau, dacă este cazul, între portul maritim corespunzător cel mai apropiat și punctul de descărcare a mărfii

eliminat

pentru ruta terminală.

Or. nl

Amendamentul 270
Hubert Pirker

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 10
Directiva 96/53/CE
Articolul 11 – paragraful 1 – a doua parte

Textul propus de Comisie

În sensul prezentului articol și al punctului 2.2.2 litera (c) de la anexa I, operațiunea de transport intermodal utilizează cel puțin transportul feroviar, fluvial sau maritim. Operațiunea implică, de asemenea, și o componentă rutieră pentru parcursul inițial și/sau terminal. Fiecare dintre componentele rutiere are o lungime *mai mică de 300 km pe teritoriul Uniunii Europene* sau până la terminalele cele mai apropiate între care există un serviciu regulat. Sunt, de asemenea, considerate operațiuni de transport intermodal operațiunile care utilizează transportul maritim intraeuropean de scurtă distanță, indiferent de lungimile parcursurilor rutiere inițiale și terminale. Parcursul inițial și parcursul terminal rutier pentru o operațiune care utilizează transportul maritim intraeuropean de scurtă distanță se întind între punctul de încărcare a mărfii și portul maritim corespunzător cel mai apropiat pentru ruta inițială și/sau, dacă este cazul, între portul maritim corespunzător cel mai apropiat și punctul de descărcare a mărfii pentru ruta terminală.

Amendamentul

În sensul prezentului articol și al punctului 2.2.2 litera (c) de la anexa I, operațiunea de transport intermodal utilizează cel puțin transportul feroviar, fluvial sau maritim. Operațiunea implică, de asemenea, și o componentă rutieră pentru parcursul inițial și/sau terminal. Fiecare dintre componentele rutiere are o lungime *stabilită de statele membre în funcție de infrastructura existentă și de caracteristicile geografice* sau până la terminalele cele mai apropiate între care există un serviciu regulat. Sunt, de asemenea, considerate operațiuni de transport intermodal operațiunile care utilizează transportul maritim intraeuropean de scurtă distanță, indiferent de lungimile parcursurilor rutiere inițiale și terminale. Parcursul inițial și parcursul terminal rutier pentru o operațiune care utilizează transportul maritim intraeuropean de scurtă distanță se întind între punctul de încărcare a mărfii și portul maritim corespunzător cel mai apropiat pentru ruta inițială și/sau, dacă este cazul, între portul maritim corespunzător cel mai apropiat și punctul de descărcare a mărfii pentru ruta terminală.

Or. de

Justificare

O stabilire rigidă, bazată pe numărul de kilometri, a componentei rutiere a transportului intermodal nu va putea fi pusă în practică în mod rezonabil și nu ia deloc în considerare eficiența, rentabilitatea, mediul sau particularitățile geografice sau de infrastructură din statele membre individuale.

Amendamentul 271

Petri Sarvamaa

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 10

Directiva 96/53/CE

Articolul 11 – paragraful 1 – a doua parte

Textul propus de Comisie

În sensul prezentului articol și al punctului 2.2.2 litera (c) de la anexa I, operațiunea de transport intermodal utilizează cel puțin transportul feroviar, fluvial sau maritim. Operațiunea implică, de asemenea, și o componentă rutieră pentru parcursul inițial și/sau terminal. Fiecare dintre componentele rutiere are o lungime mai mică de 300 km pe teritoriul Uniunii Europene sau până la terminalele cele mai apropiate între care există un serviciu regulat. Sunt, de asemenea, considerate operațiuni de transport intermodal operațiunile care utilizează transportul maritim intraeuropean de scurtă distanță, indiferent de lungimile parcursurilor rutiere inițiale și terminale. Parcursul inițial și parcursul terminal rutier pentru o operațiune care utilizează transportul maritim intraeuropean de scurtă distanță se întind între punctul de încărcare a mărfii și portul maritim corespunzător cel mai apropiat pentru ruta inițială și/sau, dacă este cazul, între portul maritim corespunzător cel mai apropiat și punctul de descărcare a mărfii pentru ruta terminală.

Amendamentul

În sensul prezentului articol și al punctului 2.2.2 litera (c) de la anexa I, operațiunea de transport intermodal utilizează cel puțin transportul feroviar, fluvial sau maritim. Operațiunea implică, de asemenea, și o componentă rutieră pentru parcursul inițial și/sau terminal. Fiecare dintre componentele rutiere are o lungime mai mică de 300 km **sau 50 %** pe teritoriul Uniunii Europene sau până la terminalele cele mai apropiate între care există un serviciu regulat. Sunt, de asemenea, considerate operațiuni de transport intermodal operațiunile care utilizează transportul maritim intraeuropean de scurtă distanță, indiferent de lungimile parcursurilor rutiere inițiale și terminale. Parcursul inițial și parcursul terminal rutier pentru o operațiune care utilizează transportul maritim intraeuropean de scurtă distanță se întind între punctul de încărcare a mărfii și portul maritim corespunzător cel mai apropiat pentru ruta inițială și/sau, dacă este cazul, între portul maritim corespunzător cel mai apropiat și punctul de descărcare a mărfii pentru ruta terminală.

Or. en

Amendamentul 272
Dieter-Lebrecht Koch

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 10
Directiva 96/53/CE
Articolul 11 – paragraful 1 – partea a doua

Textul propus de Comisie

În sensul prezentului articol și al punctului 2.2.2 litera (c) de la anexa I, operațiunea de transport intermodal utilizează cel puțin transportul feroviar, fluvial sau maritim. Operațiunea implică, de asemenea, și o componentă rutieră pentru parcursul inițial și/sau terminal. Fiecare dintre componentele rutiere are o lungime mai mică de **300** km pe teritoriul Uniunii Europene sau până la terminalele cele mai apropiate între care există un serviciu regulat. Sunt, de asemenea, considerate operațiuni de transport intermodal operațiunile care utilizează transportul maritim intraeuropean de scurtă distanță, indiferent de lungimile parcursurilor rutiere inițiale și terminale. Parcursul inițial și parcursul terminal rutier pentru o operațiune care utilizează transportul maritim intraeuropean de scurtă distanță se întind între punctul de încărcare a mărfii și portul maritim corespunzător cel mai apropiat pentru ruta inițială și/sau, dacă este cazul, între portul maritim corespunzător cel mai apropiat și punctul de descărcare a mărfii pentru ruta terminală.

Amendamentul

În sensul prezentului articol și al punctului 2.2.2 litera (c) de la anexa I, operațiunea de transport intermodal utilizează cel puțin transportul feroviar, fluvial sau maritim. Operațiunea implică, de asemenea, și o componentă rutieră pentru parcursul inițial și/sau terminal. Fiecare dintre componentele rutiere are o lungime mai mică de **500** km pe teritoriul Uniunii Europene sau până la terminalele cele mai apropiate între care există un serviciu regulat. Sunt, de asemenea, considerate operațiuni de transport intermodal operațiunile care utilizează transportul maritim intraeuropean de scurtă distanță, indiferent de lungimile parcursurilor rutiere inițiale și terminale. Parcursul inițial și parcursul terminal rutier pentru o operațiune care utilizează transportul maritim intraeuropean de scurtă distanță se întind între punctul de încărcare a mărfii și portul maritim corespunzător cel mai apropiat pentru ruta inițială și/sau, dacă este cazul, între portul maritim corespunzător cel mai apropiat și punctul de descărcare a mărfii pentru ruta terminală.

Or. de

Amendamentul 273
Ismail Ertug

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 10

Directiva 96/53/CE

Articolul 11 – paragraful 1 – a doua parte

Textul propus de Comisie

În sensul prezentului articol și al punctului 2.2.2 litera (c) de la anexa I, operațiunea de transport intermodal utilizează cel puțin transportul feroviar, fluvial sau maritim. Operațiunea implică, de asemenea, și o componentă rutieră pentru parcursul inițial și/sau terminal. Fiecare dintre componentele rutiere are o lungime mai mică de **300 km** pe teritoriul Uniunii Europene sau până la terminalele cele mai apropiate între care există un serviciu regulat. ***Sunt, de asemenea, considerate operațiuni de transport intermodal operațiunile care utilizează transportul maritim intraeuropean de scurtă distanță, indiferent de lungimile parcursurilor rutiere inițiale și terminale. Parcursul inițial și parcursul terminal rutier pentru o operațiune care utilizează transportul maritim intraeuropean de scurtă distanță se întind între punctul de încărcare a mărfii și portul maritim corespunzător cel mai apropiat pentru ruta inițială și/sau, dacă este cazul, între portul maritim corespunzător cel mai apropiat și punctul de descărcare a mărfii pentru ruta terminală.***

Amendamentul

În sensul prezentului articol și al punctului 2.2.2 litera (c) de la anexa I, operațiunea de transport intermodal **și combinat** utilizează cel puțin transportul feroviar, fluvial sau maritim. Operațiunea implică, de asemenea, și o componentă rutieră pentru parcursul inițial și/sau terminal. Fiecare dintre componentele rutiere are o lungime mai mică de **150 km în linie dreaptă** pe teritoriul Uniunii Europene sau până la terminalele cele mai apropiate între care există un serviciu regulat.

Or. de

Justificare

Definiția transportului intermodal și combinat trebuie să se bazeze pe Directiva 92/106/CEE în vigoare, care limitează componenta rutieră la 150 km.

Amendamentul 274

Silvia-Adriana Țicău

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 10

Directiva 96/53/CE

Articolul 11 – paragraful 1 – a doua parte

Textul propus de Comisie

În sensul prezentului articol și al punctului 2.2.2 litera (c) de la anexa I, operațiunea de transport intermodal utilizează cel puțin transportul feroviar, fluvial sau maritim. Operațiunea implică, de asemenea, și o componentă rutieră pentru parcursul inițial și/sau terminal. Fiecare dintre componentele rutiere are o lungime mai mică de 300 km pe teritoriul Uniunii Europene sau până la terminalele cele mai apropiate între care există un serviciu regulat. Sunt, de asemenea, considerate operațiuni de transport intermodal operațiunile care utilizează transportul maritim *intraeuropean* de scurtă distanță, indiferent de lungimile parcursurilor rutiere inițiale și terminale. ***Parcursul inițial și parcursul terminal rutier pentru o operațiune care utilizează transportul maritim intraeuropean de scurtă distanță se întind între punctul de încărcare a mărfii și portul maritim corespunzător cel mai apropiat pentru ruta inițială și/sau, dacă este cazul, între portul maritim corespunzător cel mai apropiat și punctul de descărcare a mărfii pentru ruta terminală.***

Amendamentul

În sensul prezentului articol și al punctului 2.2.2 litera (c) de la anexa I, operațiunea de transport intermodal utilizează cel puțin transportul feroviar, fluvial și/sau maritim. Operațiunea implică, de asemenea, și o componentă rutieră pentru parcursul inițial și/sau terminal. Fiecare dintre componentele rutiere are o lungime mai mică de 300 km pe teritoriul Uniunii Europene sau până la terminalele cele mai apropiate între care există un serviciu regulat. Sunt, de asemenea, considerate operațiuni de transport intermodal operațiunile care utilizează transportul maritim *și/sau fluvial* de scurtă distanță, indiferent de lungimile parcursurilor rutiere inițiale și terminale.

Or. ro

Amendamentul 275

Inés Ayala Sender

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 10

Directiva 96/53/CE

Articolul 11 – paragraful 1 – a doua parte

Textul propus de Comisie

În sensul prezentului articol și al punctului 2.2.2 litera (c) de la anexa I, operațiunea de transport intermodal utilizează cel puțin transportul feroviar, fluvial sau maritim. Operațiunea implică, de asemenea, și o componentă rutieră pentru parcursul inițial și/sau terminal.

Fiecare dintre componentele rutiere are o lungime mai mică de 300 km pe teritoriul Uniunii Europene sau până la terminalele cele mai apropiate între care există un serviciu regulat. Sunt, de asemenea, considerate operațiuni de transport intermodal operațiunile care utilizează transportul maritim intraeuropean de scurtă distanță, indiferent de lungimile parcursurilor rutiere inițiale și terminale.

Parcursul inițial și parcursul terminal rutier pentru o operațiune care utilizează transportul maritim intraeuropean de scurtă distanță se întind între punctul de încărcare a mărfii și portul maritim corespunzător cel mai apropiat pentru ruta inițială și/sau, dacă este cazul, între portul maritim corespunzător cel mai apropiat și punctul de descărcare a mărfii pentru ruta terminală.

Amendamentul

În sensul prezentului articol și al punctului 2.2.2 litera (c) de la anexa I, operațiunea de transport intermodal utilizează cel puțin transportul feroviar, fluvial sau maritim. Operațiunea implică, de asemenea, și o componentă rutieră pentru parcursul inițial și/sau terminal.

Pentru astfel de operațiuni, numărul total de componente rutiere nu este mai mare de 30 % din distanța generală totală sau până la terminalele cele mai apropiate între care există un serviciu regulat. Sunt, de asemenea, considerate operațiuni de transport intermodal operațiunile care utilizează transportul maritim intraeuropean de scurtă distanță, iar componenta maritimă reprezintă cel puțin 20 % din distanța generală totală.

Parcursul inițial și parcursul terminal rutier pentru o operațiune care utilizează transportul maritim intraeuropean de scurtă distanță se întind între punctul de încărcare a mărfii și portul maritim corespunzător cel mai apropiat pentru ruta inițială și/sau, dacă este cazul, între portul maritim corespunzător cel mai apropiat și punctul de descărcare a mărfii pentru ruta terminală.

Or. en

Justificare

Propunerea Comisiei stabilește o limită arbitrară pentru călătoriile multimodale de 300 km. Acest amendament încearcă să propună o cale alternativă de măsurare a multimodalității prin stabilirea procentului de călătorii rutiere din distanța generală totală. Acest amendament încearcă, de asemenea, să echilibreze dispozițiile privind sectorul maritim, întrucât Comisia sugerează luarea în considerare a întregului transport maritim intraeuropean combinat cu călătorii multimodale rutiere, indiferent de distanță.

Amendamentul 276
Philippe De Backer

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 10

Directiva 96/53/CE

Articolul 11 – paragraful 1 – a doua parte

Textul propus de Comisie

În sensul prezentului articol și al punctului 2.2.2 litera (c) de la anexa I, operațiunea de transport intermodal utilizează **cel puțin** transportul feroviar, fluvial sau maritim. Operațiunea implică, de asemenea, și o componentă rutieră pentru parcursul inițial și/sau terminal.

Fiecare dintre componentele rutiere are o lungime mai mică de 300 km pe teritoriul Uniunii Europene sau până la terminalele cele mai apropiate între care există un serviciu regulat. Sunt, de asemenea, considerate operațiuni de transport intermodal operațiunile care utilizează transportul maritim intraeuropean de scurtă distanță, indiferent de lungimile parcursurilor rutiere inițiale și terminale.

Parcursul inițial și parcursul terminal rutier pentru o operațiune care utilizează transportul maritim intraeuropean de scurtă distanță se întind între punctul de încărcare a mărfii și portul maritim corespunzător cel mai apropiat pentru ruta inițială și/sau, dacă este cazul, între portul maritim corespunzător cel mai apropiat și punctul de descărcare a mărfii pentru ruta terminală.

Amendamentul

În sensul prezentului articol și al punctului 2.2.2 litera (c) de la anexa I, operațiunea de transport intermodal utilizează transportul feroviar, fluvial sau maritim. Operațiunea implică, de asemenea, și o componentă rutieră pentru parcursul inițial și/sau terminal. Sunt, de asemenea, considerate operațiuni de transport intermodal operațiunile care utilizează transportul maritim intraeuropean de scurtă distanță, indiferent de lungimile parcursurilor rutiere inițiale și terminale.

Or. en

Justificare

O limită de 300 km pare mai curând arbitrară. Un număr de operațiuni și beneficii intermodale existente ar fi considerat imposibil printr-o limitare a tronsonului rutier la 300 km. Mențiunea „portul maritim corespunzător cel mai apropiat” este mai curând vagă. Alegerea unui port depinde de diferiți factori și, prin urmare, ar trebui să se aibă loc de la caz la caz.

Amendamentul 277
Phil Bennion

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 10
Directiva 96/53/CE
Articolul 11 – paragraful 1 – a doua parte

Textul propus de Comisie

În sensul prezentului articol și al punctului 2.2.2 litera (c) de la anexa I, operațiunea de transport intermodal utilizează cel puțin transportul feroviar, fluvial sau maritim. Operațiunea implică, de asemenea, și o componentă rutieră pentru parcursul inițial și/sau terminal. Fiecare dintre componentele rutiere are o lungime mai mică de 300 km pe teritoriul Uniunii Europene sau până la terminalele cele mai apropiate între care există un serviciu regulat. Sunt, de asemenea, considerate operațiuni de transport intermodal operațiunile care utilizează transportul maritim intraeuropean de scurtă distanță, indiferent de lungimile parcurșurilor rutiere inițiale și terminale. Parcursul inițial și parcursul terminal rutier pentru o operațiune care utilizează transportul maritim intraeuropean de scurtă distanță se întind între punctul de încărcare a mărfii și portul maritim corespunzător cel mai apropiat pentru ruta inițială și/sau, dacă este cazul, între portul maritim corespunzător cel mai apropiat și punctul de descărcare a mărfii pentru ruta terminală.

Amendamentul

În sensul prezentului articol și al punctului 2.2.2 litera (c) de la anexa I, operațiunea de transport intermodal utilizează cel puțin transportul feroviar, fluvial sau maritim. Operațiunea implică, de asemenea, și o componentă rutieră pentru parcursul inițial și/sau terminal. Fiecare dintre componentele rutiere are o lungime mai mică de 300 km pe teritoriul Uniunii Europene sau până la terminalele cele mai apropiate între care există un serviciu regulat. Sunt, de asemenea, considerate operațiuni de transport intermodal operațiunile care utilizează transportul maritim intraeuropean de scurtă distanță, indiferent de lungimile parcurșurilor rutiere inițiale și terminale, ***pentru a se asigura condiții de concurență echitabile între statele membre***. Parcursul inițial și parcursul terminal rutier pentru o operațiune care utilizează transportul maritim intraeuropean de scurtă distanță se întind între punctul de încărcare a mărfii și portul maritim corespunzător cel mai apropiat pentru ruta inițială și/sau, dacă este cazul, între portul maritim corespunzător cel mai apropiat și punctul de descărcare a mărfii pentru ruta terminală.

Or. en

Amendamentul 278
Georgios Koumoutsakos

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 10
Directiva 96/53/CE
Articolul 11 – paragraful 1 – a doua parte

Textul propus de Comisie

În sensul prezentului articol și al punctului 2.2.2 litera (c) de la anexa I, operațiunea de transport intermodal utilizează cel puțin transportul feroviar, fluvial sau maritim. Operațiunea implică, de asemenea, și o componentă rutieră pentru parcursul inițial și/sau terminal.

Fiecare dintre componentele rutiere are o lungime mai mică de 300 km pe teritoriul Uniunii Europene sau până la terminalele cele mai apropiate între care există un serviciu regulat. Sunt, de asemenea, considerate operațiuni de transport intermodal operațiunile care utilizează transportul maritim intraeuropean de scurtă distanță, ***indiferent de lungimile parcursurilor rutiere inițiale și terminale. Parcursul inițial și parcursul terminal rutier pentru o operațiune care utilizează transportul maritim intraeuropean de scurtă distanță se întind între punctul de încărcare a mărfii și portul maritim corespunzător cel mai apropiat pentru ruta inițială și/sau, dacă este cazul, între portul maritim corespunzător cel mai apropiat și punctul de descărcare a mărfii pentru ruta terminală.***

Amendamentul

În sensul prezentului articol și al punctului 2.2.2 litera (c) de la anexa I, operațiunea de transport intermodal utilizează cel puțin transportul feroviar, fluvial sau maritim. Operațiunea implică, de asemenea, și o componentă rutieră pentru parcursul inițial și/sau terminal. Sunt, de asemenea, considerate operațiuni de transport intermodal operațiunile care utilizează transportul maritim intraeuropean de scurtă distanță.

Or. en

Amendamentul 279
Jacqueline Foster

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 11

Textul propus de Comisie

11. [...]

Amendamentul

eliminat

Justificare

Nu există nicio dovadă în evaluarea impactului potrivit căreia costul de punere în aplicare este justificat de beneficii și că ar putea implica costuri semnificative.

Amendamentul 280

Peter van Dalen

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 11

Directiva 96/53/CE

Articolul 12 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

Statele membre asigură un dispozitiv de preselecție și control focalizat al vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule în circulație, în vederea asigurării respectării obligațiilor prevăzute de prezenta directivă.

Amendamentul

Statele membre asigură un dispozitiv de preselecție și control focalizat al vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule în circulație, **fără a face discriminări pe baza naționalității conducătorilor auto sau a întreprinderilor de transport**, în vederea asigurării respectării obligațiilor prevăzute de prezenta directivă.

Or. nl

Amendamentul 281

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 11

Directiva 96/53/CE

Articolul 12 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

Statele membre asigură un dispozitiv de preselecție și control focalizat **al** vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule în circulație, în vederea asigurării respectării obligațiilor prevăzute de prezenta directivă.

Amendamentul

Statele membre asigură un dispozitiv de preselecție, control focalizat **și realizare a controalelor** vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule în circulație, în vederea asigurării respectării obligațiilor prevăzute de prezenta directivă.

Amendamentul 282
Phil Bennion

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 11
Directiva 96/53/CE
Articolul 12 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

Statele membre asigură **un dispozitiv** de preselecție și control focalizat al vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule în circulație, în vederea asigurării respectării obligațiilor prevăzute de prezenta directivă.

Amendamentul

Statele membre asigură **sistem de clasificare în funcție de gradul de risc** de preselecție și control focalizat al vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule în circulație, în vederea asigurării respectării obligațiilor prevăzute de prezenta directivă, **în special cerințele prevăzute la articolul 4a (nou)**.

Amendamentul 283
Patricia van der Kammen

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 11
Directiva 96/53/CE
Articolul 12 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

Statele membre **asigură un dispozitiv** de preselecție și control focalizat al vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule în circulație, în vederea asigurării respectării obligațiilor prevăzute de prezenta directivă.

Amendamentul

Statele membre **pot stabili un sistem** de preselecție și control focalizat al vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule în circulație, în vederea asigurării respectării obligațiilor prevăzute de prezenta directivă.

Amendamentul 284
Peter van Dalen

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 11
Directiva 96/53/CE
Articolul 12 – alineatul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(1a) La cererea unui stat membru, Comisia investighează dacă un stat membru respectă cerința de nediscriminare de la alineatul (1). Dacă o investigație relevă faptul că statul membru nu respectă cerința, Comisia ia măsurile necesare împotriva statului membru în cauză.

Or. nl

Amendamentul 285
Patricia van der Kammen

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 11
Directiva 96/53/CE
Articolul 12 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

După expirarea unui termen de doi ani începând cu data intrării în vigoare a prezentei directive, statele membre efectuează măsurători ale greutateii vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule în circulație. Aceste măsurători în scopul preselectiei vizează identificarea vehiculelor asupra cărora există suspiciuni de infracțiune și care trebuie să fie controlate manual. Măsurătorile se pot efectua cu ajutorul unor sisteme automate amplasate pe infrastructuri sau cu sisteme montate la bordul vehiculelor, în conformitate cu alineatul (6) de mai jos. Sistemele automate trebuie să permită

eliminat

identificarea vehiculelor asupra cărora există suspiciuni legate de depășirea greutății maxime autorizate. Întrucât aceste sisteme automate nu sunt utilizate decât pentru o preselecție, și nu pentru a stabili o infracțiune, certificarea lor de către statele membre nu este obligatorie.

Or. nl

Amendamentul 286

Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 11

Directiva 96/53/CE

Articolul 12 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

După expirarea unui termen de doi ani începând cu data intrării în vigoare a prezentei directive, statele membre efectuează măsurători ale greutății vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule în circulație. Aceste măsurători în scopul preselecției vizează identificarea vehiculelor asupra cărora există suspiciuni de infracțiune și care **trebuie să fie** controlate manual. Măsurătorile se pot efectua cu ajutorul unor sisteme automate amplasate pe infrastructuri sau cu sisteme montate la bordul vehiculelor, în conformitate cu alineatul (6) de mai jos. Sistemele automate trebuie să permită identificarea vehiculelor asupra cărora există suspiciuni legate de depășirea greutății maxime autorizate. **Întrucât aceste sisteme automate nu sunt utilizate decât pentru o preselecție, și nu pentru a stabili o infracțiune, certificarea lor de către statele membre nu este obligatorie.**

Amendamentul

După expirarea unui termen de doi ani începând cu data intrării în vigoare a prezentei directive, statele membre efectuează măsurători ale greutății vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule în circulație. Aceste măsurători în scopul preselecției vizează identificarea vehiculelor asupra cărora există suspiciuni de infracțiune și care **ar trebui** controlate manual. Măsurătorile se pot efectua cu ajutorul unor sisteme automate amplasate pe infrastructuri sau cu sisteme montate la bordul vehiculelor, în conformitate cu alineatul (6) de mai jos. Sistemele automate trebuie să permită identificarea vehiculelor asupra cărora există suspiciuni legate de depășirea greutății maxime autorizate. **Atunci când se obține o certificare corectă pentru sistemele de preselecție, sistemele respective pot fi utilizate pentru a aplica sancțiuni automate, dacă sunt detectate infracțiuni.**

Or. pl

Justificare

Pare nerezonabilă restricționarea utilizării de sisteme automate doar pentru preselecție atunci când, în cazul aplicării de greutateți staționare certificate, sistemele ar putea fi utilizate și pentru a impune sancțiuni automate atunci când detectează o infracțiune.

Amendamentul 287

Anne E. Jensen

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 11

Directiva 96/53/CE

Articolul 12 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

După expirarea unui termen de doi ani începând cu data intrării în vigoare a prezentei directive, statele membre efectuează măsurători ale greutateții vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule în circulație. Aceste măsurători în scopul preselecției vizează identificarea vehiculelor asupra cărora există suspiciuni de infracțiune și care **trebuie să fie** controlate manual. Măsurătorile **se pot efectua** cu ajutorul unor sisteme automate amplasate pe infrastructuri **sau** cu sisteme montate la bordul vehiculelor, în conformitate cu alineatul (6) de mai jos. Sistemele automate trebuie să permită identificarea vehiculelor asupra cărora există suspiciuni legate de depășirea greutateții maxime autorizate. Întrucât aceste sisteme automate nu sunt utilizate decât pentru o preselecție, și nu pentru a stabili o infracțiune, certificarea lor de către statele membre nu este obligatorie.

Amendamentul

După expirarea unui termen de doi ani începând cu data intrării în vigoare a prezentei directive, statele membre efectuează măsurători ale greutateții vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule în circulație. Aceste măsurători în scopul preselecției vizează identificarea vehiculelor asupra cărora există suspiciuni de infracțiune și care **ar trebui** controlate manual. Măsurătorile **ar trebui efectuate în principal** cu ajutorul unor sisteme automate amplasate pe infrastructuri, **completate** cu sisteme montate la bordul vehiculelor, în conformitate cu alineatul (6) de mai jos, **dacă sunt disponibile**. Sistemele automate trebuie să permită identificarea vehiculelor asupra cărora există suspiciuni legate de depășirea greutateții maxime autorizate. Întrucât aceste sisteme automate nu sunt utilizate decât pentru o preselecție, și nu pentru a stabili o infracțiune, certificarea lor de către statele membre nu este obligatorie.

Or. en

Justificare

Preselecția ar trebui realizată în principal cu echipament care este gestionat de autoritatea competentă, pentru a se asigura cea mai mare precizie posibilă și a evita modificările

neautorizate.

Amendamentul 288
Saïd El Khadraoui, Brian Simpson

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 11
Directiva 96/53/CE
Articolul 12 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

După expirarea unui termen de doi ani începând cu data intrării în vigoare a prezentei directive, statele membre efectuează măsurători ale greutateii vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule în circulație. Aceste măsurători în scopul preselecției vizează identificarea vehiculelor asupra cărora există suspiciuni de infrațiune și care **trebuie să fie** controlate manual. Măsurătorile se pot efectua cu ajutorul unor sisteme automate amplasate pe infrastructuri sau cu sisteme montate la bordul vehiculelor, în conformitate cu alineatul (6) de mai jos. Sistemele automate trebuie să permită identificarea vehiculelor asupra cărora există suspiciuni legate de depășirea greutateii maxime autorizate. ***Întrucât aceste sisteme automate nu sunt utilizate decât pentru o preselecție, și nu pentru a stabili o infrațiune, certificarea lor de către statele membre nu este obligatorie.***

Amendamentul

După expirarea unui termen de doi ani începând cu data intrării în vigoare a prezentei directive, statele membre efectuează măsurători ale greutateii vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule în circulație. Aceste măsurători în scopul preselecției vizează identificarea vehiculelor asupra cărora există suspiciuni de infrațiune și care **ar trebui** controlate manual. Măsurătorile se pot efectua cu ajutorul unor sisteme automate amplasate pe infrastructuri sau cu sisteme montate la bordul vehiculelor, în conformitate cu alineatul (6) de mai jos. Sistemele automate trebuie să permită identificarea vehiculelor asupra cărora există suspiciuni legate de depășirea greutateii maxime autorizate.

Comisia prezintă proceduri și specificații comune pentru a face senzorul de greutate de la bord un dispozitiv fiabil, adecvat pentru punerea în aplicare a dispozițiilor prezentei directive. Comisia, evaluează, de asemenea, dacă senzorul de greutate, atunci când este interconectat la tahograful digital, poate fi util în punerea în aplicare a altei legislații privind transportul rutier. Atunci când este cazul, Comisia prezintă propunerile legislative

necesare.

Or. en

Justificare

Supraîncărcarea reprezintă o problemă semnificativă în sectorul transportului rutier și conduce la un impact negativ asupra siguranței rutiere, a infrastructurii, a mediului și a concurenței. Pentru a aborda în mod eficace încălcările asociate cu supraîncărcarea, senzorul de greutate de la bord ar trebui să fie un instrument de punere în aplicare. Ținând seama de progresul tehnologic din sector, interconectarea tahografului digital cu senzorul de greutate de la bord pare a fi un obiectiv realizabil în viitorul apropiat.

Amendamentul 289

Peter van Dalen

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 11

Directiva 96/53/CE

Articolul 12 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

După expirarea unui termen de doi ani începând cu data intrării în vigoare a prezentei directive, statele membre efectuează măsurători ale greutății vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule în circulație. Aceste măsurători în scopul preselecției vizează identificarea vehiculelor asupra cărora există suspiciuni de infrațiune și care **trebuie să fie** controlate manual. Măsurătorile **se pot efectua** cu ajutorul unor sisteme automate amplasate pe infrastructuri **sau cu sisteme montate la bordul vehiculelor, în conformitate cu alineatul (6) de mai jos**. Sistemele automate trebuie să permită identificarea vehiculelor asupra cărora există suspiciuni legate de depășirea greutății maxime autorizate. Întrucât aceste sisteme automate nu sunt utilizate decât pentru o preselecție, și nu pentru a stabili o infrațiune, certificarea lor de către statele membre nu este obligatorie.

Amendamentul

După expirarea unui termen de doi ani începând cu data intrării în vigoare a prezentei directive, statele membre efectuează măsurători ale greutății vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule în circulație. Aceste măsurători în scopul preselecției vizează identificarea vehiculelor asupra cărora există suspiciuni de infrațiune și care **ar trebui** controlate manual. Măsurătorile **sunt efectuate** cu ajutorul unor sisteme automate amplasate pe infrastructuri. Sistemele automate trebuie să permită identificarea vehiculelor asupra cărora există suspiciuni legate de depășirea greutății maxime autorizate. Întrucât aceste sisteme automate nu sunt utilizate decât pentru o preselecție, și nu pentru a stabili o infrațiune, certificarea lor de către statele membre nu este obligatorie.

Amendamentul 290
Phil Bennion

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 11
 Directiva 96/53/CE
 Articolul 12 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

După expirarea unui termen de doi ani începând cu data intrării în vigoare a prezentei directive, statele membre efectuează măsurători ale greutateii vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule în circulație. Aceste măsurători în scopul preselecției vizează identificarea vehiculelor asupra cărora există suspiciuni de infracțiune și care **trebuie să fie** controlate manual. Măsurătorile se pot efectua cu ajutorul unor sisteme automate amplasate pe infrastructuri sau cu sisteme montate la bordul vehiculelor, în conformitate cu alineatul (6) de mai jos. Sistemele automate trebuie să permită identificarea vehiculelor asupra cărora există suspiciuni legate de depășirea greutateii maxime autorizate. Întrucât aceste sisteme automate nu sunt utilizate decât pentru o preselecție, și nu pentru a stabili o infracțiune, certificarea lor de către statele membre nu este obligatorie.

Amendamentul

După expirarea unui termen de doi ani începând cu data intrării în vigoare a prezentei directive, statele membre efectuează măsurători ale greutateii vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule în circulație. Aceste măsurători în scopul preselecției **bazate pe sistemul de clasificare în funcție de gradul de risc** vizează **creșterea eficienței controalelor și** identificarea vehiculelor asupra cărora există suspiciuni de infracțiune și care **ar trebui** controlate manual. Măsurătorile se pot efectua cu ajutorul unor sisteme automate amplasate pe infrastructuri, **precum recunoașterea automată a numărului plăcuței, combinată cu tehnologia de cântărire în mișcare**, sau cu sisteme montate la bordul vehiculelor, în conformitate cu alineatul (6) de mai jos. Sistemele automate trebuie să permită identificarea vehiculelor asupra cărora există suspiciuni legate de depășirea greutateii maxime autorizate. Întrucât aceste sisteme automate nu sunt utilizate decât pentru o preselecție, și nu pentru a stabili o infracțiune, certificarea lor de către statele membre nu este obligatorie.

Or. en

Amendamentul 291
Artur Zasada

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 11
Directiva 96/53/CE
Articolul 12 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

După expirarea unui termen de doi ani începând cu data intrării în vigoare a prezentei directive, statele membre efectuează măsurători ale greutateii vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule în circulație. Aceste măsurători în scopul preselectiei vizează identificarea vehiculelor asupra cărora există suspiciuni de infrațiune și care **trebuie să fie** controlate manual. Măsurătorile se pot efectua cu ajutorul unor sisteme automate amplasate pe infrastructuri sau cu sisteme montate la bordul vehiculelor, în conformitate cu alineatul (6) de mai jos. Sistemele automate trebuie să permită identificarea vehiculelor asupra cărora există suspiciuni legate de depășirea greutateii maxime autorizate. ***Intrucât aceste sisteme automate nu sunt utilizate decât pentru o preselectie, și nu pentru a stabili o infrațiune, certificarea lor de către statele membre nu este obligatorie.***

Amendamentul

După expirarea unui termen de doi ani începând cu data intrării în vigoare a prezentei directive, statele membre efectuează măsurători ale greutateii vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule în circulație. Aceste măsurători în scopul preselectiei vizează identificarea vehiculelor asupra cărora există suspiciuni de infrațiune și care **ar trebui** controlate manual. Măsurătorile se pot efectua cu ajutorul unor sisteme automate amplasate pe infrastructuri sau cu sisteme montate la bordul vehiculelor, în conformitate cu alineatul (6) de mai jos. Sistemele automate trebuie să permită identificarea vehiculelor asupra cărora există suspiciuni legate de depășirea greutateii maxime autorizate.

Or. pl

Amendamentul 292
Silvia-Adriana Țicău

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 11
Directiva 96/53/CE
Articolul 12 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

După expirarea unui termen de doi ani începând cu data intrării în vigoare a prezentei directive, statele membre

Amendamentul

După expirarea unui termen de doi ani începând cu data intrării în vigoare a prezentei directive, statele membre

efectuează măsurători ale greutateii vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule în circulație. Aceste măsurători în scopul preselecției vizează identificarea vehiculelor asupra cărora există suspiciuni de infracțiune și care **trebuie să fie** controlate manual. Măsurătorile se **pot efectua** cu ajutorul unor sisteme automate amplasate pe infrastructuri sau cu sisteme montate la bordul vehiculelor, în conformitate cu alineatul (6) de mai jos. Sistemele automate trebuie să permită identificarea vehiculelor asupra cărora există suspiciuni legate de depășirea greutateii maxime autorizate. **Întrucât aceste sisteme automate nu sunt utilizate decât pentru o preselecție, și nu pentru a stabili o infracțiune, certificarea lor de către statele membre nu este obligatorie.**

efectuează măsurători ale greutateii vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule în circulație. Aceste măsurători în scopul preselecției vizează identificarea vehiculelor asupra cărora există suspiciuni de infracțiune și care **ar trebui** controlate manual. Măsurătorile se **efectuează** cu ajutorul unor sisteme automate amplasate pe infrastructuri sau cu sisteme montate la bordul vehiculelor, **precum tahograful inteligent**, în conformitate cu **Regulamentul UE 2014/...**(Regulament privind aparatura de înregistrare în transportul rutier) și cu alineatul (6) de mai jos. Sistemele automate trebuie să permită identificarea vehiculelor asupra cărora există suspiciuni legate de depășirea greutateii maxime autorizate.

Or. ro

Amendamentul 293

Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 11

Directiva 96/53/CE

Articolul 12 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

Statele membre **efectuează un număr de măsurători de preselecție reprezentând cel puțin o cântărire la 2 000 de kilometri pe vehicul, în medie anuală.**

Amendamentul

Statele membre, **ținând seama de mijloacele și resursele disponibile, iau o serie adecvată de măsuri de preselecție în fiecare an calendaristic.**

Or. pl

Justificare

Cerința de a lua o serie de măsuri de preselecție echivalente cu cel puțin o cântărire la 2 000 de vehicule per an, în medie, care, potrivit informațiilor furnizate de Comisie, ar permite fiecărui vehicul să fie inspectat, în medie, o dată la fiecare trei zile, nu pare să fie o soluție proporțională în raport cu rezultatele preconizate.

Amendamentul 294

Anne E. Jensen

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 11

Directiva 96/53/CE

Articolul 12 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

Statele membre efectuează un număr de măsurători de preselecție **reprezentând cel puțin o cântărire la 2 000 de kilometri pe vehicul, în medie anuală.**

Amendamentul

Statele membre efectuează un număr de măsurători de preselecție **care ar trebui să fie proporțional cu numărul total al acestor vehicule care sunt înregistrate și/sau operează pe teritoriul său.**

Or. en

Justificare

Ar trebui ca statele membre să decidă modul în care mai multe vehicule ar trebui preselectate pentru controale luând în considerare numărul acestor vehicule înregistrate și/sau care sunt exploatare pe teritoriul lor.

Amendamentul 295

Markus Ferber

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 11

Directiva 96/53/CE

Articolul 12 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

Statele membre efectuează un număr de măsurători de preselecție reprezentând cel puțin **o cântărire la 2 000 de kilometri pe vehicul**, în medie anuală.

Amendamentul

Statele membre efectuează un număr de măsurători de preselecție reprezentând cel puțin **[] % din numărul total de operațiuni de transport de pe teritoriul său efectuat de vehiculele menționate la articolul 2 (tonă-km, respectiv călători-km)**, în medie anuală. **Vehiculele care nu sunt înmatriculate în statul membru respectiv sunt vizate în cotele de control în funcție de ponderea lor în trafic.**

Justificare

Măsurătoarea de preselecție trebuie să se bazeze pe modificarea frecvenței controalelor pentru inspecțiile tehnice rutiere.

Amendamentul 296

Patricia van der Kammen

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 11

Directiva 96/53/CE

Articolul 12 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

Statele membre *efectuează un număr de măsurători de preselecție reprezentând cel puțin* o cântărire la 2 000 de kilometri pe vehicul, *în medie anuală*.

Amendamentul

Statele membre *sunt cele care decid câte controale să efectueze. O medie de o cântărire la 2 000 de kilometri pe vehicul poate fi un indicator convenabil pentru un număr adecvat de măsurători.*

Or. nl

Amendamentul 297

Artur Zasada

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 11

Directiva 96/53/CE

Articolul 12 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

Statele membre efectuează un număr de măsurători de preselecție reprezentând cel puțin o cântărire la **2 000** de kilometri pe vehicul, în medie anuală.

Amendamentul

Statele membre efectuează un număr de măsurători de preselecție reprezentând cel puțin o cântărire la **4 000** de kilometri pe vehicul, în medie anuală.

Or. pl

Amendamentul 298
Phil Bennion

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 11
Directiva 96/53/CE
Articolul 12 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

Statele membre se asigură că autoritățile competente efectuează schimburile de informații necesare în scopul eficientizării acestor controale la nivelul Uniunii, precum și în scopul facilitării derulării acestora, în special prin punctul de contact național **însărcinat** cu schimbul de informații cu celelalte state membre. Aceste informații necesare se referă în special la identificarea contraveniențelor, la descrierea infracțiunilor comise și a sancțiunilor aplicate, precum și la buna reputație a întreprinderii în cauză. Punctul de contact este desemnat în conformitate cu articolul 18 alineatul (1) din Regulamentul 1071/2009/CE.

Amendamentul

Statele membre se asigură că autoritățile competente efectuează, **prin intermediul unui punct de contact unic**, schimburile de informații necesare în scopul eficientizării acestor controale la nivelul Uniunii, precum și în scopul facilitării derulării acestora, în special prin punctul de contact național **responsabil** cu schimbul de informații cu celelalte state membre. Aceste informații necesare se referă în special la identificarea contraveniențelor, la descrierea infracțiunilor comise și a sancțiunilor aplicate, precum și la buna reputație a întreprinderii în cauză. Punctul de contact este desemnat în conformitate cu articolul 18 alineatul (1) din Regulamentul 1071/2009/CE.

Or. en

Amendamentul 299
Patricia van der Kammen

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 11
Directiva 96/53/CE
Articolul 12 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

Vehiculele suspectate de exces de greutate în urma preselecției efectuate în conformitate cu alineatul (2) sunt supuse cel puțin uneia dintre următoarele măsuri:

Amendamentul

eliminat

(i) control rutier cu un echipament de măsurare omologat după interceptarea vehiculului;

(ii) transmiterea către întreprinderea de transport a informației privind suspectarea de supraîncărcare a vehiculului;

(iii) controlul întreprinderii de transport la sediul acesteia, în special în caz de recidivă, după transmiterea informației menționate la subpunctul (ii).

Or. nl

Justificare

Statele membre sunt cele care decid dacă să organizeze executări și penalități.

Amendamentul 300
Markus Ferber

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 11
Directiva 96/53/CE
Articolul 12 – alineatul 5 – punctul i

Textul propus de Comisie

control rutier cu un echipament de măsurare omologat după interceptarea vehiculului;

Amendamentul

control rutier **manual** cu un echipament de măsurare omologat după interceptarea vehiculului;

Or. de

Amendamentul 301
Anne E. Jensen

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 11
Directiva 96/53/CE
Articolul 12 – alineatul 5 – litera i

Textul propus de Comisie

control rutier cu un echipament de măsurare omologat după interceptarea vehiculului;

Amendamentul

control rutier cu un echipament de măsurare omologat după interceptarea vehiculului, **pentru a emite o sancțiune, dacă se aplică**;

Or. en

Justificare

Controlul și sancționarea nu trebuie să fie niciodată automate, ci trebuie să asigure legătura dintre autorități și conducătorul auto/transportatorul de mărfuri. Prin urmare, este specificat atunci când o sancțiune poate fi aplicată și atunci când notificarea poate fi doar informativă. Mai mult, ca supragreutate asociată cu drumurile, nu este necesar controlul în incintă.

Amendamentul 302

Oldřich Vlasák

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 11

Directiva 96/53/CE

Articolul 12 – alineatul 5 – punctul ii

Textul propus de Comisie

transmiterea către întreprinderea de transport a informației privind suspectarea de supraîncărcare a vehiculului;

Amendamentul

eliminat

Or. cs

Justificare

Această dispoziție este nefundamentată. O simplă suspiciune care nu este susținută de un control în trafic poate fi insuficientă pentru orice măsură ulterioară de luat împotriva întreprinderii de transport.

Amendamentul 303

Anne E. Jensen

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 11

PE524.694v01-00

178/217

AM\1011752RO.doc

Directiva 96/53/CE
Articolul 12 – alineatul 5 – punctul ii

Textul propus de Comisie

transmiterea către întreprinderea de transport a informației privind suspectarea de supraîncărcare a vehiculului;

Amendamentul

transmiterea către întreprinderea de transport a informației privind suspectarea de supraîncărcare a vehiculului, **doar în scopuri informative**;

Or. en

Justificare

Controlul și sancționarea nu trebuie să fie niciodată automate, ci trebuie să asigure legătura dintre autorități și conducătorul auto/transportatorul de mărfuri. Prin urmare, este specificat atunci când o sancțiune poate fi aplicată și atunci când notificarea poate fi doar informativă. Mai mult, ca supragreutate asociată cu drumurile, nu este necesar controlul în incintă.

Amendamentul 304
Oldřich Vlasák

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 11
Directiva 96/53/CE
Articolul 12 – alineatul 5 – punctul iii

Textul propus de Comisie

controlul întreprinderii de transport la sediul acesteia, în special în caz de recidivă, după transmiterea informației menționate la subpunctul (ii).

Amendamentul

eliminat

Or. cs

Justificare

Această dispoziție este nefundamentată. O simplă suspiciune care nu este susținută de un control în trafic poate fi insuficientă pentru orice măsură ulterioară de luat împotriva întreprinderii de transport.

Amendamentul 305
Anne E. Jensen

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 11
Directiva 96/53/CE
Articolul 12 – alineatul 5 – punctul iii

Textul propus de Comisie

Amendamentul

controlul întreprinderii de transport la sediul acesteia, în special în caz de recidivă, după transmiterea informației menționate la subpunctul (ii).

eliminat

Or. en

Justificare

Controlul și sancționarea nu trebuie să fie niciodată automate, ci trebuie să asigure legătura dintre autorități și conducătorul auto/transportatorul de mărfuri. Prin urmare, este specificat atunci când o sancțiune poate fi aplicată și atunci când notificarea poate fi doar informativă. Mai mult, ca supragreutate asociată cu drumurile, nu este necesar controlul în incintă.

Amendamentul 306
Peter van Dalen

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 11
Directiva 96/53/CE
Articolul 12 – alineatul 6

Textul propus de Comisie

Amendamentul

În conformitate cu alineatul (1), statele membre încurajează echiparea vehiculelor și a ansamblurilor de vehicule cu dispozitive de cântărire la bord (greutate totală și greutate pe osie) care permit transmiterea în orice moment a datelor de cântărire de la un vehicul în mișcare către autoritatea care efectuează controale rutiere sau care este însărcinată cu reglementarea transportului de mărfuri. Comunicarea se face prin intermediul interfeței definite de standardele CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 și ISO 14906.

eliminat

¹³ **DSRC: Dedicated Short Range Communications.**

Or. nl

Amendamentul 307
Oldřich Vlasák

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 11
Directiva 96/53/CE
Articolul 12 – alineatul 6

Textul propus de Comisie

În conformitate cu alineatul (1), statele membre **încurajează** echiparea vehiculelor și a ansamblurilor de vehicule cu dispozitive de cântărire la bord (greutate totală și greutate pe osie) care permit transmiterea în orice moment a datelor de cântărire de la un vehicul în mișcare către autoritatea care efectuează controale rutiere sau care este **însărcinată** cu reglementarea transportului de mărfuri. Comunicarea se face prin intermediul interfeței definite de standardele CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 și ISO 14906.

¹³ DSRC: Dedicated Short Range Communications.

Amendamentul

În conformitate cu alineatul (1), statele membre **pot încuraja** echiparea vehiculelor și a ansamblurilor de vehicule cu dispozitive de cântărire la bord (greutate totală și greutate pe osie) care permit transmiterea în orice moment a datelor de cântărire de la un vehicul în mișcare către autoritatea care efectuează controale rutiere sau care este **responsabilă** cu reglementarea transportului de mărfuri. Comunicarea se face prin intermediul interfeței definite de standardele CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 și ISO 14906.

¹³ DSRC: Dedicated Short Range Communications.

Or. cs

Justificare

Dacă un stat membru decide să aleagă un sistem de preselectie exclusiv pe baza infrastructurii, dispozitivele instalate pe vehicule nu sunt necesare.

Amendamentul 308
Jörg Leichtfried

AM\1011752RO.doc

181/217

PE524.694v01-00

RO

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 11
Directiva 96/53/CE
Articolul 12 – alineatul 6

Textul propus de Comisie

În conformitate cu alineatul (1), **statele membre încurajează echiparea vehiculelor și a ansamblurilor de vehicule cu dispozitive** de cântărire la bord (greutate totală și greutate pe osie) care permit transmiterea în orice moment a datelor de cântărire de la un vehicul în mișcare către autoritatea care efectuează controale rutiere sau care este **însărcinată** cu reglementarea transportului de mărfuri. Comunicarea se face prin intermediul interfeței definite de standardele CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 și ISO 14906.

¹³ DSRC: Dedicated Short Range Communications.

Amendamentul

În conformitate cu alineatul (1), **vehiculele noi din categoriile N2 și N3 sunt echipate cu sisteme** de cântărire la bord (greutate totală și greutate pe osie) care permit transmiterea în orice moment a datelor de cântărire de la un vehicul în mișcare către autoritatea care efectuează controale rutiere sau care este **responsabilă** cu reglementarea transportului de mărfuri. Comunicarea se face prin intermediul interfeței definite de standardele CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 și ISO 14906. **Informațiile sunt accesibile și pentru conducătorul auto.**

¹³ DSRC: Dedicated Short Range Communications.

Or. en

Justificare

Corectarea amendamentului în proiectul de raport. „Sisteme” este un termen mai neutru din punct de vedere tehnologic decât „dispozitive”.

Amendamentul 309
Corien Wortmann-Kool

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 11
Directiva 96/53/CE
Articolul 12 – alineatul 6

Textul propus de Comisie

În conformitate cu alineatul (1), statele membre încurajează echiparea vehiculelor

Amendamentul

Comisia analizează și pregătește pe viitor un raport privind posibila echipare a

și a ansamblurilor de vehicule cu dispozitive de cântărire la bord (greutate totală și greutate pe osie) care permit transmiterea în orice moment a datelor de cântărire de la un vehicul în mișcare către autoritatea care efectuează controale rutiere sau care este *însărcinată* cu reglementarea transportului de mărfuri. **Comunicarea se face prin intermediul interfeței definite de standardele CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 și ISO 14906.**

vehiculelor și a ansamblurilor de vehicule cu dispozitive de cântărire la bord (greutate totală și greutate pe osie) care permit transmiterea în orice moment a datelor de cântărire de la un vehicul în mișcare către autoritatea care efectuează controale rutiere sau care este *responsabilă* cu reglementarea transportului de mărfuri. **În acest raport, Comisia ar trebui să trateze în special următoarele aspecte:**

– *condițiile de stabilire a conformității legale și nelegale,*

, *reducerea sarcinii administrative pentru transportatori,*

– *apropierea procedurilor de punere în aplicare și interoperabilitatea echipamentului de cântărire de la bord. Acesta ar trebui să includă specificațiile tehnice complementare care permit asigurarea interoperabilității complete, la nivelul Uniunii, a echipamentelor de cântărire la bord, astfel încât autoritățile din orice stat membru să poată comunica în același mod cu vehiculele și ansamblurile de vehicule înregistrate în orice stat membru, și, dacă este cazul, să schimbe informațiile primite, cu autoritățile din alte state membre.*

, *condițiile pentru infracțiuni în caz de defecțiune,*

– *echipamentul interoperabil pentru ca inspectorii să citească și să interpreteze corect informațiile comunicate de dispozitiv,*

, *câmpul de testare riguroasă a echipamentului.*

Raportul Comisiei poate fi însoțit, dacă este cazul, de propuneri asociate cu instalarea de senzori de greutate la bord în noile vehicule grele pentru transportul de mărfuri.

¹³ **DSRC: Dedicated Short Range Communications.**

Or. en

Justificare

Comisia ar trebui să analizeze mai întâi condițiile și procedurile de instalare a senzorilor de greutate de la bord, dacă tehnologia este precisă și fiabilă și când este aplicată de statele membre, dat fiind faptul că aceasta ar putea conduce la o sarcină suplimentară pentru transportatori. În caz contrar, ele vor avea efectul opus de întârziere a apariției unor vehicule conforme.

Amendamentul 310
Anne E. Jensen

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 11
Directiva 96/53/CE
Articolul 12 – alineatul 6

Textul propus de Comisie

În conformitate cu alineatul (1), statele membre încurajează echiparea vehiculelor și a ansamblurilor de vehicule cu dispozitive de cântărire la bord (greutate totală și greutate pe osie) care permit transmiterea în orice moment a datelor de cântărire de la un vehicul în mișcare către autoritatea care efectuează controale rutiere sau care este **însărcinată** cu reglementarea transportului de mărfuri. Comunicarea se face prin intermediul interfeței definite de standardele CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 și ISO 14906.

¹³ DSRC: Dedicated Short Range Communications.

Amendamentul

În conformitate cu alineatul (1), statele membre încurajează echiparea vehiculelor și a ansamblurilor de vehicule cu dispozitive de cântărire la bord (greutate totală și greutate pe osie) care permit transmiterea în orice moment a datelor de cântărire de la un vehicul în mișcare către autoritatea care efectuează controale rutiere sau care este **responsabilă** cu reglementarea transportului de mărfuri. **Dispozitivele trebuie să țină seama de normele naționale privind greutatele aplicabile pe teritoriul în care datele sunt comunicate de pe vehicul.** Comunicarea se face prin intermediul interfeței definite de standardele CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 și ISO 14906.

¹³ DSRC: Dedicated Short Range Communications.

Or. en

Justificare

Sistemul nu trebuie să țină seama de lipsa unei aplicări uniforme pe teritoriul UE a limitelor maxime de greutate autorizate.

Amendamentul 311

Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 11

Directiva 96/53/CE

Articolul 12 – alineatul 7

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Se delegă Comisiei competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 16, în ceea ce privește:

eliminat

– specificațiile tehnice complementare care permit asigurarea interoperabilității complete, la nivelul Uniunii, a echipamentelor de cântărire la bord menționate la alineatul (6) de mai sus, astfel încât autoritățile din orice stat membru să poată comunica în același mod cu vehiculele și ansamblurile de vehicule înregistrate în orice stat membru, și, dacă este cazul, să schimbe informațiile primite cu autoritățile din alte state membre.

– procedurile de control în scopul preselecției menționate la alineatul (2) al prezentului articol, specificațiile tehnice pentru mijloacele materiale utilizate pentru aceste controale de preselecție, cerințele privind precizia și normele de utilizare a acestor mijloace materiale. Scopul acestor proceduri, specificații și norme de utilizare este asigurarea efectuării controalelor în același mod în toate statele membre, garantând astfel egalitatea de tratament pentru toți operatorii de transport, pe întreg teritoriul Uniunii.

Justificare

Sfera de aplicare actuală a actelor delegate propuse la articolul 12 este prea largă. Comisia pretinde dreptul de a defini, printre altele, specificațiile tehnice suplimentare pentru procedurile de control al preselecției, specificațiile tehnice, cerințele privind precizia și instrucțiunile de utilizare a echipamentului utilizat pentru aceste controale ale preselecției. Pe viitor, aceste dispoziții ar putea genera sarcini financiare pentru bugetele statelor membre.

Amendamentul 312
Oldřich Vlasák

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 11
 Directiva 96/53/CE
 Articolul 12 – alineatul 7

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Se delegă Comisiei competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 16, în ceea ce privește:

eliminat

– specificațiile tehnice complementare care permit asigurarea interoperabilității complete, la nivelul Uniunii, a echipamentelor de cântărire la bord menționate la alineatul (6) de mai sus, astfel încât autoritățile din orice stat membru să poată comunica în același mod cu vehiculele și ansamblurile de vehicule înregistrate în orice stat membru, și, dacă este cazul, să schimbe informațiile primite cu autoritățile din alte state membre.

– procedurile de control în scopul preselecției menționate la alineatul (2) al prezentului articol, specificațiile tehnice pentru mijloacele materiale utilizate pentru aceste controale de preselecție, cerințele privind precizia și normele de utilizare a acestor mijloace materiale. Scopul acestor proceduri, specificații și norme de utilizare este asigurarea efectuării controalelor în același mod în

**toate statele membre, garantând astfel
egalitatea de tratament pentru toți
operatorii de transport, pe întreg teritoriul
Uniunii.**

Or. cs

Justificare

Competențele propuse nu pot fi justificate în sens larg. Dacă, în temeiul articolului 12 alineatul (2) propus, sistemele automate nu trebuie să fie certificate de statele membre și să servească doar la determinarea suspiciunii unei infracțiuni, atunci este neclar de ce procedurile de control al preselecției ar trebui armonizate în același mod ca cerințele privind precizia și instrucțiunile de utilizare a echipamentului.

Amendamentul 313

Peter van Dalen

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 11

Directiva 96/53/CE

Articolul 12 – alineatul 7

Textul propus de Comisie

Amendamentul

***Se delegă Comisiei competența de a
adopta acte delegate în conformitate cu
articolul 16, în ceea ce privește:***

eliminat

***– specificațiile tehnice complementare
care permit asigurarea interoperabilității
complete, la nivelul Uniunii, a
echipamentelor de cântărire la bord
menționate la alineatul (6) de mai sus,
astfel încât autoritățile din orice stat
membru să poată comunica în același
mod cu vehiculele și ansamblurile de
vehicule înregistrate în orice stat membru,
și, dacă este cazul, să schimbe
informațiile primite cu autoritățile din alte
state membre.***

***– procedurile de control în scopul
preselecției menționate la alineatul (2) al
prezentului articol, specificațiile tehnice
pentru mijloacele materiale utilizate
pentru aceste controale de preselecție,***

cerințele privind precizia și normele de utilizare a acestor mijloace materiale. Scopul acestor proceduri, specificații și norme de utilizare este asigurarea efectuării controalelor în același mod în toate statele membre, garantând astfel egalitatea de tratament pentru toți operatorii de transport, pe întreg teritoriul Uniunii.

Or. nl

Amendamentul 314
Patricia van der Kammen

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 11
Directiva 96/53/CE
Articolul 12 – alineatul 7

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Se delegă Comisiei competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 16, în ceea ce privește:

eliminat

– specificațiile tehnice complementare care permit asigurarea interoperabilității complete, la nivelul Uniunii, a echipamentelor de cântărire la bord menționate la alineatul (6) de mai sus, astfel încât autoritățile din orice stat membru să poată comunica în același mod cu vehiculele și ansamblurile de vehicule înregistrate în orice stat membru, și, dacă este cazul, să schimbe informațiile primite cu autoritățile din alte state membre.

– procedurile de control în scopul preselecției menționate la alineatul (2) al prezentului articol, specificațiile tehnice pentru mijloacele materiale utilizate pentru aceste controale de preselecție, cerințele privind precizia și normele de utilizare a acestor mijloace materiale. Scopul acestor proceduri, specificații și

norme de utilizare este asigurarea efectuării controalelor în același mod în toate statele membre, garantând astfel egalitatea de tratament pentru toți operatorii de transport, pe întreg teritoriul Uniunii.

Or. nl

Amendamentul 315
Corien Wortmann-Kool

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 11
Directiva 96/53/CE
Articolul 12 – alineatul 7 – liniuța 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

specificațiile tehnice complementare care permit asigurarea interoperabilității complete, la nivelul Uniunii, a echipamentelor de cântărire la bord menționate la alineatul (6) de mai sus, astfel încât autoritățile din orice stat membru să poată comunica în același mod cu vehiculele și ansamblurile de vehicule înregistrate în orice stat membru, și, dacă este cazul, să schimbe informațiile primite cu autoritățile din alte state membre.

eliminat

Or. en

Amendamentul 316
Silvia-Adriana Țicău

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 11
Directiva 96/53/CE
Articolul 12 – alineatul 7 – punctul 2

Textul propus de Comisie

procedurile de control în scopul preselecției menționate la alineatul (2) al prezentului articol, specificațiile tehnice pentru mijloacele materiale utilizate pentru aceste controale de preselecție, cerințele privind precizia și normele de utilizare a acestor mijloace materiale. Scopul acestor proceduri, specificații și norme de utilizare este asigurarea efectuării controalelor în același mod în toate statele membre, garantând astfel egalitatea de tratament pentru toți operatorii de transport, pe întreg teritoriul Uniunii.

Amendamentul

procedurile de control în scopul preselecției menționate la alineatul (2) al prezentului articol, specificațiile tehnice pentru mijloacele materiale utilizate pentru aceste controale de preselecție, cerințele privind precizia și normele de utilizare **și omologare** a acestor mijloace materiale. Scopul acestor proceduri, specificații și norme de utilizare este asigurarea efectuării controalelor în același mod în toate statele membre, garantând astfel egalitatea de tratament pentru toți operatorii de transport, pe întreg teritoriul Uniunii.

Or. ro

Amendamentul 317

Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 11

Directiva 96/53/CE

Articolul 12 – alineatul 7 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(7a) Aceste aspecte sunt reglementate prin intermediul actelor de punere în aplicare.

Or. pl

Justificare

Sfera de aplicare actuală a actelor delegate propuse la articolul 12 este prea largă. Comisia pretinde dreptul de a defini, printre altele, specificațiile tehnice suplimentare pentru procedurile de control al preselecției, specificațiile tehnice, cerințele privind precizia și instrucțiunile de utilizare a echipamentului utilizat pentru aceste controale ale preselecției. Pe viitor, aceste dispoziții ar putea genera sarcini financiare pentru bugetele statelor membre.

Amendamentul 318
Oldřich Vlasák

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 12

Textul propus de Comisie

Amendamentul

12. [...]

eliminat

Or. cs

Justificare

Împărțirea propusă a infracțiunilor este excesiv de detaliată și constituie o interferență cu competențele statelor membre în alegerea propriilor penalități în mod eficace.

Amendamentul 319
Jacqueline Foster

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 12

Textul propus de Comisie

Amendamentul

12. [...]

eliminat

Or. en

Justificare

Statele membre ar trebui să fie cele care decid cu privire la regimurile lor naționale de punere în aplicare și penalitățile care trebuie impuse.

Amendamentul 320
Phil Bennion

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 12
Directiva 96/53/CE
Articolul 13 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Supraîncărcarea cu 10 până la **20 %** din

Supraîncărcarea cu 10 până la **15 %** din

greutatea maximă autorizată la punctele 2, 3, 4.1 și 4.3 din anexa **I** este considerată infracțiune gravă în sensul prezentei directive. Aceasta atrage o sancțiune financiară și imobilizarea imediată a vehiculului pentru reducerea încărcăturii până la atingerea greutății maxime autorizate.

greutatea maximă autorizată la punctele 2, 3, 4.1 și 4.3 din anexa **I** este considerată infracțiune gravă în sensul prezentei directive. Aceasta atrage o sancțiune financiară și imobilizarea imediată a vehiculului pentru reducerea încărcăturii până la atingerea greutății maxime autorizate.

Or. en

Amendamentul 321
Markus Ferber

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 12
Directiva 96/53/CE
Articolul 13 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

Supraîncărcarea cu peste 20 % din greutatea maximă autorizată la punctele 2, 3, 4.1 și 4.3 din anexa **I** este considerată infracțiune foarte gravă în sensul prezentei directive, având în vedere riscurile sporite pentru ceilalți participanți la trafic. Aceasta atrage imobilizarea imediată a vehiculului pentru reducerea încărcăturii până la atingerea greutății maxime autorizate, precum și o sancțiune **financiară**.

Procedura de pierdere a bunei reputații a întreprinderii de transport este aplicată în conformitate cu articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009¹⁴.

¹⁴ JO L 300, 14.11.2009, p. 51.

Amendamentul

Supraîncărcarea cu peste 20 % din greutatea maximă autorizată la punctele 2, 3, 4.1 și 4.3 din anexa **I** este considerată infracțiune foarte gravă în sensul prezentei directive, având în vedere riscurile sporite pentru ceilalți participanți la trafic. Aceasta atrage imobilizarea imediată a vehiculului pentru reducerea încărcăturii până la atingerea greutății maxime autorizate, precum și o sancțiune.

Or. de

Justificare

Pentru că în cazul supraîncărcării cu peste 5 % este vorba despre o contravenție și nu despre o consecință juridică a unei fapte penale, cuvântul sancțiune financiară trebuie înlocuit cu sancțiune. În plus, obligativitatea unei proceduri de pierdere a bunei reputații în conformitate

cu dreptul comercial este deja impusă direct prin Regulamentul (CE) nr. 1071/2009. De aceea, o trimitere la acesta este inutilă.

Amendamentul 322

Phil Bennion

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 12

Directiva 96/53/CE

Articolul 13 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

Supraîncărcarea cu peste **20 %** din greutatea maximă autorizată la punctele 2, 3, 4.1 și 4.3 din anexa **I** este considerată infracțiune foarte gravă în sensul prezentei directive, având în vedere riscurile sporite pentru ceilalți participanți la trafic. Aceasta atrage imobilizarea imediată a vehiculului pentru reducerea încărcăturii până la atingerea greutății maxime autorizate, precum și o sancțiune financiară. Procedura de pierdere a bunei reputații a întreprinderii de transport este aplicată în conformitate cu articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009¹⁴.

¹⁴ JO L 300, 14.11.2009, p. 51.

Amendamentul

Supraîncărcarea cu peste **15 %** din greutatea maximă autorizată la punctele 2, 3, 4.1 și 4.3 din anexa **I** este considerată infracțiune foarte gravă în sensul prezentei directive, având în vedere riscurile sporite pentru ceilalți participanți la trafic. Aceasta atrage imobilizarea imediată a vehiculului pentru reducerea încărcăturii până la atingerea greutății maxime autorizate, precum și o sancțiune financiară. Procedura de pierdere a bunei reputații a întreprinderii de transport este aplicată în conformitate cu articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009¹⁴.

¹⁴ JO L 300, 14.11.2009, p. 51.

Or. en

Amendamentul 323

Antonio Cancian, Carlo Fidanza

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 12

Directiva 96/53/CE

Articolul 13 – alineatul 6

Textul propus de Comisie

Depășirea lungimii sau a lățimii cu mai puțin de 2 % din dimensiunile maxime

Amendamentul

Depășirea lungimii, **înălțimii** sau a lățimii cu mai puțin de 2 % din dimensiunile

indicate la punctul 1 din anexa **I** atrage un avertisment scris către întreprinderea de transport și poate atrage o sancțiune, dacă legislația națională prevede acest tip de sancțiune.

maxime indicate la punctul 1 din anexa **I** atrage un avertisment scris către întreprinderea de transport și poate atrage o sancțiune, dacă legislația națională prevede acest tip de sancțiune.

Or. it

Amendamentul 324

Franco Frigo, David-Maria Sassoli

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 12

Directiva 96/53/CE

Articolul 13 – alineatul 6

Textul propus de Comisie

Depășirea lungimii sau a lățimii cu mai puțin de 2 % din dimensiunile maxime indicate la punctul 1 din anexa **I** atrage un avertisment scris către întreprinderea de transport și poate atrage o sancțiune, dacă legislația națională prevede acest tip de sancțiune.

Amendamentul

Depășirea lungimii, **înălțimii** sau a lățimii cu mai puțin de 2 % din dimensiunile maxime indicate la punctul 1 din anexa **I** atrage un avertisment scris către întreprinderea de transport și poate atrage o sancțiune, dacă legislația națională prevede acest tip de sancțiune.

Or. it

Amendamentul 325

Jörg Leichtfried

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 12

Directiva 96/53/CE

Articolul 13 – alineatul 7

Textul propus de Comisie

Depășirea lungimii sau a lățimii cuprinsă între **2** și **20** % din dimensiunile maxime indicate la punctul 1 din anexa 1, indiferent dacă depășirea este cauzată de încărcătură sau de vehicul în sine, atrage o sancțiune financiară. Autoritățile de control

Amendamentul

Depășirea lungimii sau a lățimii cuprinsă între **1** și **10** % din dimensiunile maxime indicate la punctul 1 din anexa 1, indiferent dacă depășirea este cauzată de încărcătură sau de vehicul în sine, atrage o sancțiune financiară **pentru întreprinderea de**

imobilizează vehiculul până la reducerea încărcăturii, în cazul în care lungimea sau lățimea suplimentară provine de la încărcătură, sau până la obținerea unui permis special de către întreprinderea de transport, în conformitate cu articolul 4 alineatul (3).

transport. Autoritățile de control imobilizează vehiculul până la reducerea încărcăturii, în cazul în care lungimea sau lățimea suplimentară provine de la încărcătură, sau până la obținerea unui permis special de către întreprinderea de transport, în conformitate cu articolul 4 alineatul (3).

Or. de

Justificare

Depășirea lungimii sau a lățimii menționată este legată în general de caracteristicile constructive ale unui vehicul. Spre deosebire de surplusul de încărcătură, acestea nu pot fi influențate de șoferi. Amendamentul creează securitate juridică și asigură faptul că autoritățile nu trag la răspundere șoferii profesioniști, ci întreprinderea de transport sau deținătorul autorizației.

Amendamentul 326 Jörg Leichtfried

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 12

Directiva 96/53/CE

Articolul 13 – alineatul 8

Textul propus de Comisie

Depășirea lungimii sau a lățimii încărcăturii sau a vehiculului cu peste **20 %** din dimensiunile maxime indicate la punctul 1 din anexa **I** este considerată infracțiune foarte gravă în sensul prezentei directive, având în vedere riscurile sporite pentru ceilalți participanți la trafic. Aceasta atrage o sancțiune financiară și imobilizarea imediată a vehiculului de către autoritățile de control, până la reducerea încărcăturii sau până la obținerea unui permis special de către întreprinderea de transport, în conformitate cu articolul 4 alineatul (3), în cazul în care lungimea sau lățimea suplimentară provine de la încărcătură. Procedura de pierdere a bunei reputații a întreprinderii de transport este

Amendamentul

Depășirea lungimii sau a lățimii încărcăturii sau a vehiculului cu peste **10 %** din dimensiunile maxime indicate la punctul 1 din anexa **I** este considerată infracțiune foarte gravă în sensul prezentei directive, având în vedere riscurile sporite pentru ceilalți participanți la trafic. Aceasta atrage o sancțiune financiară **pentru întreprinderea de transport** și imobilizarea imediată a vehiculului de către autoritățile de control, până la reducerea încărcăturii sau până la obținerea unui permis special de către întreprinderea de transport, în conformitate cu articolul 4 alineatul (3), în cazul în care lungimea sau lățimea suplimentară provine de la încărcătură. Procedura de pierdere a bunei reputații a

aplicată în conformitate cu articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009.

întreprinderii de transport este aplicată în conformitate cu articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009.

Or. de

Justificare

Depășirea lungimii sau a lățimii menționată este legată în general de caracteristicile constructive ale unui vehicul, care nu pot fi influențate de șoferi. Amendamentul creează securitate juridică și asigură faptul că autoritățile nu trag la răspundere șoferii profesioniști, ci întreprinderea de transport sau deținătorul autorizației.

Amendamentul 327
Oldřich Vlasák

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 12 a (nou)
Directiva 96/53/CE
Articolul 13

Textul propus de Comisie

Amendamentul

12a. Articolul 13 se înlocuiește cu următorul text:

Articolul 13

Statele membre, în conformitate cu dispozițiile constituționale naționale, stabilesc regimul sancțiunilor aplicabile în cazul încălcării prezentului regulament și adoptă toate măsurile necesare pentru a se asigura că acestea sunt aplicate. Aceste sancțiuni trebuie să fie eficiente, proporționale, disuasive și nediscriminatorii, precum și în conformitate cu categoriile de încălcări definite în Directiva 2006/22/CE.

Or. cs

Justificare

Împărțirea propusă a infracțiunilor este excesiv de detaliată și constituie o interferență cu competențele statelor membre în alegerea propriilor penalități în mod eficiente.

Amendamentul 328

Anne E. Jensen

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 13

Directiva 96/53/CE

Articolul 14

Textul propus de Comisie

Pentru **transporturile de containere**, agentul de expediție prezintă operatorului de transport rutier căruia îi încredințează transportul unui container o declarație care indică greutatea containerului **transportat**. În cazul în care **această informație lipsește sau este eronată**, agentul de expediție este responsabil în aceeași măsură ca operatorul de transport în caz de supraîncărcare a vehiculului.

Amendamentul

Pentru **transportul mărfurilor, inclusiv al containerelor, al caroseriilor mobile sau al oricăror alte încărcături**, agentul de expediție prezintă operatorului de transport rutier căruia îi încredințează transportul unui container, **înainte de încărcarea acestuia**, o declarație **scrisă** care indică greutatea **brută a** containerului **încărcat**. **Această declarație poate fi transmisă și pe cale electronică. Indiferent de forma sa, documentul în care se declară greutatea brută a încărcăturii este semnat de o persoană autorizată în mod corespunzător de agentul de expediție.** În cazul în care **informațiile privind greutatea brută a încărcăturii lipsesc sau sunt eronate**, agentul de expediție este responsabil în aceeași măsură ca operatorul de transport în caz de supraîncărcare a vehiculului. **În cazul operațiunilor de transport intermodal, informațiile privind greutatea brută a unei unități de încărcare intermodale ambalate, inclusiv containerul și/sau caroseria mobilă, sunt furnizate părții care preia în continuare custodia unității de încărcare intermodale.**

Or. en

Justificare

Răspunderea comună a agentului de expediție nu este limitată doar la transportul containerelor, ci ar trebui să includă transportul tuturor încărcăturilor.

Amendamentul 329
Markus Ferber

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 13
Directiva 96/53/CE
Articolul 14

Textul propus de Comisie

Pentru transporturile de containere, agentul de expediție prezintă operatorului de transport rutier căruia îi încredințează transportul unui container o declarație care indică greutatea containerului transportat. În cazul în care această informație lipsește sau este eronată, agentul de expediție este responsabil în aceeași măsură ca **operatorul de transport** în caz de supraîncărcare a vehiculului.

Amendamentul

Pentru transporturile de containere, agentul de expediție prezintă operatorului de transport rutier căruia îi încredințează transportul unui container o declarație care indică greutatea containerului transportat. În cazul în care această informație lipsește sau este eronată, agentul de expediție este responsabil în aceeași măsură ca **toți actorii implicați în transport** în caz de supraîncărcare a vehiculului.

Or. de

Amendamentul 330
Gesine Meissner

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 13
Directiva 96/53/CE
Articolul 14

Textul propus de Comisie

Pentru **transporturile de containere**, agentul de expediție prezintă operatorului de transport rutier căruia îi încredințează transportul unui container o declarație care indică greutatea containerului transportat. În cazul în care **această informație lipsește sau este eronată**, agentul de expediție este responsabil în aceeași măsură ca operatorul de transport în caz de supraîncărcare a vehiculului.

Amendamentul

Pentru **transportul mărfurilor, inclusiv al containerelor, al caroseriilor mobile sau al oricăror alte încărcături**, agentul de expediție prezintă operatorului de transport rutier căruia îi încredințează transportul unui container o declarație **scrisă** care indică greutatea **brută a** containerului transportat. **Această declarație poate fi transmisă și pe cale electronică. Indiferent de forma sa, documentul în care se declară greutatea brută a încărcăturii este semnat de o persoană autorizată în mod corespunzător de**

agentul de expediție. În cazul în care **informațiile privind greutatea brută a încărcăturii lipsesc sau sunt eronate,** agentul de expediție este responsabil în aceeași măsură ca operatorul de transport în caz de supraîncărcare a vehiculului. **În cazul operațiunilor de transport intermodal, informațiile privind greutatea brută a unei unități de încărcare intermodale ambalate, inclusiv containerul și/sau caroseria mobilă, sunt furnizate părții care preia în continuare custodia unității de încărcare intermodale.**

Or. en

Justificare

Răspunderea comună a agentului de expediție nu este limitată la transportul containerelor, ci ar trebui să includă transportul tuturor încărcăturilor.

Amendamentul 331

Patricia van der Kammen

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 14

Directiva 96/53/CE

Articolul 15

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Statele membre prezintă la fiecare doi ani, în primul trimestru al anului calendaristic, un raport către Comisie privind controalele efectuate în ultimii doi ani calendaristici, rezultatele acestor controale și sancțiunile aplicate contraveniențelor. Comisia efectuează o analiză a acestor rapoarte și o transmite Parlamentului European și Consiliului în cel de-al doilea trimestru al anului calendaristic.

eliminat

Or. nl

Amendamentul 332
Jacqueline Foster

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 15
Directiva 96/53/CE
Articolul 16 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 8 alineatul (4), articolul 9 alineatul (5) **și articolul 12 alineatul (7)** este conferită Comisiei pentru o perioadă **nedeterminată** de la [data intrării în vigoare a prezentei directive], .

Amendamentul

Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 8 alineatul (4) **și** la articolul 9 alineatul (5) este conferită Comisiei pentru o perioadă de **maximum cinci ani** de la [data intrării în vigoare a prezentei directive], .

Or. en

Justificare

Perioada de împuternicire a Comisiei în scopul de a adopta acte delegate nu ar trebui să fie nedeterminată.

Amendamentul 333
Silvia-Adriana Țicău

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 15
Directiva 96/53/CE
Articolul 16 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 8 alineatul (4), articolul 9 alineatul (5) și articolul 12 alineatul (7) este conferită Comisiei pentru o perioadă **nedeterminată** de la [data intrării în vigoare a prezentei directive], .

Amendamentul

Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 8 alineatul (4), articolul 9 alineatul (5) și articolul 12 alineatul (7) este conferită Comisiei pentru o perioadă **de șapte ani** de la [data intrării în vigoare a prezentei directive], .

Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cel târziu cu nouă luni înainte de încheierea perioadei de șapte ani. Delegarea de competențe se

prelungeste tacit cu perioade de timp identice, cu exceptia cazului in care Parlamentul European sau Consiliul se opun prelungirii respective cel puțin cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.

Or. ro

Amendamentul 334
Jacqueline Foster

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 15
Directiva 96/53/CE
Articolul 16 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

Delegarea de competențe menționată la articolul 8 alineatul (4), la articolul 9 alineatul (5) **și la articolul 12 alineatul (7)** poate fi revocată **oricând** de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe precizată în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua următoare datei publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere valabilității actelor delegate care sunt deja în vigoare.

Amendamentul

Delegarea de competențe menționată la articolul 8 alineatul (4) **și** la articolul 9 alineatul (5) poate fi revocată **în orice moment** de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe precizată în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua următoare datei publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere valabilității actelor delegate care sunt deja în vigoare.

Or. en

Amendamentul 335
Jacqueline Foster

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 15
Directiva 96/53/CE
Articolul 16 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

Un act delegat adoptat în temeiul articolelor 8 alineatul (4), 9 alineatul (5) **și 12 alineatul (7)** intră în vigoare numai dacă nici Parlamentul European, nici Consiliul nu ridică nicio obiecție în termen de două luni de la notificarea actului în cauză către cele două instituții sau dacă, înainte de expirarea acestui termen, atât Parlamentul European, cât și Consiliul au informat Comisia că nu vor ridica obiecții. Această perioadă se poate prelungi cu două luni, la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Amendamentul

Un act delegat adoptat în temeiul articolelor 8 alineatul (4) **și 9** alineatul (5) intră în vigoare numai dacă nici Parlamentul European, nici Consiliul nu ridică nicio obiecție în termen de două luni de la notificarea actului în cauză către cele două instituții sau dacă, înainte de expirarea acestui termen, atât Parlamentul European, cât și Consiliul au informat Comisia că nu vor ridica obiecții. Această perioadă se poate prelungi cu două luni, la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Or. en

Amendamentul 336
Jörg Leichtfried

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 15 a (nou)
Directiva 96/53/CE
Articolul 16 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

15a. Se adaugă următorul articol (16a):

Articolul 16a

În termen de cel mult [cinci ani de la data publicării prezentei directive], Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind punerea în aplicare și efectele prezentei directive, în special în ceea ce privește impactul prezentei directive asupra schimbului modal.

Or. en

Amendamentul 337
Bogusław Liberadzki

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 15 a (nou)
Directiva 96/53/CE
Articolul 16 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

15a. Se adaugă următorul articol (16a):

Articolul 16a

Până la 1 ianuarie 2016, Comisia finalizează revizuirea prezentei directive și, dacă este cazul, pe baza acestei revizuirii și a evaluării sale de impact, prezintă o propunere Parlamentului European și Consiliului până la 1 ianuarie 2017, pentru a mandata cerințele de siguranță prevăzute la articolul 9.2 pentru toate vehiculele noi din categoriile M2 și M3.

Or. en

Amendamentul 338
Bogusław Liberadzki

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 16 – litera aa (nouă)
Directiva 96/53/CE
Anexa I – punctul 1.1 – liniuța 8 a (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

***(aa) Se adaugă următorul punct:
„transportatoare de vehicule încărcate:
20,75 m”***

Or. en

Amendamentul 339
Jim Higgins, Phil Prendergast, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Alain Cadec, Petri

Sarvamaa

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 16 – litera aa (nouă)

Directiva 96/53/CE

Anexa I – punctul 1.1 – liniuța 8 a (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

**(aa) Se adaugă următorul punct:
transportatoare de vehicule încărcate:
20,75 m**

Or. en

Justificare

O lungime încărcată armonizată pentru transportatoarele de vehicule specializate de minimum 20,75 m pe teritoriul UE înseamnă o diferență de până la trei automobile încărcate pe un singur transportator (de la 6, până la 9), determinând o eficiență sporită a consumului de combustibil, mai puține camioane necesare pentru același volum de încărcătură, mai puține costuri (externe) și mai puțin CO₂ emis per automobil nou transportat. Întrucât aceste vehicule sunt permise deja pe majoritatea teritoriilor naționale din UE, nu există niciun risc suplimentar în ceea ce privește siguranța rutieră sau capacitățile infrastructurii.

Amendamentul 340

Peter van Dalen

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 16 – litera aa (nouă)

Directiva 96/53/CE

Anexa I – punctul 1.1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

**(aa) Punctul 1.1, 18,75 se înlocuiește cu:
25,25**

Or. nl

Amendamentul 341

Jörg Leichtfried

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 16 – litera b
Directiva 96/53/CE
Anexa I – punctul 2.2.2

Textul propus de Comisie

autovehicul cu trei osii cuplat cu semiremorcă cu două sau trei osii transportând, în regim **intermodal**, una sau mai multe unități de transport intermodal, pentru o lungime maximă totală de 40 sau 45 de picioare: 44 tone

Amendamentul

autovehicul cu trei osii cuplat cu semiremorcă cu două sau trei osii transportând, în regim **combinat**, una sau mai multe unități de transport intermodal, pentru o lungime maximă totală de 40 sau 45 de picioare: 44 **de** tone

Or. de

Amendamentul 342
Carlo Fidanza, Antonio Cancian

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 16 – litera b
Directiva 96/53/CE
Anexa I – punctul 2.2.2

Textul propus de Comisie

„autovehicul cu trei osii cuplat cu semiremorcă cu două sau trei osii transportând, în regim intermodal, una sau mai multe unități de transport intermodal, pentru o lungime maximă totală de 40 sau 45 de picioare: 44 tone.”

Amendamentul

„autovehicul cu **două sau** trei osii cuplat cu semiremorcă cu două sau trei osii transportând, în regim intermodal, una sau mai multe unități de transport intermodal, pentru o lungime maximă totală de 40 sau 45 de picioare: 44 **de** tone.”

Or. it

Amendamentul 343
Markus Ferber

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 16 – litera b
Directiva 96/53/CE
Anexa I – punctul 2.2.2

Textul propus de Comisie

autovehicul cu trei osii cuplat cu semiremorcă cu două sau trei osii transportând, în regim intermodal, una sau mai multe unități de transport intermodal, **pentru** o lungime **maximă totală de 40 sau** 45 de picioare: 44 tone

Amendamentul

autovehicul cu trei osii cuplat cu semiremorcă cu două sau trei osii transportând, în regim intermodal, una sau mai multe unități de transport intermodal, **în conformitate cu articolul 2 din directivă (de exemplu caroserii mobile, containere cu o lungime de până la 45 de** picioare): 44 **de** tone

Or. de

Amendamentul 344

Franco Frigo, David-Maria Sassoli

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 16 – litera b

Directiva 96/53/CE

Anexa I – punctul 2.2.2

Textul propus de Comisie

„autovehicul cu trei osii cuplat cu semiremorcă cu două sau trei osii transportând, în regim intermodal, una sau mai multe unități de transport intermodal, pentru o lungime maximă totală de **40 sau** 45 de picioare: 44 tone.”

Amendamentul

„autovehicul cu **două sau** trei osii cuplat cu semiremorcă cu două sau trei osii transportând, în regim intermodal, una sau mai multe unități de transport intermodal, pentru o lungime maximă totală de 45 de picioare: 44 **de** tone.”

Or. it

Justificare

Prevederea unei osii suplimentare la un vehicul ar însemna creșterea costului, o mai mare rezistență la rulare și consumuri mai mari, cu creșterea, în consecință, a emisiilor. Lungimea maximă de 45 de picioare este suficientă.

Amendamentul 345

Silvia-Adriana Țicău

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 16 – litera b

Directiva 96/53/CE
Anexa I – punctul 2.2.2

Textul propus de Comisie

autovehicul cu trei osii cuplat cu semiremorcă cu două sau trei osii transportând, în regim intermodal, una sau mai multe unități de transport intermodal, pentru o lungime maximă totală de 40 **sau** 45 de picioare: 44 tone.

Amendamentul

autovehicul cu trei osii cuplat cu semiremorcă cu două sau trei osii transportând, în regim intermodal, una sau mai multe unități de transport intermodal, pentru o lungime maximă totală de 40 de picioare: 44 **de** tone.

Or. ro

Amendamentul 346
Jim Higgins, Phil Prendergast, Gesine Meissner

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 16 – litera ab (nouă)
Directiva 96/53/CE
Anexa I – punctul 1.4

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ab) Punctul 1.4 se înlocuiește cu următorul text:

1.4. Superstructurile demontabile și articolele de mărfuri standardizate precum containerele sunt incluse în dimensiunile specificate la punctele 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 și 4.4. Ca urmare a naturii indivizibile a vehiculelor finisate precum noile automobile încărcate pe transportatoare specializate, precum transportatoarele încărcate, pot depăși dimensiunile prevăzute la punctul 1.1 în măsura în care regulamentele naționale și condițiile de infrastructură permit acest lucru și atât timp cât aceste transportatoare de vehicule, atunci când sunt neîncărcate, respectă pe deplin punctele sus-menționate.

Or. en

Justificare

„Zona gri” actuală din Directiva 96/53/CE în ceea ce privește diferențierea dintre lungimea încărcată și cea neîncărcată pentru vehicule ar putea fi remediată prin clarificarea faptului că transportatoarele de vehicule pot încărca vehicule finisate precum automobilele noi în limita capacității lor optime – în măsura în care regulamentele naționale respective și condițiile de infrastructură permit acest lucru – atât timp cât respectă limita actuală de 18,75 m, atunci când sunt neîncărcate. Aceste vehicule nu pot beneficia de modificările aerodinamice conform noii directive.

Amendamentul 347

Peter van Dalen

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 16 – litera ba (nouă)

Directiva 96/53/CE

Anexa I – punctul 2.2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ba) Se introduce punctul 2.2a:

, Ecocombis 60 t

Or. nl

Amendamentul 348

Philippe De Backer

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 16 – litera c

Directiva 96/53/CE

Anexa I – punctul 2.3.1 – liniuța 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Autovehicule cu două osii, cu excepția autobuzelor, cu propulsie hibridă sau electrică: 19 tone

eliminat

Or. en

Justificare

Pentru a introduce o abordare mai neutră din punct de vedere tehnologic care să includă

toate vehiculele și autobuzele, se introduce punctul 2.5.

Amendamentul 349
Oldřich Vlasák

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 16 – litera c
Directiva 96/53/CE
Anexa I – punctul 2.3.1 – liniuța 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Autovehicule cu două osii, cu excepția autobuzelor, cu propulsie hibridă sau electrică: **19** tone

Autovehicule cu două osii, cu excepția autobuzelor, cu propulsie hibridă sau electrică: **18** tone

Or. cs

Justificare

Având în vedere inevitabilitatea necesității de a înlocui pe viitor combustibilii fosili cu combustibili alternativi, este inadecvat să se introducă excepții de la greutatea maximă permisă. O excepție pentru vehiculele care utilizează combustibili alternativi ar da naștere în final unei creșteri generale a greutății vehiculelor, cu toate efectele negative asociate pe care aceasta le-ar avea asupra stării infrastructurii de transport.

Amendamentul 350
Hubert Pirker

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 16 – litera c
Directiva 96/53/CE
Anexa I – punctul 2.3.1 – liniuța 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Autobuze cu două osii: **19** tone

Autobuze cu două osii: **19,5** tone

Or. de

Justificare

Echipările suplimentare pentru sporirea siguranței rutiere, îndeplinirea cerințelor pentru facilitarea accesului pentru persoane cu mobilitate redusă, precum și dispozitivele vizând sporirea performanțelor de mediu și a confortului presupun o adaptare corespunzătoare a

greutății maxime permise pentru autobuzele cu două osii. Doar astfel se poate asigura faptul că sectorul poate oferi în continuare servicii de calitate, exploatând totodată pe deplin capacitatea autobuzelor.

Amendamentul 351
Dieter-Lebrecht Koch

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 16 – litera c
Directiva 96/53/CE
Anexa I – punctul 2.3.1 – liniuța 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Autobuze cu două osii: **19** tone

Autobuze cu două osii: **19,5** tone

Or. de

Amendamentul 352
Ismail Ertug

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 16 – litera c
Directiva 96/53/CE
Anexa I – punctul 2.3.1 – liniuța 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Autobuze cu două osii: **19** tone

Autobuze cu două osii: **19,5** tone

Or. de

Justificare

O creștere a greutății maxime permise pentru autobuzele cu două osii la 19,5 tone este adecvată, pentru a putea ține cont de cerințele actuale pentru vehicule (siguranță, componente care reduc zgomotul, măsuri pentru creșterea performanței de mediu) și creșterea implicită a greutății fără încărcătură.

Amendamentul 353
Markus Ferber

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 16 – litera c
Directiva 96/53/CE
Anexa I – punctul 2.3.1 – liniuța 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Autobuze cu două osii: **19** tone

Autobuze cu două osii: **19,5** tone

Or. de

Justificare

Creșterea constantă a greutateii fără încărcătură a autobuzelor generată de îmbunătățirile tehnologice face necesară o creștere la 19,5 tone a greutateii maxime permise a autobuzelor cu două osii, astfel încât să nu fie afectată performanța sau numărul de locuri al vehiculului. În caz contrar ar fi subminate obiectivele de performanță și schimbări climatice ale propunerii de directivă.

Amendamentul 354
Corien Wortmann-Kool, Petri Sarvamaa

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 16 – litera c
Directiva 96/53/CE
Anexa I – punctul 2.3.1 – liniuța 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Autobuze cu două osii: **19** tone

Autobuze cu două osii: **19,5** tone

Or. en

Justificare

Evaluarea de impact a Comisiei Europene a conchis că, din perspectiva siguranței, precum și din perspectiva mediului înconjurător, există un consens că greutatea maximă autorizată a autobuzelor cu două osii ar trebui să fie 19,5 tone și nu 19 tone.

Amendamentul 355
Georges Bach

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 16 – litera c

Directiva 96/53/CE
Anexa I – punctul 2.3.1 – liniuța 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Autobuze cu două osii: **19** tone

Autobuze cu două osii: **20 de** tone

Or. en

Justificare

Greutatea maximă trebuie adaptată la îmbunătățirile tehnologice cele mai recente ale autobuzelor în ceea ce privește siguranța, măsurile de mediu și accesul persoanelor cu mobilitate redusă.

Amendamentul 356
Mathieu Grosch

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 16 – litera c
Directiva 96/53/CE
Anexa I – punctul 2.3.1 – liniuța 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Autobuze cu două osii: **19** tone

Autobuze cu două osii: **19,5** tone

Or. en

Justificare

Greutatea maximă a autobuzelor cu două osii trebuie mărită la 19,5 tone pentru a ține seama de diferite dimensiuni precum pasagerii și creșterea greutății bagajelor și îmbunătățirile tehnologice (mai ecologice, mai sigure, tehnologii pentru persoanele cu handicap etc.) care conduc la creșterea greutății totale a vehiculului.

Amendamentul 357
Thomas Ulmer

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 16 – litera c
Directiva 96/53/CE
Anexa I – punctul 2.3.1 – liniuța 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Autobuze cu două osii: **19** tone

Autobuze cu două osii: **19,5** tone

Or. de

Justificare

Prin introducerea de sisteme mai performante de control al emisiilor crește și greutatea totală a vehiculului.

Amendamentul 358

Phil Bennion

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 16 – litera ca (nouă)

Directiva 96/53/CE

Anexa I – punctul 2.3.4 (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ca) Se adaugă următorul punct:

2.3.4 Tehnologii cu emisii scăzute de dioxid de carbon: greutatea maximă este cea menționată la punctul 2.3.1, 2.3.2 sau 2.3.3, mărită cu greutatea suplimentară necesară pentru tehnologia cu emisii scăzute de carbon, cu maximum 1 tonă. Această greutate suplimentară este certificată și se indică în documentele oficiale de înmatriculare ale autovehiculului emise de statul membru în care se înmatriculează vehiculul. În cazul în care aceste informații lipsesc, se aplică valorile menționate la punctul 2.3.1, 2.3.2 sau 2.3.3.

Or. en

Amendamentul 359

Philippe De Backer

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 16 – litera ca (nouă)

Directiva 96/53/CE

Anexa I – punctul 2.5 (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ca) Se adaugă următorul punct:

„2.5. Vehicule alimentate cu combustibili alternativi: greutatea maximă este cea menționată la punctul 2.3.1, 2.3.2 sau 2.3.3 din anexa I, la care se adaugă greutatea suplimentară necesară propulsiei alternative, de maximum 1 tonă. Această greutate suplimentară se indică în documentele oficiale de înmatriculare ale autovehiculului emise de statul membru în care se înmatriculează vehiculul. În cazul în care aceste informații lipsesc, sunt valabile valorile menționate la punctele 2.3 și 2.4.”

Or. en

Justificare

Acest amendament introduce o abordare mai neutră din punct de vedere tehnologic. Toate vehiculele alimentate cu combustibili alternativi, inclusiv toate autobuzele, ar trebui incluse. Pentru acestea ar trebui permisă o greutate sporită, de maximum 1 tonă. Această acordare suplimentară de o tonă nu ar trebui să fie limitată doar la vehicule cu două osii, întrucât aceasta ar implica limitarea introducerii de inovații eficiente privind consumul de combustibil pentru mediile urbane sau suburbane. Legislația nu ar trebui să restricționeze introducerea de inovații pentru anumite tipuri de vehicule.

Amendamentul 360

Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 16 – litera ca (nouă)

Directiva 96/53/CE

Anexa I – punctul 2.3.4 (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ca) Se adaugă următorul punct:

2.3.4 Vehicule alimentate cu combustibili alternativi: greutatea maximă este cea menționată la punctul 2.3.1, 2.3.2 sau 2.3.3, la care se adaugă greutatea suplimentară necesară propulsiei alternative, de maximum 1,5 tone. Această greutate suplimentară se indică în documentele oficiale de înmatriculare ale autovehiculului emise de statul membru în care se înmatriculează vehiculul. În cazul în care aceste informații lipsesc, sunt valabile valorile menționate la punctul 2.3.1, 2.3.2 sau 2.3.3.

Or. en

Justificare

Opțiunea pentru o tehnologie cu motoare alternative pentru vehicule alimentate cu combustibili alternativi ar trebui să fie neutră. Prin creșterea greutății maxime pentru aceste tehnologii la 1,5 tone, se permite respectarea posibilității de alegere.

Amendamentul 361

Markus Ferber

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 16 a (nou)

Directiva 96/53/CE

Anexa I – punctul 1.1 – liniuța 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

16a. Punctul 1.1 liniuța 3, „vehicul articulat”, se înlocuiește cu următorul text:

– vehicul articulat 17,85 m

Or. de

Amendamentul 362

Jim Higgins, Jacqueline Foster, Phil Prendergast

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 16 a (nou)
Directiva 96/53/CE
Anexa I – punctul 1.3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

**16a. Punctul 1.3 se înlocuiește cu
„Greutatea maximă a oricărui vehicul
este decisă de statele membre în temeiul
principiului subsidiarității. Statele
membre pot alege să încheie acorduri
bilaterale care permit vehiculelor cu o
înălțime agreată să circule pe teritoriile
celuilalt, atât timp cât infrastructura o
permite.”**

Or. en

Justificare

Statele membre a căror infrastructură este construită pentru a permite vehiculele cu o anumită înălțime nu ar trebui să fie împiedicate de legislația europeană de la a se implica într-un comerț transfrontalier eficient.

Amendamentul 363
Gesine Meissner

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 16 a (nou)
Directiva 96/53/CE
Anexa I – punctul 1.1 – liniuța 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

**16a. Punctul 1.1 liniuța 3 se înlocuiește
cu următorul text:
vehicul articulat: 17,85 m**

Or. en

Justificare

Extinderea lungimii maxime a vehiculului articulat cu 1,35 m ar permite mai multe combinații care ar contribui la promovarea transportului intermodal. Se poate încărca nu numai un container de 45 de picioare, ci și un container de 48 de picioare sau două caroserii

mobile din categoria C 745. Un vehicul articulat cu o lungime de 17,85 m ar fi în continuare mai mic, întrucât lungimea maximă autorizată pentru trenurile rutiere este de 18,75 m.

Amendamentul 364
Markus Ferber

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 16 b (nou)
Directiva 96/53/CE
Anexa I – punctul 1.6

Textul propus de Comisie

Amendamentul

16b. Punctul 1.6 se înlocuiește cu următorul text:

– cea mai mare distanță dintre axul pivotului de remorcare și extremitatea spate a unei semiremorci 13,35 m

Or. de

Amendamentul 365
Carlo Fidanza

Propunere de directivă
Articolul 2 – alineatul 1 – paragraful 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 1 alineatul (7) nu se aplică până la 1 ianuarie 2025.

Or. en