



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

Comisión de Transportes y Turismo

2013/0105(COD)

16.10.2013

*****I**

PROYECTO DE INFORME

sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica la Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional (COM(2013)0195 – C7-0102/2013 – 2013/0105(COD))

Comisión de Transportes y Turismo

Ponente: Jörg Leichtfried

Explicación de los signos utilizados

- * Procedimiento de consulta
- *** Procedimiento de aprobación
- ***I Procedimiento legislativo ordinario (primera lectura)
- ***II Procedimiento legislativo ordinario (segunda lectura)
- ***III Procedimiento legislativo ordinario (tercera lectura)

(El procedimiento indicado se basa en el fundamento jurídico propuesto en el proyecto de acto.)

Enmiendas a un proyecto de acto

Enmiendas del Parlamento presentadas en dos columnas

Las supresiones se señalan en ***cursiva y negrita*** en la columna izquierda. Las sustituciones se señalan en ***cursiva y negrita*** en ambas columnas. El texto nuevo se señala en ***cursiva y negrita*** en la columna derecha.

En las dos primeras líneas del encabezamiento de cada enmienda se indica el pasaje del proyecto de acto examinado que es objeto de la enmienda. Si una enmienda se refiere a un acto existente que se quiere modificar con el proyecto de acto, su encabezamiento contiene además una tercera y cuarta líneas en las que se indican, respectivamente, el acto existente y la disposición de que se trate.

Enmiendas del Parlamento en forma de texto consolidado

Las partes de texto nuevas se indican en ***cursiva y negrita***. Las partes de texto suprimidas se indican mediante el símbolo ¶ o se tachan. Las sustituciones se indican señalando el texto nuevo en ***cursiva y negrita*** y suprimiendo o tachando el texto sustituido. Como excepción, no se marcan las modificaciones de carácter estrictamente técnico introducidas por los servicios para la elaboración del texto final.

ÍNDICE

Página

PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO.....5

PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica la Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional
(COM(2013)0195 – C7-0102/2013 – 2013/0105(COD))

(Procedimiento legislativo ordinario: primera lectura)

El Parlamento Europeo,

- Vista la propuesta de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo (COM(2013)0195),
 - Vistos el artículo 294, apartado 2, y el artículo 91 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, conforme a los cuales la Comisión le ha presentado su propuesta (C7-0102/2013),
 - Visto el artículo 294, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,
 - Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo, de 11 de julio de 2013¹,
 - Visto el dictamen del Comité de las Regiones,
 - Visto el artículo 55 de su Reglamento,
 - Visto el informe de la Comisión de Transportes y Turismo (A7-0000/2013),
1. Aprueba la Posición en primera lectura que figura a continuación;
 2. Pide a la Comisión que le consulte de nuevo si se propone modificar sustancialmente su propuesta o sustituirla por otro texto;
 3. Encarga a su Presidente que transmita la Posición del Parlamento al Consejo y a la Comisión, así como a los Parlamentos nacionales.

Enmienda 1

Propuesta de Directiva

Considerando 2

Texto de la Comisión

(2) En este marco, el Libro Blanco prevé la adaptación de la Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996, por la que se establecen, para determinados vehículos

Enmienda

(2) En este marco, el Libro Blanco prevé la adaptación de la Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996, por la que se establecen, para determinados vehículos

¹ DO C ... / Pendiente de publicación en el Diario Oficial.

de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional, con el fin de reducir el consumo energético y las emisiones de gases de efecto invernadero, adaptar la legislación a la evolución tecnológica y a las nuevas necesidades del mercado y facilitar el transporte *intermodal*.

de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional, con el fin de reducir el consumo energético y las emisiones de gases de efecto invernadero, *así como* adaptar la legislación a la evolución tecnológica y a las nuevas necesidades del mercado y facilitar el transporte *combinado*.

Or. en

Enmienda 2

Propuesta de Directiva Considerando 3

Texto de la Comisión

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

Enmienda

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

Or. en

Enmienda 3

Propuesta de Directiva Considerando 5

Texto de la Comisión

(5) En sus orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020⁷, la Comisión prevé acciones dirigidas a mejorar la seguridad de los vehículos y la protección de los usuarios vulnerables. La importancia de la visibilidad de los conductores también se señala en el informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación de la Directiva 2007/38/CE en relación con la retroadaptación de los retrovisores de los vehículos pesados matriculados en la Comunidad⁸. El nuevo perfilado de las cabinas contribuirá igualmente a mejorar la seguridad vial al reducir el ángulo muerto de visión de los conductores, en particular bajo el parabrisas, **y salvará numerosas** vidas de usuarios vulnerables como los peatones o los ciclistas. Asimismo, este nuevo perfilado permitiría incorporar estructuras de absorción de energía en caso de colisión. El aumento del volumen de la cabina también mejoraría la seguridad y comodidad del conductor.

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

Enmienda

(5) En sus orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020⁷, la Comisión prevé acciones dirigidas a mejorar la seguridad de los vehículos y la protección de los usuarios vulnerables. La importancia de la visibilidad de los conductores también se señala en el informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación de la Directiva 2007/38/CE en relación con la retroadaptación de los retrovisores de los vehículos pesados **de transporte de mercancías** matriculados en la Comunidad⁸. El nuevo perfilado de las cabinas contribuirá igualmente a mejorar la seguridad vial al reducir el ángulo muerto de visión de los conductores, en particular bajo el parabrisas, **lo que debería contribuir a salvar las** vidas de **numerosos** usuarios vulnerables como los peatones o los ciclistas. **Por consiguiente, tras un período transitorio adecuado, el nuevo perfilado de las cabinas deberá tener carácter obligatorio.** Asimismo, este nuevo perfilado permitiría incorporar estructuras de absorción de energía en caso de colisión. El **potencial** aumento del volumen de la cabina también mejoraría la seguridad y comodidad del conductor.

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

Or. en

Enmienda 4

Propuesta de Directiva Considerando 6 bis (nuevo)

(6 bis) El Libro Blanco establece que el 30 % del transporte de mercancías por carretera en distancias superiores a 300 kilómetros debería transferirse a otros modos, como el ferrocarril o la navegación fluvial, de aquí a 2030, y, para 2050, más del 50 %, apoyándose en corredores eficientes y ecológicos de tránsito de mercancías. Para cumplir este objetivo, también será preciso desarrollar la infraestructura adecuada. Este objetivo fue aprobado por el Parlamento Europeo en su Resolución, de 15 de diciembre de 2011, sobre la Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por un sistema de transportes competitivo y sostenible¹.

¹ DO C 168 E de 14.6.2013, p. 72.

Or. en

Enmienda 5

Propuesta de Directiva Considerando 7

Texto de la Comisión

Enmienda

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

(7) Con el fin de garantizar la competencia leal en el transporte internacional, es necesario tener normas comunes relativas a las dimensiones de los vehículos para las operaciones de transporte internacional. Cualquier exención respecto de las normas comunes debería ser excepcional y estar limitada a las operaciones de transporte nacional. De esta manera, se alcanza un equilibrio entre, por un lado, el derecho de los Estados miembros en virtud del principio de subsidiariedad a decidir soluciones de

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

transporte apropiadas a sus circunstancias específicas y, por otro lado, ***los objetivos perseguidos en el Libro Blanco. Deben respetarse los derechos de los Estados miembros consagrados en las Actas de adhesión a la Unión Europea.***

Or. en

Enmienda 6

Propuesta de Directiva Considerando 8

Texto de la Comisión

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

Enmienda

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

Or. en

Enmienda 7

Propuesta de Directiva Considerando 9

Texto de la Comisión

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

Enmienda

(9) El Libro Blanco sobre el transporte insiste también en la necesidad de adaptarse a la evolución del transporte intermodal, en particular en el caso del transporte en contenedores, **que muestra una** utilización **cada vez mayor** de contenedores de 45 pies **transportados** en ferrocarril o por vías navegables. No obstante, la parte correspondiente al transporte por carretera dentro de trayectos intermodales solo puede efectuarse actualmente mediante procedimientos administrativos **engorrosos** tanto para los Estados miembros como para los transportistas, o si estos contenedores tienen esquinas biseladas patentadas cuyo coste es prohibitivo. Un aumento de 15 cm de la longitud de los vehículos **que transportan dichos contenedores** puede evitar a los transportistas procedimientos administrativos y facilitar el transporte intermodal, sin riesgo ni perjuicio para los demás usuarios de la carretera o de la infraestructura. En efecto, la pequeña extensión que representan estos 15 cm en relación con la longitud de un vehículo pesado articulado (16,50 m) no constituye un riesgo adicional para la seguridad vial. Este aumento solo **deberá estar** autorizado para el transporte **combinado**, en el que el componente de carretera no excede de **150 km en cada extremo** para operaciones de transporte que incluyen un componente ferroviario, fluvial o marítimo.

*transporte marítimo de corta distancia
intraeuropea.*

Or. en

Enmienda 8

Propuesta de Directiva Considerando 10

Texto de la Comisión

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

Enmienda

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

Or. en

Enmienda 9

Propuesta de Directiva Considerando 13

Texto de la Comisión

(13) En efecto, ya están disponibles soluciones tecnológicas sencillas, fijas o móviles, que permiten preseleccionar los vehículos sospechosos de infracción sin necesidad de detenerlos, una manera de actuar menos perjudicial para la fluidez del tráfico, menos onerosa y que garantiza condiciones de seguridad óptimas. **Algunos** dispositivos **pueden** instalarse a bordo de los vehículos pesados y ofrecen al conductor un medio de **autocontrol que le permite comprobar** si cumple la legislación. Estos dispositivos a bordo

Enmienda

(13) En efecto, ya están disponibles soluciones tecnológicas sencillas, fijas o móviles, que permiten preseleccionar los vehículos sospechosos de infracción sin necesidad de detenerlos, una manera de actuar menos perjudicial para la fluidez del tráfico, menos onerosa y que garantiza condiciones de seguridad óptimas. **Tales** dispositivos **deberán** instalarse a bordo de los vehículos pesados y ofrecen al conductor un medio de **controlar si su vehículo** cumple la legislación. Estos dispositivos a bordo pueden también

pueden también comunicar sus datos sin necesidad de detener el vehículo a agentes o sistemas automáticos de control situados en la carretera, utilizando una interfaz de comunicación microondas. En lo que respecta a la preselección, se considera que un umbral mínimo de un pesaje por cada 2 000 vehículos-kilómetro garantiza la eficacia del control en el territorio de la Unión, ya que permite controlar cada vehículo de media estadística cada tres días.

comunicar sus datos sin necesidad de detener el vehículo a agentes o sistemas automáticos de control situados en la carretera, utilizando una interfaz de comunicación microondas. En lo que respecta a la preselección, se considera que un umbral mínimo de un pesaje por cada 2 000 vehículos-kilómetro garantiza la eficacia del control en el territorio de la Unión, ya que permite controlar cada vehículo de media estadística cada tres días.

Or. en

Enmienda 10

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – punto 1

Directiva 96/53/CE

Artículo 2 – párrafo 1 – guión 13

Texto de la Comisión

– «- **vehículo de propulsión híbrida: cualquier vehículo en el sentido de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos¹⁰, equipado con uno o más motores de tracción que funcione mediante energía eléctrica y que no esté permanentemente conectado a la red y con uno o varios motores de tracción de combustión interna;**

Enmienda

suprimido

¹⁰ DO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

Or. en

Justificación

Para garantizar la neutralidad tecnológica, se introduce el término más general «vehículo impulsado por combustibles alternativos» en lugar de «vehículo de propulsión híbrida», que parece demasiado restringido.

Enmienda 11

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – punto 1

Directiva 96/53/CE

Artículo 2 – párrafo 1 – guión 14

Texto de la Comisión

Enmienda

– vehículo eléctrico: cualquier vehículo en el sentido de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos¹¹, equipado con uno o más motores de tracción que funcione mediante energía eléctrica y que no esté permanentemente conectado a la red;

suprimido

¹¹ DO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

Or. en

Justificación

Ya incluido en la definición más amplia de «vehículo impulsado por combustibles alternativos».

Enmienda 12

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – punto 1

Directiva 96/53/CE

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

- **combustible alternativo: el combustible que sustituye a los combustibles fósiles como fuente de energía en los transportes y que puede contribuir a la descarbonización de estos últimos, tales como:**
 - la electricidad,
 - el hidrógeno,
 - los biocarburantes, tal como se definen en la Directiva 2009/28/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹,
 - los combustibles sintéticos,
 - el gas natural, incluido el biometano, en forma gaseosa (gas natural comprimido-GNC) y en forma licuada (gas natural licuado-GNL),
 - el gas licuado de petróleo (GLP), y
 - el calor residual.

¹ Directiva 2009/28/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables y por la que se modifican y se derogan las Directivas 2001/77/CE y 2003/30/CE (DO L 140 de 5.6.2009, p. 16).

Or. en

Justificación

Para definir «vehículo de motor alternativo» de forma tecnológicamente neutra, es útil definir primero «combustible alternativo». Se puede basar en la definición de la propuesta la Comisión sobre la infraestructura para los combustibles alternativos (COM(2013)0018).

Enmienda 13

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – punto 1

Directiva 96/53/CE
Artículo 2 – párrafo 1 – guión 12 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

– **vehículo impulsado por combustibles alternativos: el vehículo de motor que funciona total o parcialmente con un combustible alternativo.**

Or. en

Justificación

La definición de «vehículo de motor alternativo» debe respetar la neutralidad tecnológica.

Enmienda 14

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – punto 1

Directiva 96/53/CE

Artículo 2 – párrafo 1 – guión 15

Texto de la Comisión

Enmienda

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

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

Or. en

Justificación

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

Enmienda 15

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – punto 1

Directiva 96/53/CE

Artículo 2 – apartado 1 – guión 12 quater (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

– **transporte combinado: el transporte de mercancías en el que el camión, el**

remolque, el semirremolque, con o sin tractor, la caja móvil o el contenedor utilicen la carretera para la parte inicial o final del trayecto y el ferrocarril o las vías navegables interiores o marítimas para la otra parte, cuando dicho trayecto exceda de 100 kilómetros, y efectúen el trayecto inicial o final por carretera:

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

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

Or. en

Justificación

Debería usarse en todo el texto la definición existente de «transporte combinado» de acuerdo con la Directiva 1992/106, en lugar de introducir el nuevo término «transporte intermodal».

Enmienda 16

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – punto 2 – parte introductoria

Directiva 96/53/CE

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

Texto de la Comisión

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

Enmienda

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

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

I.».

Or. en

Justificación

Aclaración de las normas actuales, que no estaban concebidas para permitir el uso transfronterizo de vehículos que combinen varios módulos. La circulación transfronteriza de camiones más largos puede cambiar los principales objetivos políticos de la Unión, incluidos en el Libro Blanco. Por tanto, es necesario realizar, en primer lugar, una evaluación de impacto exhaustiva de dicha circulación transfronteriza, que incluya el impacto sobre el traslado modal, la seguridad, las condiciones sociales y laborales, las PYME, la logística, la contaminación del aire, ruido, etc.

Enmienda 17

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – punto 2 – letra a

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 1 – letras a y b

Texto de la Comisión

Enmienda

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

suprimida

Or. en

Enmienda 18

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – punto 2 – letra b

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 4 – párrafo 2 – primera frase

Texto de la Comisión

Enmienda

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

suprimida

«Se considerará que las operaciones de transporte no afectan de manera significativa a la competencia internacional en el sector del transporte si estas se llevan a cabo en el territorio de

un Estado miembro o, en el caso de una operación transfronteriza, únicamente entre dos Estados miembros limítrofes que hayan adoptado cada uno medidas en aplicación del presente apartado y si se cumple al menos una de las condiciones previstas en las siguientes letras a) y b):»

Or. en

Enmienda 19

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – punto 6

Directiva 96/53/CE

Artículo 8 – apartado 2 – guión 2 – parte introductoria

Texto de la Comisión

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

Enmienda

– en términos de seguridad vial y de seguridad del transporte *combinado*:

Or. en

Enmienda 20

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – punto 6

Directiva 96/53/CE

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

Texto de la Comisión

Enmienda

iv bis) el dispositivo no excede en más de 500 milímetros la anchura establecida en el punto 1.1 del anexo I.

Or. en

Justificación

En aras de la seguridad normativa, conviene que nos basemos en lo que ya se ha acordado en el marco del Reglamento n° 1230/2012 de la Comisión (500 mm), que ha entrado en vigor recientemente.

Enmienda 21

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – punto 6

Directiva 96/53/CE

Artículo 8 – apartado 2 – guión 3 – inciso ii

Texto de la Comisión

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

Enmienda

ii) **la inserción** de los remolques y semirremolques en las unidades ferroviarias, marítimas y fluviales en las operaciones de transporte **combinado**,

Or. en

Enmienda 22

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – punto 6

Directiva 95/53/CE

Artículo 8 – apartado 2 – guión 3 – párrafo 2

Texto de la Comisión

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

Enmienda

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

Or. en

Enmienda 23

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – punto 6

Directiva 96/53/CE

Artículo 8 – apartado 3

Texto de la Comisión

3. Previamente a su comercialización, los

Enmienda

3. Previamente a su comercialización, los

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

dispositivos aerodinámicos incorporados y su instalación en los vehículos deberán ser autorizados por los Estados miembros **en el marco de la Directiva 2007/46/CE. Los Estados miembros** expedirán un certificado al efecto. Dicho certificado dará fe del cumplimiento de los requisitos mencionados en el apartado 2 e indicará que el dispositivo contribuye de manera significativa a la mejora del rendimiento aerodinámico. Los certificados de autorización expedidos en un Estado miembro serán reconocidos por los demás Estados miembros.

Or. en

Justificación

Aclaración de que no se requerirán procedimientos de certificación nuevos o adicionales, sino que ello puede hacerse en el marco de los procedimientos existentes para la homologación (2007/46/CE).

Enmienda 24

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – punto 6

Directiva 96/53/CE

Artículo 8 – apartado 4

Texto de la Comisión

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

Enmienda

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

Enmienda 25

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – punto 6

Directiva 96/53/CE

Artículo 8 – apartado 5

Texto de la Comisión

Enmienda

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

suprimido

Justificación

Dado que se introdujo un límite de 500 milímetros en el artículo 8, apartado 2, no se requieren medidas transitorias.

Enmienda 26

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – punto 7

Directiva 95/53/CE

Artículo 9 – apartado 1

Texto de la Comisión

Enmienda

1. Con el fin de mejorar el rendimiento aerodinámico y la seguridad vial de los vehículos o conjuntos de vehículos, las longitudes máximas previstas en el anexo I, punto 1.1, podrán ser rebasadas por los

1. Con el fin de mejorar el rendimiento aerodinámico y la seguridad vial de los vehículos o conjuntos de vehículos, las longitudes máximas previstas en el anexo I, punto 1.1, podrán ser rebasadas por los

vehículos o conjuntos de vehículos que cumplan los requisitos previstos en el apartado 2 siguiente. Estos rebasamientos tienen por objetivo principal permitir la fabricación de cabinas de tractores que mejoren *las características aerodinámicas* de los vehículos o conjuntos de vehículos y *mejoren la seguridad vial*.

vehículos o conjuntos de vehículos que cumplan los requisitos previstos en el apartado 2 siguiente. Estos rebasamientos tienen por objetivo principal permitir la fabricación de cabinas de tractores que mejoren *la seguridad vial y el rendimiento aerodinámico* de los vehículos o conjuntos de vehículos.

Or. en

Enmienda 27

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – punto 7

Directiva 95/53/CE

Artículo 9 – apartado 2 – párrafo 1 – guión 2 – parte introductoria

Texto de la Comisión

– mejora de la seguridad vial y de la seguridad del transporte *intermodal*, en particular garantizar que la forma delantera de la cabina:

Enmienda

– mejora de la seguridad vial y de la seguridad del transporte *combinado*, en particular garantizar que la forma delantera de la cabina:

Or. en

Justificación

(La justificación hace referencia a una modificación que no afecta a la versión española.)

Enmienda 28

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – punto 7

Directiva 95/53/CE

Artículo 9 – apartado 2 – párrafo 1 – guión 2 – inciso i

Texto de la Comisión

i) mejora la visibilidad de los usuarios vulnerables por el conductor, en particular *reduce el ángulo muerto* de visibilidad *situado* bajo el parabrisas delantero,

Enmienda

i) mejora *de la visión directa de manera que mejore la* visibilidad de los usuarios vulnerables por el conductor, en particular *reduciendo los ángulos muertos* de visibilidad *situados* bajo el parabrisas

delantero y *en el lateral de la cabina,*

Or. en

Justificación

La propuesta no prevé suficiente claridad respecto de qué debe hacerse exactamente para mejorar la seguridad de la cabina, especialmente por lo que se refiere a la seguridad de los peatones. La legislación debe ofrecer directrices claras y el grupo de trabajo de expertos debe asistir a la Comisión en la preparación de la aplicación de dichas directrices.

Enmienda 29

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – punto 7

Directiva 95/53/CE

Artículo 9 – apartado 2 – párrafo 1 – guión 2 – inciso ii

Texto de la Comisión

Enmienda

ii) reduce los daños en caso de choque;

ii) reduce los daños en caso de choque ***con otros vehículos y mejora el rendimiento en la absorción de energía de las cabinas mediante la instalación de un sistema de gestión de la absorción de energía en caso de colisión;***

Or. en

Justificación

La propuesta no prevé suficiente claridad respecto de qué debe hacerse exactamente para mejorar la seguridad de la cabina, especialmente por lo que se refiere a la seguridad de los peatones. La legislación debe ofrecer directrices claras y el grupo de trabajo de expertos debe asistir a la Comisión en la preparación de la aplicación de dichas directrices.

Enmienda 30

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – punto 7

Directiva 95/53/CE

Artículo 9 – apartado 2 – párrafo 1 – guión 2 – inciso ii bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

ii bis) mejora la protección de los peatones mediante el ajuste del diseño

frontal para reducir al mínimo los riesgos de arrollamiento en caso de colisión con usuarios vulnerables;

Or. en

Justificación

La propuesta no prevé suficiente claridad respecto de qué debe hacerse exactamente para mejorar la seguridad de la cabina, especialmente por lo que se refiere a la seguridad de los peatones. La legislación debe ofrecer directrices claras y el grupo de trabajo de expertos debe asistir a la Comisión en la preparación de la aplicación de dichas directrices.

Enmienda 31

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – punto 7

Directiva 95/53/CE

Artículo 9 – apartado 2 – párrafo 1 – guión 3

Texto de la Comisión

– maniobrabilidad de los vehículos o conjuntos de vehículos en las infraestructuras y sin imponer límites a la utilización de los vehículos en ***las terminales intermodales,***

Enmienda

– maniobrabilidad de los vehículos o conjuntos de vehículos en las infraestructuras y sin imponer límites a la utilización de los vehículos en ***el transporte combinado,***

Or. en

Enmienda 32

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – punto 7

Directiva 95/53/CE

Artículo 9 – apartado 3

Texto de la Comisión

3. Previamente a su comercialización, el rendimiento aerodinámico de los nuevos diseños de vehículos de motor será comprobado por los Estados miembros, que expedirán un certificado que ***atestiguará*** el cumplimiento de los

Enmienda

3. Previamente a su comercialización, el rendimiento aerodinámico ***y la seguridad*** de los nuevos diseños de vehículos de motor será comprobado ***en el marco de la Directiva 2007/46/CE*** por los Estados miembros, que expedirán un certificado

requisitos contemplados en el apartado 2. Los certificados expedidos en un Estado miembro serán reconocidos por los demás Estados miembros.

que **acreditará** el cumplimiento de los requisitos contemplados en el apartado 2. Los certificados expedidos en un Estado miembro serán reconocidos por los demás Estados miembros.

Or. en

Justificación

Aclaración de que no se requerirán procedimientos de certificación nuevos o adicionales, sino que ello puede hacerse en el marco de los procedimientos existentes para la homologación (2007/46/CE).

Enmienda 33

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – punto 7

Directiva 96/53/CE

Artículo 9 – apartado 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

3 bis. Los vehículos nuevos de las categorías N2 y N3 emplearán cabinas de tractores que cumplan los requisitos de seguridad a que se refiere el artículo 9, apartado 2, a partir de [siete años después de la entrada en vigor de la presente Directiva].

Or. en

Justificación

La propuesta de la Comisión vincula la seguridad al rendimiento aerodinámico, por lo que limitará las mejoras de la seguridad a los camiones de largo recorrido que tienen menos probabilidades de entrar en zonas urbanas. Sin embargo, dado que el 66 % de las colisiones mortales con peatones y el 55 % de las colisiones mortales con ciclistas se producen en zonas urbanas, es esencial mejorar la seguridad de todos los camiones. Esto solo podrá lograrse con la mejora de la seguridad en todos los camiones, incluidos los que circulan en zonas urbanas. Un período transitorio de 7 años dará al sector tiempo suficiente para adaptarse a los cambios normativos.

Enmienda 34

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – punto 9

Directiva 95/53/CE

Artículo 10 bis – párrafo 1

Texto de la Comisión

Los pesos máximos de los vehículos *de propulsión híbrida o de propulsión completamente eléctrica* serán los indicados en el anexo I, punto **2.3.1**.

Enmienda

Los pesos máximos de los vehículos *impulsados por combustibles alternativos* serán los indicados en el anexo I, punto **2.3.4**.

Or. en

Enmienda 35

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – punto 9

Directiva 95/53/CE

Artículo 10 bis – párrafo 2

Texto de la Comisión

No obstante, los vehículos *de propulsión híbrida o eléctrica* deberán respetar los límites indicados en el anexo I, punto 3: peso máximo autorizado por eje.».

Enmienda

No obstante, los vehículos *impulsados por combustibles alternativos* deberán respetar los límites indicados en el anexo I, punto 3: peso máximo autorizado por eje.».

Or. en

Enmienda 36

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – punto 10

Directiva 95/53/CE

Artículo 11 – párrafo 1

Texto de la Comisión

Las dimensiones máximas fijadas en el anexo I, puntos 1.1 y 1.6 podrán rebasarse en 15 cm en el caso de los vehículos o conjuntos de vehículos que transporten

Enmienda

Las dimensiones máximas fijadas en el anexo I, puntos 1.1 y 1.6 podrán rebasarse en 15 cm en el caso de los vehículos o conjuntos de vehículos que transporten

contenedores o cajas móviles de 45 pies, cuando el transporte por carretera del contenedor o de la caja móvil forme parte de una operación de transporte *intermodal*.

contenedores o cajas móviles de 45 pies, cuando el transporte por carretera del contenedor o de la caja móvil forme parte de una operación de transporte *combinado tal como se define en el artículo 2*.

Or. en

Enmienda 37

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – punto 10

Directiva 95/53/CE

Artículo 11 – párrafo 2

Texto de la Comisión

Enmienda

A efectos del presente artículo y del punto 2.2.2, letra c), del anexo I, la operación de transporte intermodal deberá utilizar al menos el ferrocarril, el transporte fluvial o el transporte marítimo. Asimismo, el trayecto inicial y/o final deberá incluir una parte por carretera. Cada una de estas partes por carretera deberá extenderse menos de 300 kilómetros en el territorio de la Unión Europea o hasta las terminales más próximas entre las que exista un servicio regular. Una operación de transporte también se considerará transporte intermodal cuando utilice un transporte marítimo de corta distancia intraeuropeo, con independencia de cuáles sean las longitudes de los trayectos iniciales y finales por carretera. El trayecto inicial y el trayecto final por carretera de una operación que utilice el transporte marítimo de corta distancia intraeuropeo se extenderán desde el punto de carga de la mercancía hasta el puerto marítimo apropiado más próximo en el trayecto inicial y/o, en su caso, entre el puerto marítimo apropiado más próximo y el punto de descarga de la mercancía en el trayecto final.»

suprimido

Justificación

Debería usarse en todo el texto la definición existente de «transporte combinado» de acuerdo con la Directiva 1992/106, en lugar de introducir el nuevo término «transporte intermodal». La definición ya establece claramente los límites del trayecto por carretera y esta distancia parece suficiente para conectar un emplazamiento industrial o comercial con una terminal de carga o un puerto fluvial. Los puertos marítimos deben conectarse a modos sostenibles de transporte, en lugar de al transporte de mercancías por carretera de largo recorrido.

Enmienda 38**Propuesta de Directiva****Artículo 1 – punto 11**

Directiva 95/53/CE

Artículo 12 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. Transcurridos **dos** años desde la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva, los Estados miembros efectuarán mediciones de peso de los vehículos o conjuntos de vehículos en circulación. Estas mediciones de preselección tendrán por objeto identificar los vehículos sospechosos de haber incurrido en una infracción que deban ser controlados manualmente. Las mediciones **podrán efectuarse mediante sistemas automáticos situados en las infraestructuras o** mediante sistemas a bordo de los vehículos de conformidad con el apartado 6 siguiente. Los sistemas automáticos deberán permitir la identificación de los vehículos sospechosos de rebasar los pesos máximos autorizados. Puesto que estos sistemas automáticos solo se utilizan para una preselección, y no para definir una infracción, **su certificación por los Estados miembros no será obligatoria.**

Enmienda

2. Transcurridos **cinco** años desde la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva, los Estados miembros efectuarán mediciones de peso de los vehículos o conjuntos de vehículos en circulación. Estas mediciones de preselección tendrán por objeto identificar los vehículos sospechosos de haber incurrido en una infracción que deban ser controlados manualmente. Las mediciones **se efectuarán** mediante sistemas a bordo de los vehículos de conformidad con el apartado 6 siguiente. Los sistemas automáticos deberán permitir la identificación de los vehículos sospechosos de rebasar los pesos máximos autorizados. Puesto que estos sistemas automáticos solo se utilizan para una preselección, y no para definir una infracción, **no tendrán que ser certificados por los Estados miembros.**

Enmienda 39

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – punto 11

Directiva 95/53/CE

Artículo 12 – apartado 6

Texto de la Comisión

6. De conformidad con el apartado 1, los **Estados miembros promoverán el equipamiento de vehículos y conjuntos de vehículos** con dispositivos de pesaje a bordo (peso total y peso por eje) que permitan transmitir en todo momento los datos de pesaje, a partir de un vehículo en movimiento, a una autoridad que efectúe controles en carretera o responsable de la normativa de transporte de mercancías. La comunicación se realizará a través de la interfaz definida por las normas CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 e ISO 14906.

¹³ DSRC: Dedicated Short Range Communications (Comunicaciones dedicadas de corto alcance).

Enmienda

6. De conformidad con el apartado 1, los **vehículos nuevos de las categorías N2 y N3 estarán equipados** con dispositivos de pesaje a bordo (peso total y peso por eje) que permitan transmitir en todo momento los datos de pesaje, a partir de un vehículo en movimiento, a una autoridad que efectúe controles en carretera o responsable de la normativa de transporte de mercancías. La comunicación se realizará a través de la interfaz definida por las normas CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 e ISO 14906. **La información también será accesible para el conductor.**

¹³ DSRC: Dedicated Short Range Communications (Comunicaciones dedicadas de corto alcance).

Or. en

Justificación

El sensor de pesaje a bordo parece ser el instrumento más eficaz para evitar el exceso de peso, por lo que debe pasar a ser obligatorio. Las estaciones de pesaje en movimiento instaladas en la infraestructura vial son menos eficaces, dado que puede que su ubicación pase a conocerse y puedan evitarse. Además, los dispositivos a bordo brindarían al conductor la posibilidad de comprobar si su vehículo cumple la legislación.

Enmienda 40

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – punto 12

Directiva 96/53/CE

Artículo 13 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. Un exceso de peso inferior al **5 %** del peso máximo autorizado en los puntos 2, 3, 4.1 y 4.3 del anexo I dará lugar a **una advertencia escrita** a la empresa de transporte, que podrá resultar en una sanción, en los casos en que dicha sanción esté prevista en la legislación nacional.

Enmienda

2. Un exceso de peso inferior al **2 %** del peso máximo autorizado en los puntos 2, 3, 4.1 y 4.3 del anexo I dará lugar a **un apercibimiento por escrito** a la empresa de transporte, que podrá resultar en una sanción, en los casos en que dicha sanción esté prevista en la legislación nacional.

Or. en

Justificación

Para un vehículo de 40 toneladas, un exceso de peso del 5 % equivaldría a 2 toneladas, que es un exceso de peso considerable. El ponente considera que debe preverse una menor tolerancia y propone una tolerancia máxima del 2 %.

Enmienda 41

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – punto 12

Directiva 96/53/CE

Artículo 13 – apartado 3

Texto de la Comisión

3. Un exceso de peso comprendido entre un **5 %** y un 10 % del peso máximo autorizado en los puntos 2, 3, 4.1 y 4.3 del anexo I se considerará una infracción **menor** en el sentido de la presente Directiva, y dará lugar a una sanción **financiera**. Las autoridades de control podrán igualmente inmovilizar el vehículo para su descarga hasta alcanzar el peso máximo autorizado.

Enmienda

3. Un exceso de peso comprendido entre un **2 %** y un 10 % del peso máximo autorizado en los puntos 2, 3, 4.1 y 4.3 del anexo I se considerará una infracción **leve** en el sentido de la presente Directiva, y dará lugar a una sanción **pecuniaria**. Las autoridades de control podrán igualmente inmovilizar el vehículo para su descarga hasta alcanzar el peso máximo autorizado.

Or. en

Enmienda 42

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – punto 12

Texto de la Comisión

6. Un exceso de longitud o de anchura inferior al **2 %** de las dimensiones máximas indicadas en el punto 1 del anexo I dará lugar a **una advertencia escrita** a la empresa de transporte, que podrá resultar en una sanción, en los casos en que dicha sanción esté prevista en la legislación nacional.

Enmienda

6. Un exceso de longitud o de anchura inferior al **1 %** de las dimensiones máximas indicadas en el punto 1 del anexo I dará lugar a **un apercibimiento por escrito** a la empresa de transporte, que podrá resultar en una sanción, en los casos en que dicha sanción esté prevista en la legislación nacional.

Or. en

Justificación

Las dimensiones exteriores de los camiones están calculadas al milímetro, por lo que las dimensiones de los vehículos no suelen diferir de las calculadas. En el caso de cargas que excedan las dimensiones del camión debe obtenerse un permiso especial. Por lo tanto, las desviaciones toleradas deben acercarse a cero y, en todo caso, ser lo más reducidas posible.

Enmienda 43

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – punto 12
Directiva 96/53/CE
Artículo 13 – apartado 7

Texto de la Comisión

7. Un exceso de longitud o de anchura comprendido entre el **2 %** y el **20 %** de las dimensiones máximas indicadas en el punto 1 del anexo I, tanto en lo que respecta a la carga a bordo como al peso del propio vehículo, resultará en una sanción **financiera**. Las autoridades de control inmovilizarán el vehículo hasta la descarga si el exceso de longitud o de ancho procede de la carga, o hasta la obtención de un permiso especial expedido por la empresa de transporte, de conformidad con el artículo 4, apartado 3.

Enmienda

7. Un exceso de longitud o de anchura comprendido entre el **1 %** y el **10 %** de las dimensiones máximas indicadas en el punto 1 del anexo I, tanto en lo que respecta a la carga a bordo como al peso del propio vehículo, resultará en una sanción **pecuniaria**. Las autoridades de control inmovilizarán el vehículo hasta la descarga si el exceso de longitud o de ancho procede de la carga, o hasta la obtención de un permiso especial expedido por la empresa de transporte, de conformidad con el artículo 4, apartado 3.

Or. en

Justificación

Las dimensiones exteriores de los camiones están calculadas al milímetro, por lo que las dimensiones de los vehículos no suelen diferir de las calculadas. En el caso de cargas que excedan las dimensiones del camión debe obtenerse un permiso especial. Por lo tanto, las desviaciones toleradas deben acercarse a cero y, en todo caso, ser lo más reducidas posible.

Enmienda 44

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – punto 12

Directiva 95/53/CE

Artículo 13 – apartado 8

Texto de la Comisión

8. Un exceso de longitud o de anchura de la carga o del vehículo superior al **20 %** de las dimensiones máximas indicadas en el punto 1 del anexo I, se considerará una infracción muy grave en el sentido de la presente Directiva, debido al aumento de los riesgos para los otros usuarios de la carretera. Esta infracción dará lugar a una sanción **financiera** y a la inmovilización inmediata del vehículo por las autoridades de control, hasta la descarga o **la obtención de un permiso especial expedido por la empresa de transporte** de conformidad con el artículo 4, apartado 3, si el exceso de longitud o de anchura procede de la carga. El procedimiento **de** pérdida de honorabilidad de la empresa de transporte se llevará a cabo de conformidad con el artículo 6 del Reglamento (CE) nº 1071/2009.

Enmienda

8. Un exceso de longitud o de anchura de la carga o del vehículo superior al **10 %** de las dimensiones máximas indicadas en el punto 1 del anexo I, se considerará una infracción muy grave en el sentido de la presente Directiva, debido al aumento de los riesgos para los otros usuarios de la carretera. Esta infracción dará lugar a una sanción **pecuniaria** y a la inmovilización inmediata del vehículo por las autoridades de control, hasta la descarga **del mismo o hasta que la empresa de transporte obtenga un permiso especial** o de conformidad con el artículo 4, apartado 3, si el exceso de longitud o de anchura procede de la carga. El procedimiento **conducente a la** pérdida de honorabilidad de la empresa de transporte se llevará a cabo de conformidad con el artículo 6 del Reglamento (CE) nº 1071/2009.

Or. en

Justificación

Las dimensiones exteriores de los camiones están calculadas al milímetro, por lo que las dimensiones de los vehículos no suelen diferir de las calculadas. En el caso de cargas que excedan las dimensiones del camión debe obtenerse un permiso especial. Por lo tanto, las desviaciones toleradas deben acercarse a cero y, en todo caso, ser lo más reducidas posible.

Enmienda 45

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – punto 13

Directiva 95/53/CE

Artículo 14

Texto de la Comisión

En lo que respecta al transporte de contenedores, el expedidor entregará al transportista por carretera al que haya confiado un contenedor una declaración en la que se indique el peso del contenedor transportado. Cuando *esta* información falte o sea inexacta, el expedidor será responsable en la misma medida que el transportista en caso de exceso de peso del vehículo.».

Enmienda

En lo que respecta al transporte de contenedores, el expedidor entregará al transportista por carretera al que haya confiado un contenedor, ***antes de la operación de carga***, una declaración ***escrita*** en la que se indique el peso ***bruto*** del contenedor transportado. ***Dicha declaración podrá enviarse también por medios electrónicos. Con independencia de su forma, el documento en el que se declare el peso bruto del contenedor será firmado por una persona provista de la debida autorización del expedidor.*** Cuando ***la*** información ***sobre el peso bruto del contenedor*** falte o sea inexacta, el expedidor será responsable en la misma medida que el transportista en caso de exceso de peso del vehículo.

En las operaciones de transporte combinado, la información sobre el peso bruto del contenedor cargado se facilitará a la siguiente parte encargada de la custodia del contenedor.».

Or. en

Justificación

El 20 de septiembre de 2013, el Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores (DSC) de la OMI acordó una revisión del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar para encargar la verificación de la masa bruta de los contenedores antes de su embarque en un buque. A fin de establecer un planteamiento uniforme para todos los modos de transporte y evitar posibles disposiciones en conflicto, debe tenerse en cuenta la evolución en el seno de la OMI al modificar la Directiva.

Enmienda 46

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – punto 15

Directiva 96/53/CE

Artículo 16 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 8, apartado 4, en el artículo 9, apartado 5, y en el artículo 12, apartado 7, se **otorgarán** a la Comisión por **una duración indeterminada** a partir del [fecha de entrada en vigor de la presente Directiva].

Enmienda

2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 8, apartado 4, en el artículo 9, apartado 5, y en el artículo 12, apartado 7, se **otorgan** a la Comisión por **un período de cinco años** a partir del [fecha de entrada en vigor de la presente Directiva]. **La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.**

Or. en

Enmienda 47

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – punto 16 – letra c

Directiva 96/53/CE

Anexo 1 – punto 2.3.1 – guión 2

Texto de la Comisión

«Vehículos de motor de dos ejes, distintos de los autobuses, y de propulsión híbrida o eléctrica: 19 t»

Enmienda

suprimido

Or. en

Enmienda 48

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – punto 16 – letra c bis (nueva)

Directiva 96/53/CE

Anexo 1 – punto 2.3.4 (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

c bis) Se añade el punto siguiente:

«2.3.4 Vehículos impulsados por combustibles alternativos: el peso máximo es el que se menciona en los puntos 2.3.1, 2.3.2 o 2.3.3, sumado al peso adicional requerido para el modo de propulsión alternativo, siendo el máximo una tonelada. Ese peso adicional se indicará en la documentación de registro oficial del vehículo de motor expedida por el Estado miembro en el que esté registrado el vehículo. En los casos en que falte esa información, serán de aplicación los valores mencionados en los puntos 2.3.1, 2.3.2 o 2.3.3.»

Or. en

Justificación

Las motorizaciones alternativas deben recibir el mismo tratamiento con independencia de la tecnología empleada. Sin embargo, el peso de los distintos tipos de motorización alternativa difiere, en función de la tecnología empleada. De existir una sola limitación para todos los tipos de motorización alternativa, las combinaciones de vehículos con motorizaciones más livianas podrían destinar a la carga un peso adicional. Por lo tanto, deben evitarse las situaciones en las que un tipo de motorización alternativa obtenga una ventaja competitiva frente a otros.