



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

Commissione per i trasporti e il turismo

2013/0105(COD)

16.10.2013

*****I**

PROGETTO DI RELAZIONE

sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 96/53/CE, del 25 luglio 1996, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale
(COM(2013)0195 – C7-0102/2013 – 2013/0105(COD))

Commissione per i trasporti e il turismo

Relatore: Jörg Leichtfried

Significato dei simboli utilizzati

- * Procedura di consultazione
- *** Procedura di approvazione
- ***I Procedura legislativa ordinaria (prima lettura)
- ***II Procedura legislativa ordinaria (seconda lettura)
- ***III Procedura legislativa ordinaria (terza lettura)

(La procedura indicata dipende dalla base giuridica proposta nel progetto di atto.)

Emendamenti a un progetto di atto

Emendamenti del Parlamento presentati su due colonne

Le soppressioni sono evidenziate in ***corsivo grassetto*** nella colonna di sinistra. Le sostituzioni sono evidenziate in ***corsivo grassetto*** nelle due colonne. Il testo nuovo è evidenziato in ***corsivo grassetto*** nella colonna di destra.

La prima e la seconda riga del blocco d'informazione di ogni emendamento identificano la parte di testo interessata del progetto di atto in esame. Se un emendamento verte su un atto esistente che il progetto di atto intende modificare, il blocco d'informazione comprende anche una terza e una quarta riga che identificano rispettivamente l'atto esistente e la disposizione interessata di quest'ultimo.

Emendamenti del Parlamento presentati in forma di testo consolidato

Le parti di testo nuove sono evidenziate in ***corsivo grassetto***. Le parti di testo soppresse sono indicate con il simbolo ■ o sono barrate. Le sostituzioni sono segnalate evidenziando in ***corsivo grassetto*** il testo nuovo ed eliminando o barrando il testo sostituito.

A titolo di eccezione, le modifiche di carattere strettamente tecnico apportate dai servizi in vista dell'elaborazione del testo finale non sono evidenziate.

INDICE

Pagina

PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO.....5

PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 96/53/CE, del 25 luglio 1996, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale (COM(2013)0195 – C7-0102/2013 – 2013/0105(COD))

(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2013)0195),
 - visti l'articolo 294, paragrafo 2, e l'articolo 91 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C7-0102/2013),
 - visto l'articolo 294, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
 - visto il parere del Comitato economico e sociale europeo dell'11 luglio 2013¹,
 - previa consultazione del Comitato delle regioni,
 - visto l'articolo 55 del suo regolamento,
 - vista la relazione della commissione per i trasporti e il turismo (A7-0000/2013),
1. adotta la posizione in prima lettura figurante in appresso;
 2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora intenda modificarla sostanzialmente o sostituirla con un nuovo testo;
 3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

Emendamento 1

Proposta di direttiva Considerando 2

Testo della Commissione

(2) In tale contesto, il Libro bianco prevede di adeguare la direttiva 96/53/CE del

Emendamento

(2) In tale contesto, il Libro bianco prevede di adeguare la direttiva 96/53/CE del

¹ GU C ... /Non ancora pubblicata in Gazzetta Ufficiale.

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

Consiglio, del 25 luglio 1996, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale, al fine di ridurre il consumo energetico e le emissioni di gas a effetto serra, al fine di adeguare la normativa all'evoluzione delle tecnologie e alle nuove esigenze del mercato e per facilitare il trasporto *combinato*.

Or. en

Emendamento 2

Proposta di direttiva Considerando 3

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Or. en

Emendamento 3

Proposta di direttiva Considerando 5

Testo della Commissione

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

⁷ COM(2010) 389

⁸ COM (2012) 258

Emendamento

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

⁷ COM(2010) 389

⁸ COM (2012) 258

Or. en

Emendamento 4

**Proposta di direttiva
Considerando 6 bis (nuovo)**

(6 bis) Il Libro bianco prevede che sulle percorrenze superiori a 300 km, il 30% del trasporto di merci su strada dovrebbe essere trasferito verso altri modi, quali la ferrovia o le vie navigabili, entro il 2030. Nel 2050 questa percentuale dovrebbe passare al 50% grazie a corridoi merci efficienti ed ecologici. Per conseguire tale obiettivo sarà inoltre necessario sviluppare un'infrastruttura adeguata. Tale obiettivo è stato approvato dal Parlamento europeo nella sua risoluzione del 15 dicembre 2011 sulla "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile"¹.

¹GU C 168 E del 14.6.2013, pag. 72.

Or. en

Emendamento 5

Proposta di direttiva Considerando 7

Testo della Commissione

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

Emendamento

(7) Al fine di garantire una concorrenza leale nell'ambito del trasporto internazionale, occorre disporre di norme comuni sulle dimensioni dei veicoli per le operazioni di trasporto. Qualsiasi deroga a tali norme comuni deve essere eccezionale e limitata alle operazioni di trasporto nazionali. In questo modo si raggiunge un equilibrio tra, da un lato, il diritto degli Stati membri, in virtù del principio di sussidiarietà, di decidere su soluzioni di trasporto appropriate alle loro circostanze specifiche e, dall'altro, ***gli obiettivi perseguiti nel Libro bianco. I diritti degli***

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

Stati membri sanciti dagli atti di adesione all'Unione europea devono essere rispettati.

Or. en

Emendamento 6

Proposta di direttiva Considerando 8

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Or. en

Emendamento 7

Proposta di direttiva Considerando 9

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Or. en

Emendamento 8

Proposta di direttiva Considerando 10

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Or. en

Emendamento 9

Proposta di direttiva Considerando 13

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

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

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

Or. en

Emendamento 10

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 1

Direttiva 96/53/CE

Articolo 2 – paragrafo 1 – trattino 13

Testo della Commissione

Emendamento

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

soppresso

¹⁰ GUL 263 del 9.10.2007, pag. 1.

Or. en

Motivazione

Al fine di garantire la neutralità tecnologica è inserito il concetto più ampio di "veicoli alimentati con combustibili alternativi" al posto di "veicolo a propulsione ibrida", che sembrava troppo restrittivo.

Emendamento 11

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 1

Direttiva 96/53/CE

Articolo 2 – paragrafo 1 – trattino 14

Testo della Commissione

– «veicolo elettrico»: un veicolo ai sensi della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli¹¹, munito di uno o più motori di trazione funzionanti a energia elettrica e non collegati in modo permanente alla rete;

Emendamento

soppresso

¹¹ GUL 263 del 9.10.2007, pag. 1.

Or. en

Motivazione

Già incluso nel più ampio concetto di "veicoli alimentati con combustibili alternativi".

Emendamento 12

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 1

Direttiva 96/53/CE

Articolo 2 – paragrafo 1 – trattino 12 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

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

- idrogeno,
- biocarburanti, quali definiti nella direttiva 2009/28/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹,
- combustibili sintetici,
- gas naturale, compreso il biometano, in forma gassosa (gas naturale compresso - GNC) e liquefatta (gas naturale liquefatto - GNL),
- gas di petrolio liquefatto (GPL) e
- calore di scarto.

¹ *Direttiva 2009/28/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, recante modifica e successiva abrogazione delle direttive 2001/77/CE e 2003/30/CE (GU L 140 del 5.6.2009, pag. 16).*

Or. en

Motivazione

Per fornire una definizione di "veicolo a motore alternativo" neutra sul piano tecnologico, è opportuno definire prima i "combustibili alternativi". Tale definizione può basarsi su quella utilizzata nella proposta della Commissione sulle infrastrutture per i carburanti alternativi (COM (2013)0012).

Emendamento 13

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 1

Direttiva 96/53/CE

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

Testo della Commissione

Emendamento

– "veicolo alimentato con combustibili alternativi", un veicolo a motore alimentato in tutto o in parte da un combustibile alternativo.

Or. en

Motivazione

La definizione di "veicolo alimentato con combustibili alternativi" dovrebbe rispettare il principio di neutralità tecnologica.

Emendamento 14

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 1

Direttiva 96/53/CE

Articolo 2 – paragrafo 1 – trattino 15

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Or. en

Motivazione

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

Emendamento 15

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 1

Direttiva 96/53/CE

Articolo 2 – paragrafo 1 – trattino 12 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

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

– **fra il punto di carico della merce e l'appropriata stazione ferroviaria di**

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

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

Or. en

Motivazione

Appare opportuno utilizzare in tutto il testo la definizione esistente di "trasporto combinato" ai sensi della direttiva 1992/106, invece di introdurre il nuovo concetto di "trasporto intermodale".

Emendamento 16

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 2 – parte introduttiva

Direttiva 96/53/CE

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

Testo della Commissione

2) *L'articolo 4 è così modificato:*

Emendamento

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

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

Or. en

Motivazione

Si tratta di un chiarimento delle norme attuali, che non erano intese ad autorizzare l'uso transfrontaliero dei veicoli di concetto modulare. La circolazione transfrontaliera di veicoli pesanti più lunghi potrebbe modificare i principali obiettivi politici dell'Unione quali elencati nel Libro bianco. È pertanto necessario eseguire prima una valutazione di impatto esaustiva di tale circolazione transfrontaliera, incluso l'impatto in termini di trasferimento modale, sicurezza, condizioni sociali e occupazionali, PMI, logistica, inquinamento, rumorosità ecc.

Emendamento 17

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 2 – lettera a

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 1 – lettere a e b

Testo della Commissione

Emendamento

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

soppresso

Or. en

Emendamento 18

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 2 – lettera b

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 4 – comma 2 – prima frase

Testo della Commissione

Emendamento

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

soppresso

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

Or. en

Emendamento 19

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 6

Direttiva 96/53/CE

Articolo 8 – paragrafo 2 – trattino 2 – parte introduttiva

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Or. en

Emendamento 20

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 6

Direttiva 96/53/CE

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

Testo della Commissione

Emendamento

iv bis) il dispositivo non supera la lunghezza stabilita al punto 1.1 dell'allegato I di più di 500 millimetri.

Or. en

Motivazione

Ai fini della certezza normativa, ci si dovrebbe basare su quanto concordato nel quadro del regolamento (CE) n. 1230/2012 (500 mm) entrato in vigore solo di recente.

Emendamento 21

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 6

Direttiva 96/53/CE

Articolo 8 – paragrafo 2 – trattino 3 – punto ii

Testo della Commissione

ii) per i rimorchi e semirimorchi interessati, l'inserimento nelle unità ferroviarie,

Emendamento

ii) per i rimorchi e semirimorchi interessati, l'inserimento nelle unità ferroviarie,

marittime e fluviali nel corso di operazioni di trasporto *intermodale*,

marittime e fluviali nel corso di operazioni di trasporto *combinato*,

Or. en

Emendamento 22

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 6

Direttiva 95/53/CE

Articolo 8 – paragrafo 2 – trattino 3 – comma 2

Testo della Commissione

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

Emendamento

(Non concerne la versione italiana)

Or. en

Emendamento 23

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 6

Direttiva 96/53/CE

Articolo 8 – paragrafo 3

Testo della Commissione

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

Emendamento

3. Prima della loro immissione sul mercato i dispositivi aerodinamici aggiunti e la loro installazione sui veicoli sono autorizzati dagli Stati membri *nel quadro della direttiva 2007/46/CE. Gli Stati membri* rilasciano a tal fine un certificato, *che* attesta il rispetto dei requisiti di cui al paragrafo 2 supra, e indica che il dispositivo contribuisce in modo significativo al miglioramento delle prestazioni aerodinamiche. I certificati di autorizzazione rilasciati in uno Stato membro sono riconosciuti dagli altri Stati membri.

Motivazione

Emendamento inteso a chiarire che non sono necessarie procedure di certificazione nuove o aggiuntive, ma che è possibile seguire le procedure di omologazione esistenti (2007/46/CE).

Emendamento 24**Proposta di direttiva****Articolo 1 – punto 6**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 8 – paragrafo 4

Testo della Commissione

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

Emendamento

4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità all'articolo 16, per integrare i requisiti di cui al paragrafo 2. Essi consistono in caratteristiche tecniche, livelli minimi di prestazioni, vincoli di progettazione, e procedure finalizzate all'emissione del certificato di collaudo di cui al paragrafo 3.
Nell'esercizio dei suoi poteri, la Commissione garantisce la coerenza con gli atti giuridici dell'Unione in materia di omologazione.

Emendamento 25**Proposta di direttiva****Articolo 1 – punto 6**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 8 – paragrafo 5

Testo della Commissione

5. In attesa dell'adozione degli atti delegati, i veicoli o i veicoli combinati dotati di dispositivi aerodinamici all'estremità posteriore, che soddisfano i requisiti di cui al paragrafo 2 e sono collaudati conformemente al paragrafo 3,

*Emendamento****soppresso***

possono circolare se la loro lunghezza supera al massimo di due metri la lunghezza stabilita all'allegato I, punto 1.1. Questa misura transitoria si applica dalla data di entrata in vigore della presente direttiva.

Or. en

Motivazione

Poiché il limite di 500 millimetri è stato introdotto all'articolo 8, paragrafo 2, non sono necessarie misure transitorie.

Emendamento 26

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 7

Direttiva 95/53/CE

Articolo 9 – paragrafo 1

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Or. en

Emendamento 27

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 7

Direttiva 95/53/CE

Articolo 9 – paragrafo 2 – comma 1 – trattino 2 – parte introduttiva

Testo della Commissione

– il rafforzamento della sicurezza stradale e della sicurezza **nel** trasporto **intermodale**, in particolare per garantire che la forma anteriore della cabina

Emendamento

– il rafforzamento della sicurezza stradale e della sicurezza **del** trasporto **combinato**, in particolare per garantire che la forma anteriore della cabina

Or. en

Motivazione

Il termine "security" non sembra appropriato poiché di norma si riferisce alla protezione da reati quali furto, terrorismo ecc. Non è chiaro come modifiche alla progettazione della cabina possano rendere il trasporto merci più sicuro a tale riguardo.

Emendamento 28

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 7

Direttiva 95/53/CE

Articolo 9 – paragrafo 2 – comma 1 – trattino 2 – punto i

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Or. en

Motivazione

La proposta non è abbastanza chiara in relazione a ciò che occorre fare esattamente per migliorare la sicurezza della cabina, in particolare per quanto riguarda la sicurezza dei pedoni. La presente legislazione dovrebbe fornire orientamenti chiari e il gruppo di lavoro di esperti deve assistere la Commissione nel preparare l'attuazione di tali orientamenti.

Emendamento 29

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 7

PE521.689v01-00

22/35

PR\1006630IT.doc

Direttiva 95/53/CE

Articolo 9 – paragrafo 2 – comma 1 – trattino 2 – punto ii

Testo della Commissione

Emendamento

ii) limiti i danni in caso di collisione,

ii) limiti i danni in caso di collisione **con altri veicoli e migliori le prestazioni di assorbimento di energia delle cabine mediante l'installazione di un sistema di assorbimento dell'energia in caso di urto,**

Or. en

Motivazione

La proposta non è abbastanza chiara in relazione a ciò che occorre fare esattamente per migliorare la sicurezza della cabina, in particolare per quanto riguarda la sicurezza dei pedoni. La presente legislazione dovrebbe fornire orientamenti chiari e il gruppo di lavoro di esperti deve assistere la Commissione nel preparare l'attuazione di tali orientamenti.

Emendamento 30

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 7

Direttiva 95/53/CE

Articolo 9 – paragrafo 2 – comma 1 – trattino 2 – punto ii bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

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

Or. en

Motivazione

La proposta non è abbastanza chiara in relazione a ciò che occorre fare esattamente per migliorare la sicurezza della cabina, in particolare per quanto riguarda la sicurezza dei pedoni. La presente legislazione dovrebbe fornire orientamenti chiari e il gruppo di lavoro di esperti deve assistere la Commissione nel preparare l'attuazione di tali orientamenti.

Emendamento 31

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 7

Direttiva 95/53/CE

Articolo 9 – paragrafo 2 – comma 1 – trattino 3

Testo della Commissione

la manovrabilità dei veicoli o dei veicoli combinati sulle infrastrutture e senza imporre restrizioni all'uso dei veicoli ***nei terminali intermodali,***

Emendamento

la manovrabilità dei veicoli o dei veicoli combinati sulle infrastrutture e senza imporre restrizioni all'uso dei veicoli ***nel trasporto combinato,***

Or. en

Emendamento 32

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 7

Direttiva 95/53/CE

Articolo 9 – paragrafo 3

Testo della Commissione

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

Emendamento

3. Prima dell'immissione sul mercato, le prestazioni aerodinamiche ***e di sicurezza*** dei nuovi progetti di veicoli a motore sono collaudate ***nel quadro della direttiva 2007/46/CE*** dagli Stati membri che rilasciano a questo fine un certificato. I certificati di collaudo rilasciati in uno Stato membro sono riconosciuti dagli altri Stati membri.

Or. en

Motivazione

Emendamento inteso a chiarire che non sono necessarie procedure di certificazione nuove o aggiuntive, ma che è possibile seguire le procedure di omologazione esistenti (2007/46/CE).

Emendamento 33

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 7

PE521.689v01-00

24/35

PR\1006630IT.doc

Direttiva 96/53/CE
Articolo 9 –paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 bis. I nuovi veicoli N2 ed N3 utilizzano cabine motrici conformi con i requisiti in materia di sicurezza di cui all'articolo 9, paragrafo 2, dal [sette anni dall'entrata in vigore della presente direttiva].

Or. en

Motivazione

La proposta della Commissione collega la sicurezza alle prestazioni aerodinamiche e limita in tal modo i miglioramenti in termini di sicurezza ai camion di lunga percorrenza che hanno meno probabilità di entrare nei centri urbani. Poiché il 66% degli scontri mortali con i pedoni e il 55% degli scontri mortali con i ciclisti hanno luogo nei centri urbani è tuttavia essenziale aumentare la sicurezza di tutti i camion. Tale obiettivo può essere conseguito solo rendendo obbligatori i miglioramenti in termini di sicurezza per tutti i camion, compresi quelli che circolano nelle aree urbane. Un periodo transitorio di sette anni darà all'industria tempo sufficiente per adeguarsi alle modifiche normative.

Emendamento 34

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 9
Direttiva 95/53/CE
Articolo 10 bis – paragrafo 1

Testo della Commissione

Emendamento

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

I pesi massimi dei veicoli **alimentati con combustibili alternativi** sono quelli indicati all'allegato I, **punto 2.3.4.**

Or. en

Emendamento 35

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 9

Direttiva 95/53/CE
Articolo 10 bis – paragrafo 2

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Or. en

Emendamento 36

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 10
Direttiva 95/53/CE
Articolo 11 – paragrafo 1

Testo della Commissione

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

Emendamento

Le dimensioni massime di cui all'allegato I, punti 1.1 e 1.6, possono essere superate di 15 cm per i veicoli o i veicoli combinati che effettuano un trasporto di container o di casse mobili di 45 piedi, qualora il trasporto stradale del container o della cassa mobile rientri in un'operazione di trasporto **combinato quale definita all'articolo 2**.

Or. en

Emendamento 37

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 10
Direttiva 95/53/CE
Articolo 11 – paragrafo 2

Testo della Commissione

Ai fini del presente articolo e del punto 2.2.2, lettera c), dell'allegato I,

Emendamento

soppresso

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

Or. en

Motivazione

Appare opportuno utilizzare in tutto il testo la definizione esistente di "trasporto combinato" ai sensi della direttiva 1992/106, invece di introdurre il nuovo concetto di "trasporto intermodale". Tale definizione definisce già chiaramente i limiti per il tratto del viaggio di trasporto su strada e tale distanza appare sufficiente per collegare un sito industriale o commerciale ad uno scalo ferroviario di merci o ad un porto fluviale. I porti marittimi dovrebbero essere collegati a modi di trasporto sostenibili piuttosto che al trasporto merci su lunga distanza.

Emendamento 38

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 11
Direttiva 95/53/CE
Articolo 12 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Dopo la scadenza del termine di **due**

Emendamento

2. Dopo la scadenza del termine di **cinque**

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

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

Or. en

Emendamento 39

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 11

Direttiva 95/53/CE

Articolo 12 – paragrafo 6

Testo della Commissione

6. In conformità al paragrafo 1, **gli Stati membri promuovono l'equipaggiamento dei veicoli e dei veicoli combinati, con** dispositivi di bordo di pesatura (peso totale e peso per asse) che permettano di comunicare in qualsiasi momento i dati di pesatura, a partire da un veicolo in movimento, ad un'autorità che effettua dei controlli lungo la strada o con compiti di regolamentazione del trasporto di merci. La comunicazione si effettua attraverso l'interfaccia definita dalle norme CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 e ISO 14906.

Emendamento

6. In conformità al paragrafo 1, **i nuovi** veicoli **N2 ed N3 sono dotati di** dispositivi di bordo di pesatura (peso totale e peso per asse) che permettano di comunicare in qualsiasi momento i dati di pesatura, a partire da un veicolo in movimento, ad un'autorità che effettua dei controlli lungo la strada o con compiti di regolamentazione del trasporto di merci. La comunicazione si effettua attraverso l'interfaccia definita dalle norme CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 e ISO 14906. **Le informazioni sono altresì accessibili per il conducente.**

¹³ DSRC: Dedicated Short Range Communications.

¹³ DSRC: Dedicated Short Range Communications.

Or. en

Motivazione

Il sensore di bordo di pesatura appare lo strumento più efficace per evitare sovraccarichi e dovrebbe quindi essere obbligatorio. Le stazioni di pesatura in movimento fissate nell'infrastruttura stradale sono meno efficaci poiché la loro collocazione potrebbe diventare nota e potrebbero quindi essere evitate. Inoltre i dispositivi di bordo darebbero la possibilità al conducente di controllare se il suo veicolo è conforme alle disposizioni di legge.

Emendamento 40

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 12

Direttiva 96/53/CE

Articolo 13 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Un sovraccarico inferiore al **5%** del peso massimo autorizzato ai punti 2, 3, 4.1 e 4.3 dell'allegato 1 dà luogo ad un avvertimento scritto all'impresa di trasporto, che può comportare una sanzione, se la legislazione nazionale prevede questo tipo di sanzione.

Emendamento

2. Un sovraccarico inferiore al **2%** del peso massimo autorizzato ai punti 2, 3, 4.1 e 4.3 dell'allegato 1 dà luogo ad un avvertimento scritto all'impresa di trasporto, che può comportare una sanzione, se la legislazione nazionale prevede questo tipo di sanzione.

Or. en

Motivazione

Per un veicolo di 40 t, un sovraccarico del 5% sarebbe pari a 2 t, che rappresentano un sovraccarico notevole. Il relatore è del parere che vi dovrebbe essere minore tolleranza e propone il 2% come livello massimo.

Emendamento 41

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 12

Direttiva 96/53/CE

Articolo 13 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. Un sovraccarico compreso tra il 5 e il 10% del peso massimo autorizzato ai punti 2, 3, 4.1 e 4.3 dell'allegato 1 è considerato un'infrazione minore ai sensi della presente direttiva, e comporta una sanzione pecuniaria. Le autorità di controllo possono anche immobilizzare il veicolo per lo scarico fino a raggiungere il peso massimo autorizzato.

Emendamento

3. Un sovraccarico compreso tra il 2 e il 10% del peso massimo autorizzato ai punti 2, 3, 4.1 e 4.3 dell'allegato 1 è considerato un'infrazione minore ai sensi della presente direttiva, e comporta una sanzione pecuniaria. Le autorità di controllo possono anche immobilizzare il veicolo per lo scarico fino a raggiungere il peso massimo autorizzato.

Or. en

Emendamento 42

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 12

Direttiva 96/53/CE

Articolo 13 – paragrafo 6

Testo della Commissione

6. Un superamento della lunghezza o della larghezza inferiore **al 2%** delle dimensioni massime indicate al punto 1 dell'allegato 1 dà luogo ad un avvertimento scritto all'impresa di trasporto, che può comportare una sanzione, se la legislazione nazionale lo prevede.

Emendamento

6. Un superamento della lunghezza o della larghezza inferiore **all'1%** delle dimensioni massime indicate al punto 1 dell'allegato 1 dà luogo ad un avvertimento scritto all'impresa di trasporto, che può comportare una sanzione, se la legislazione nazionale lo prevede.

Or. en

Motivazione

Le dimensioni esterne dei veicoli pesanti sono progettate al millimetro, pertanto in generale il veicolo non si discosta da tali dimensioni. In caso di carichi che superano le dimensioni del veicolo è richiesto un permesso speciale. Pertanto gli scostamenti tollerati dovrebbero essere vicini allo zero e in ogni caso il più ridotti possibile.

Emendamento 43

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 12

Testo della Commissione

7. Un superamento della lunghezza o della larghezza ***dal 2 al 20%*** delle dimensioni massime indicate al punto 1 dell'allegato 1, dovuto al carico o al veicolo stesso, comporta una sanzione pecuniaria. Le autorità di controllo immobilizzano il veicolo fino allo scarico se il superamento della lunghezza o della larghezza proviene dal carico, o fino all'ottenimento di un permesso speciale dall'impresa di trasporto, in conformità all'articolo 4, paragrafo 3.

Emendamento

7. Un superamento della lunghezza o della larghezza ***dall'1 al 10%*** delle dimensioni massime indicate al punto 1 dell'allegato 1, dovuto al carico o al veicolo stesso, comporta una sanzione pecuniaria. Le autorità di controllo immobilizzano il veicolo fino allo scarico se il superamento della lunghezza o della larghezza proviene dal carico, o fino all'ottenimento di un permesso speciale dall'impresa di trasporto, in conformità all'articolo 4, paragrafo 3.

Or. en

Motivazione

Le dimensioni esterne dei veicoli pesanti sono progettate al millimetro, pertanto in generale il veicolo non si discosta da tali dimensioni. In caso di carichi che superino le dimensioni del veicolo è richiesto un permesso speciale. Pertanto gli scostamenti tollerati dovrebbero essere vicini allo zero e in ogni caso il più ridotti possibile.

Emendamento 44

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 12

Direttiva 95/53/CE

Articolo 13 – paragrafo 8

Testo della Commissione

8. Un superamento della lunghezza o della larghezza del carico o del veicolo superiore al ***20%*** delle dimensioni massime indicate al punto 1 dell'allegato 1 è considerato una violazione molto grave ai sensi della presente direttiva, a causa dei rischi maggiori che ciò comporta per gli altri utenti della strada. Essa dà luogo a una sanzione pecuniaria, e all'immobilizzo immediato del veicolo da parte delle autorità di controllo, fino allo scarico o fino a quando l'impresa di trasporto abbia

Emendamento

8. Un superamento della lunghezza o della larghezza del carico o del veicolo superiore al ***10%*** delle dimensioni massime indicate al punto 1 dell'allegato 1 è considerato una violazione molto grave ai sensi della presente direttiva, a causa dei rischi maggiori che ciò comporta per gli altri utenti della strada. Essa dà luogo a una sanzione pecuniaria, e all'immobilizzo immediato del veicolo da parte delle autorità di controllo, fino allo scarico o fino a quando l'impresa di trasporto abbia

ottenuto un permesso speciale in conformità all'articolo 4, paragrafo 3, se il superamento della lunghezza o della larghezza è dovuto al carico. La procedura di perdita dell'onorabilità dell'impresa di trasporto è attuata in conformità all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 1071/2009.

ottenuto un permesso speciale in conformità all'articolo 4, paragrafo 3, se il superamento della lunghezza o della larghezza è dovuto al carico. La procedura di perdita dell'onorabilità dell'impresa di trasporto è attuata in conformità all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 1071/2009.

Or. en

Motivazione

Le dimensioni esterne dei veicoli pesanti sono progettate al millimetro, pertanto in generale il veicolo non si discosta da tali dimensioni. In caso di carichi che superino le dimensioni del veicolo è richiesto un permesso speciale. Pertanto gli scostamenti tollerati dovrebbero essere vicini allo zero e in ogni caso il più ridotti possibile.

Emendamento 45

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 13

Direttiva 95/53/CE

Articolo 14

Testo della Commissione

Per i trasporti di container, lo spedizioniere consegna al vettore a cui esso affida il trasporto di un container, una dichiarazione indicante il peso del container trasportato. Se ***tale informazione manca o è errata***, la responsabilità dello spedizioniere è impegnata alla stessa stregua del vettore in caso di sovraccarico del veicolo.

Emendamento

Per i trasporti di container, lo spedizioniere consegna al vettore a cui esso affida il trasporto di un container, ***prima delle operazioni di carico***, una dichiarazione ***scritta*** indicante il peso ***lordo*** del container trasportato. ***Tale dichiarazione può essere trasmessa anche per via elettronica. A prescindere dalla sua forma, il documento attestante il peso lordo del container è firmato da una persona debitamente autorizzata dallo spedizioniere. Se le informazioni relative al peso lordo del container mancano o sono errate***, la responsabilità dello spedizioniere è impegnata alla stessa stregua del vettore in caso di sovraccarico del veicolo.

Nelle operazioni di trasporto combinato, le informazioni relative al peso lordo di un container imballato sono fornite alla parte successiva che si prende carico del

container.

Or. en

Motivazione

Il 20 settembre 2013, la sottocommissione dell'IMO per le merci pericolose, i carichi solidi e i container ha deciso di eseguire una revisione della convenzione SOLAS per imporre la verifica della massa lorda dei container prima del carico a bordo delle navi. Al fine di definire un approccio uniforme attraverso tutti i modi di trasporto ed evitare eventuali disposizioni contrastanti, si dovrebbero tenere in considerazione gli sviluppi in seno all'IMO nel quadro della modifica della presente direttiva.

Emendamento 46

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 15

Direttiva 96/53/CE

Articolo 16 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Il potere di adottare atti delegati previsto dall'articolo 8, paragrafo 4, dall'articolo 9, paragrafo 5, e dall'articolo 12, paragrafo 7, è conferito alla Commissione per un periodo *indeterminato* a decorrere da [data di entrata in vigore della presente direttiva].

Emendamento

2. Il potere di adottare atti delegati previsto dall'articolo 8, paragrafo 4, dall'articolo 9, paragrafo 5, e dall'articolo 12, paragrafo 7, è conferito alla Commissione per un periodo ***di cinque anni*** a decorrere da [data di entrata in vigore della presente direttiva]. ***La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.***

Or. en

Emendamento 47

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 16 – lettera c

Direttiva 96/53/CE
Allegato I – punto 2.3.1 – trattino 2

Testo della Commissione

"Veicoli a motore a due assi diversi dagli autobus e a propulsione ibrida o elettrica: 19 tonnellate"

Emendamento

soppresso

Or. en

Emendamento 48

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 16 – lettera c bis (nuova)

Direttiva 96/53/CE

Allegato I – punto 2.3.4 (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

c bis) È aggiunto il seguente punto:

"2.3.4 Veicoli alimentati con combustibili alternativi: il peso massimo è quello indicato ai punti 2.3.1, 2.3.2 o 2.3.3 aumentato del peso aggiuntivo necessario per il modo a propulsione alternativa, con un massimo di 1 tonnellata. Tale peso aggiuntivo è indicato nei documenti ufficiali di registrazione del veicolo a motore emessi dallo Stato membro in cui il veicolo è registrato. Nei casi in cui manchino tali informazioni, si applicano i valori di cui ai punti 2.3.1., 2.3.2 o 2.3.3.

Or. en

Motivazione

I motori alternativi dovrebbero essere trattati allo stesso modo indipendentemente dalla tecnologia utilizzata. Tuttavia il peso dei diversi tipi di motori alternativi varia a seconda della tecnologia utilizzata. Se vi è un solo limite di peso per tutti i motori alternativi, le combinazioni di veicoli con motori più leggeri potrebbero causare un peso extra per il carico. Si dovrebbero pertanto evitare situazioni in cui un tipo di motore alternativo acquisisce un vantaggio competitivo nei confronti di altri motori.

