



PARLAMENTUL EUROPEAN

2009 - 2014

Comisia pentru transport și turism

2013/0105(COD)

16.10.2013

*****I**

PROIECT DE RAPORT

referitor la propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 96/53/CE din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional
(COM(2013)0195 – C7-0102/2013 – 2013/0105(COD))

Comisia pentru transport și turism

Raportor: Jörg Leichtfried

Legenda simbolurilor utilizate

- * Procedura de consultare
- *** Procedura de aprobare
- ***I Procedura legislativă ordinară (prima lectură)
- ***II Procedura legislativă ordinară (a doua lectură)
- ***III Procedura legislativă ordinară (a treia lectură)

(Procedura indicată se bazează pe temeiul juridic propus în proiectul de act.)

Amendamente la un proiect de act

Amendamentele Parlamentului prezentate pe două coloane

Textul eliminat este evidențiat prin caractere *cursive aldine* în coloana din stânga. Textul înlocuit este evidențiat prin caractere *cursive aldine* în ambele coloane. Textul nou este evidențiat prin caractere *cursive aldine* în coloana din dreapta.

În primul și în al doilea rând din antetul fiecărui amendament se identifică fragmentul vizat din proiectul de act supus examinării. În cazul în care un amendament vizează un act existent care urmează să fie modificat prin proiectul de act, antetul conține două rânduri suplimentare în care se indică actul existent și, respectiv, dispoziția din acesta vizată de modificare.

Amendamentele Parlamentului prezentate sub formă de text consolidat

Părțile de text noi sunt evidențiate prin caractere *cursive aldine*. Părțile de text eliminate sunt indicate prin simbolul ■ sau sunt tăiate (exemplu: „ABCD”). Înlocuirile sunt semnalate prin evidențierea cu caractere *cursive aldine* a textului nou și prin eliminarea sau tăierea textului înlocuit. Fac excepție de la regulă și nu se evidențiază modificările de natură strict tehnică efectuate de serviciile competente în vederea elaborării textului final.

CUPRINS

Pagina

PROIECT DE REZOLUȚIE LEGISLATIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN.....	5
--	---

PROIECT DE REZOLUȚIE LEGISLATIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN

referitoare la propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 96/53/CE din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional
(COM(2013)0195 – C7-0102/2013 – 2013/0105(COD))

(Procedura legislativă ordinară: prima lectură)

Parlamentul European,

- având în vedere propunerea Comisiei prezentată Parlamentului European și Consiliului (COM(2013)0195),
 - având în vedere articolul 294 alineatul (2) și articolul 91 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în temeiul cărora propunerea a fost prezentată de către Comisie (C7-0102/2013),
 - având în vedere articolul 294 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,
 - având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European din 11 iulie 2013¹,
 - după consultarea Comitetului Regiunilor,
 - având în vedere articolul 55 din Regulamentul său de procedură,
 - având în vedere raportul Comisiei pentru transport și turism (A7-0000/2013),
1. adoptă poziția în primă lectură prezentată în continuare;
 2. solicită Comisiei să îl sesizeze din nou în cazul în care intenționează să modifice în mod substanțial propunerea sau să o înlocuiască cu un alt text;
 3. încredințează Președintelui/Președintei sarcina de a transmite Consiliului și Comisiei, precum și parlamentelor naționale poziția Parlamentului.

Amendamentul 1

Propunere de directivă Considerentul 2

Textul propus de Comisie

(2) În acest cadru, Cartea albă prevede adaptarea Directivei 96/53/CE a Consiliului din 25 iulie 1996 de stabilire,

Amendamentul

(2) În acest cadru, Cartea albă prevede adaptarea Directivei 96/53/CE a Consiliului din 25 iulie 1996 de stabilire,

¹ JO C ... /Nepublicat încă în Jurnalul Oficial.

pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutateii maxime autorizate în traficul internațional, astfel încât să se permită reducerea consumului energetic și a emisiilor de gaze cu efect de seră, să se adapteze legislația la evoluția tehnologiilor și la noile nevoi ale pieței și să se faciliteze transportul *intermodal*.

pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutateii maxime autorizate în traficul internațional, astfel încât să se permită reducerea consumului energetic și a emisiilor de gaze cu efect de seră, să se adapteze legislația la evoluția tehnologiilor și la noile nevoi ale pieței și să se faciliteze transportul *combinat*.

Or. en

Amendamentul 2

Propunere de directivă Considerentul 3

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Or. en

Amendamentul 3

Propunere de directivă Considerentul 5

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

⁷ COM(2010) 389

⁸ COM (2012) 258

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

⁷ COM(2010)0389

⁸ COM (2012)0258

Or. en

Amendamentul 4

Propunere de directivă Considerentul 6 a (nou)

(6a) În Cartea albă se prevede că un procent de 30% din transportul rutier de mărfuri pe distanțe de peste 300 km ar trebui să fie transferat până în 2030 către alte moduri de transport, cum ar fi transportul pe calea ferată sau pe căile navigabile, acest procent trebuind să depășească 50% până în 2050, cu ajutorul coridoarelor de transport de marfă eficiente și ecologice. Pentru a îndeplini acest obiectiv, va trebui, de asemenea, să fie dezvoltată o infrastructură adecvată. Acest obiectiv a fost adoptat de Parlamentul European în Rezoluția sa din 15 decembrie 2011 referitoare la Foaia de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punctul de vedere al resurselor¹.

¹ JO C 168 E, 14.6.2013, p. 72.

Or. en

Amendamentul 5

Propunere de directivă Considerentul 7

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(7) Pentru a asigura o concurență loială în sectorul transporturilor internaționale, este necesar să existe standarde comune privind dimensiunile vehiculelor destinate operațiunilor de transport internațional. Orice excepție de la aceste standarde comune ar trebui să fie de natură excepțională și să se limiteze la operațiunile de transport național. În acest mod se realizează un echilibru între dreptul deținut de statele membre în

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

virtutea principiului subsidiarității de a decide asupra soluțiilor de transport adecvate circumstanțelor lor specifice și obiectivele urmărite în Cartea albă. Drepturile statelor membre incluse în actele de aderare la Uniunea Europeană ar trebui respectate.

Or. en

Amendamentul 6

Propunere de directivă Considerentul 8

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Or. en

Amendamentul 7

Propunere de directivă Considerentul 9

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(9) Cartea albă privind transporturile insistă, de asemenea, cu privire la necesitatea de a urmări evoluțiile transportului intermodal, în special în materie de containerizare, domeniu în care sunt utilizate din ce în ce mai frecvent containerele de 45 de picioare. Acestea circulă pe calea ferată sau pe căi navigabile. Cu toate acestea, componentele rutiere ale rutelor intermodale nu pot fi parcurse în prezent decât cu ajutorul unor proceduri administrative care reprezintă o constrângere atât pentru statele membre, cât și pentru operatorii de transport sau în cazul utilizării unor containere cu colțuri șanfrenate brevetate, al căror cost este prohibitiv. Creșterea cu 15 cm a lungimii autorizate pentru vehiculele care transportă aceste containere poate scuti operatorii de transport de procedurile administrative pe care le îndeplinesc în prezent și poate facilita transportul intermodal, fără a atrage riscuri sau prejudicii pentru ceilalți participanți la trafic sau pentru infrastructură. În raport cu lungimea totală a unui vehicul greu articulată pentru transportul de mărfuri (16,50 m), un adaos de numai 15 cm nu creează, practic, vreun risc suplimentar pentru siguranța rutieră. Această creștere ***ar trebui*** însă ***să fie*** autorizată ***numai*** pentru transportul ***combinat în*** care componenta rutieră nu ***depășește 150 km la fiecare capăt pentru operațiunile*** care implică o componentă feroviară, fluvială sau maritimă.

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

Or. en

Amendamentul 8

Propunere de directivă Considerentul 10

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Or. en

Amendamentul 9

Propunere de directivă Considerentul 13

Textul propus de Comisie

(13) În prezent sunt disponibile soluții tehnologice simple, fixe sau mobile, care permit preselecția vehiculelor asupra cărora există suspiciuni de infracțiune, fără a fi necesară oprirea lor, procedură care afectează mai puțin fluiditatea traficului, este mai puțin costisitoare și permite condiții optime de siguranță. **Anumite**

Amendamentul

(13) În prezent sunt disponibile soluții tehnologice simple, fixe sau mobile, care permit preselecția vehiculelor asupra cărora există suspiciuni de infracțiune, fără a fi necesară oprirea lor, procedură care afectează mai puțin fluiditatea traficului, este mai puțin costisitoare și permite condiții optime de siguranță. **Astfel de**

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

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

Or. en

Amendamentul 10

Propunere de directivă

Articolul 1 – punctul 1

Directiva 96/53/CE

Articolul 2 – alineatul 1 – liniuța 13

Textul propus de Comisie

„vehicul cu propulsie hibridă” înseamnă un vehicul în sensul Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective¹⁰, prevăzut cu unul sau mai multe motoare de tracțiune care funcționează pe bază de curent electric și care nu sunt racordate în permanență la rețea și cu unul sau mai multe motoare de tracțiune cu combustie internă;

¹⁰ JO L 263, 9.10.2007, p. 1.

Amendamentul

eliminat

Justificare

Pentru a asigura neutralitatea tehnologică, în locul termenului „vehicul cu propulsie hibridă”, care părea prea restrâns, se introduce termenul mai larg „vehicul care folosește combustibili alternativi”.

Amendamentul 11**Propunere de directivă****Articolul 1 – punctul 1**

Directiva 96/53/CE

Articolul 2 – alineatul 1 – liniuța 14

*Textul propus de Comisie**Amendamentul*

– „vehicul electric” înseamnă un vehicul în sensul Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective¹¹, prevăzut cu unul sau mai multe motoare de tracțiune care funcționează pe bază de curent electric și care nu sunt racordate în permanență la rețea,

eliminat

¹¹ JO L 263, 9.10.2007, p. 1.

Justificare

S-a inclus deja în definiția mai largă a termenului „vehicul care folosește combustibili alternativi”.

Amendamentul 12**Propunere de directivă****Articolul 1 – punctul 1**

Directiva 96/53/CE

Articolul 2 – alineatul 1 – liniuța 12 a (nouă)

- „combustibili alternativi” înseamnă combustibili care reprezintă un înlocuitor pentru petrol în aprovizionarea cu energie a transporturilor și care au potențialul de a contribui la decarbonizarea transporturilor. Între aceștia se numără:
- energia electrică;
- hidrogenul;
- biocombustibilii, astfel cum sunt definiți în Directiva 2009/28/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹;
- combustibilii sintetici;
- gazul natural, inclusiv biometanul, în stare gazoasă (gaz natural comprimat - GNC) și lichidă (gaz natural lichefiat - GNL);
- gazul petrolier lichefiat (GPL) și
- căldura reziduală.

¹ Directiva 2009/28/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile, de modificare și ulterior de abrogare a Directivelor 2001/77/CE și 2003/30/CE (JO L 140, 5.6.2009, p. 16).

Or. en

Justificare

Pentru a defini un „autovehicul care folosește combustibili alternativi” într-un mod neutru din punct de vedere tehnologic, este util să definim mai întâi „combustibilii alternativi”. Definiția se poate baza pe o definiție folosită în Propunerea Comisiei privind infrastructura pentru combustibilii alternativi (COM(2013)0012).

Amendamentul 13

Propunere de directivă Articolul 1 – punctul 1

Directiva 96/53/CE
Articolul 2 – alineatul 1 – liniuța 12 b (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

- „vehicul care folosește combustibili alternativi” înseamnă un autovehicul alimentat în totalitate sau parțial cu un combustibil alternativ.

Or. en

Justificare

Definiția „autovehiculului care folosește combustibili alternativi” ar trebui să respecte neutralitatea tehnologică.

Amendamentul 14

Propunere de directivă

Articolul 1 – punctul 1

Directiva 96/53/CE

Articolul 2 – alineatul 1 – liniuța 15

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

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

Or. en

Justificare

În acest sector se utilizează mai frecvent termenul de „unitate de încărcare intermodală”.

Amendamentul 15

Propunere de directivă

Articolul 1 – punctul 1

Directiva 96/53/CE

Articolul 2 – alineatul 1 – liniuța 12 c (nouă)

- „transport combinat” înseamnă transportul de mărfuri pentru care camionul, remorca, semiremorca, cu sau fără echipament de tracțiune, caroseria mobilă sau containerul utilizează transportul rutier pentru tronsonul inițial sau final al călătoriei și pentru celălalt tronson serviciile feroviare sau căile navigabile interne sau maritime, atunci când acest tronson are mai mult de 100 km și reprezintă tronsonul inițial sau final al transportului rutier al călătoriei:
- între punctul de încărcare a mărfurilor și stația feroviară de îmbarcare corespunzătoare cea mai apropiată pentru tronsonul inițial și între stația feroviară de descărcare corespunzătoare cea mai apropiată și punctul de descărcare a mărfurilor pentru tronsonul final sau
- pe o rază de cel mult 150 km de la portul fluvial sau maritim de încărcare sau de descărcare.

Or. en

Justificare

În loc să introducem noul termen „transport intermodal”, ar trebui utilizată în tot textul definiția actuală a „transportului combinat” din Directiva 1992/106.

Amendamentul 16

Propunere de directivă

Articolul 1 – punctul 2 – partea introductivă

Directiva 96/53/CE

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

Textul propus de Comisie

2. Articolul 4 se modifică după cum urmează:

Amendamentul

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

„Fără a aduce atingere drepturilor

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

Or. en

Justificare

Clarificarea normelor actuale, care nu vizează permiterea utilizării la nivel transfrontalier a vehiculelor concepute în stil modular. Circulația transfrontalieră a camioanelor mai lungi poate să modifice obiectivele politice principale ale Uniunii astfel cum sunt enumerate în Cartea albă. Prin urmare, este necesar să se efectueze mai întâi o evaluare amănunțită a impactului acestei circulații transfrontaliere, inclusiv a impactului asupra transferului modal, a siguranței, a condițiilor sociale și de muncă, a IMM-urilor, a logisticii, a poluării aerului, a zgomotului etc.

Amendamentul 17

Propunere de directivă

Articolul 1 – punctul 2 – litera a

Directiva 96/53/CE

Articolul 4 – alineatul 1 – literele a și b

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

eliminat

Or. en

Amendamentul 18

Propunere de directivă

Articolul 1 – punctul 2 – litera b

Directiva 96/53/CE

Articolul 4 – alineatul 4 – paragraful 2 – teza 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

eliminat

următoarea teză:

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

Or. en

Amendamentul 19

Propunere de directivă

Articolul 1 – punctul 6

Directiva 96/53/CE

Articolul 8 – alineatul 2 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Or. en

Amendamentul 20

Propunere de directivă

Articolul 1 – punctul 6

Directiva 96/53/CE

Articolul 8 – alineatul 2 – liniuța 2 – subpunctul iva (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(iva) dispozitivul nu depășește lungimea prevăzută în anexa I punctul 1.1 sau lungimea de 500 mm.

Or. en

Justificare

Pentru a oferi siguranță în materie de reglementare, ar trebui să ne bazăm pe valorile stabilite deja în cadrul Regulamentului nr. 1230/2012 al Comisiei (500 mm) și intrate în vigoare doar de curând.

Amendamentul 21

Propunere de directivă

Articolul 1 – punctul 6

Directiva 96/53/CE

Articolul 8 – alineatul 2 – liniuța 3 – subpunctul ii

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(ii) pentru remorcile și semiremorcile în cauză, integrarea în unitățile feroviare, maritime și fluviale în cadrul operațiunilor de transport **combinat**;

Or. en

Amendamentul 22

Propunere de directivă

Articolul 1 – punctul 6

Directiva 95/53/CE

Articolul 8 – alineatul 2 – liniuța 3 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Or. en

Amendamentul 23

Propunere de directivă

Articolul 1 – punctul 6

Directiva 96/53/CE

Articolul 8 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(3) Înainte de **introducerea** lor pe piață, dispozitivele aerodinamice adăugate și montarea acestora pe vehicule sunt supuse autorizării de către statele membre **în conformitate cu Directiva 2007/46/CE. Statele membre** eliberează un certificat în acest sens, prin **care** se atestă respectarea cerințelor menționate la alineatul (2) de mai sus și se indică faptul că dispozitivul contribuie în mod semnificativ la îmbunătățirea performanțelor aerodinamice. Certificatele de autorizare eliberate într-un stat membru sunt recunoscute de către celelalte state membre.

Or. en

Justificare

Se clarifică faptul că nu va fi nevoie de proceduri de autorizare noi/suplimentare și că acest lucru se poate realiza în cadrul procedurilor de omologare de tip existente (Directiva 2007/46/CE).

Amendamentul 24

Propunere de directivă

Articolul 1 – punctul 6

Directiva 96/53/CE

Articolul 8 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 25

Propunere de directivă

Articolul 1 – punctul 6

Directiva 96/53/CE

Articolul 8 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

eliminat

Justificare

Având în vedere că limita de 500 mm a fost introdusă la articolul 8 alineatul (2), nu sunt necesare măsuri tranzitorii.

Amendamentul 26

Propunere de directivă

Articolul 1 – punctul 7

Directiva 95/53/CE

Articolul 9 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(1) În scopul ameliorării performanțelor aerodinamice și de siguranță rutieră ale

(1) În scopul ameliorării performanțelor aerodinamice și de siguranță rutieră ale

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

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

Or. en

Amendamentul 27

Propunere de directivă

Articolul 1 – punctul 7

Directiva 95/53/CE

Articolul 9 – alineatul 2 – paragraful 1 – liniuța 2 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

– sporirea siguranței rutiere și a siguranței transportului **intermodal**, în special pentru asigurarea următoarelor condiții datorate formei părții frontale a cabinei:

Amendamentul

- sporirea siguranței rutiere și a siguranței transportului **combinat**, în special pentru asigurarea următoarelor condiții datorate formei părții frontale a cabinei:

Or. en

Justificare

Termenul „securitate” nu pare adecvat, deoarece se referă în mod normal la protecția împotriva infracțiunilor, precum furtul, terorismul etc. Nu este clar cum modificarea structurii cabinei va crește siguranța transportului de mărfuri în această privință.

Amendamentul 28

Propunere de directivă

Articolul 1 – punctul 7

Directiva 95/53/CE

Articolul 9 – alineatul 2 – paragraful 1 – liniuța 2 – subpunctul i

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

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

Or. en

Justificare

În propunere nu este suficient de clar ce trebuie făcut mai exact pentru a crește siguranța cabinei, în special în ceea ce privește siguranța pietonilor. Acest act legislativ ar trebui să furnizeze orientări clare, iar grupul de lucru alcătuit din experți sprijină Comisia în ceea ce privește punerea în aplicare a acestor orientări.

Amendamentul 29

Propunere de directivă

Articolul 1 – punctul 7

Directiva 95/53/CE

Articolul 9 – alineatul 2 – paragraful 1 – liniuța 2 – subpunctul ii

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ii) sunt reduse pagubele produse în caz de coliziune,

(ii) sunt reduse pagubele produse în caz de coliziune **cu alte vehicule și se îmbunătățește performanța în materie de absorbție a energiei a cabinelor, prin montarea unui sistem de gestionare a coliziunilor cu absorbție de energie;**

Or. en

Justificare

În propunere nu este suficient de clar ce trebuie făcut mai exact pentru a crește siguranța cabinei, în special în ceea ce privește siguranța pietonilor. Acest act legislativ ar trebui să furnizeze orientări clare, iar grupul de lucru alcătuit din experți sprijină Comisia în ceea ce privește punerea în aplicare a acestor orientări.

Amendamentul 30

Propunere de directivă

Articolul 1 – punctul 7

Directiva 95/53/CE

Articolul 9 – alineatul 2 – paragraful 1 – liniuța 2 – subpunctul iia (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Or. en

Justificare

În propunere nu este suficient de clar ce trebuie făcut mai exact pentru a crește siguranța cabinei, în special în ceea ce privește siguranța pietonilor. Acest act legislativ ar trebui să furnizeze orientări clare, iar grupul de lucru alcătuit din experți sprijină Comisia în ceea ce privește punerea în aplicare a acestor orientări.

Amendamentul 31

Propunere de directivă

Articolul 1 – punctul 7

Directiva 95/53/CE

Articolul 9 – alineatul 2 – paragraful 1 – liniuța 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

manevrabilitatea vehiculelor sau a ansamblurilor de vehicule în cadrul infrastructurilor, fără a se impune limitări cu privire la utilizarea vehiculelor în ***terminalele intermodale***,

manevrabilitatea vehiculelor sau a ansamblurilor de vehicule în cadrul infrastructurilor, fără a se impune limitări cu privire la utilizarea vehiculelor în ***transportul combinat***,

Or. en

Amendamentul 32

Propunere de directivă

Articolul 1 – punctul 7

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(3) Înainte de **introducerea** pe piață a noilor modele de autovehicule, statele membre testează performanțele aerodinamice **și în materie de siguranță** ale acestora **în temeiul Directivei 2007/46/CE** și eliberează un certificat în acest sens, prin care se atestă respectarea cerințelor de la alineatul (2) de mai sus. Certificatele de testare eliberate într-un stat membru sunt recunoscute de către celelalte state membre.

Or. en

Justificare

Se clarifică faptul că nu va fi nevoie de proceduri de autorizare noi/suplimentare și că acest lucru se poate realiza în cadrul procedurilor de omologare de tip existente (Directiva 2007/46/CE).

Amendamentul 33

Propunere de directivă
Articolul 1 – punctul 7
Directiva 96/53/CE
Articolul 9 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Or. en

Justificare

În propunerea Comisiei, siguranța este legată de performanța aerodinamică, ceea ce va limita îmbunătățirile în materie de siguranță aduse pentru camioanele destinate transportului

pe distanțe mari în cazul cărora probabilitatea de a intra în zonele urbane este mai scăzută. Având însă în vedere că 66% din accidentele mortale în care sunt implicați pietoni și 55% din accidentele mortale în care sunt implicați bicicliști au loc în zonele urbane, este extrem de important să se îmbunătățească siguranța tuturor camioanelor. Acest lucru poate fi realizat numai prin impunerea îmbunătățirilor în materie de siguranță pentru toate camioanele, inclusiv pentru cele care circulă în zone urbane. O perioadă de tranziție de 7 ani va acorda acestui sector destul timp pentru a se adapta la modificările în materie de reglementare.

Amendamentul 34

Propunere de directivă

Articolul 1 – punctul 9

Directiva 95/53/CE

Articolul 10 a – paragraful 1

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

Greutățile maxime ale vehiculelor **care folosesc combustibili alternativi** sunt cele indicate la anexa I punctul 2.3.4.

Or. en

Amendamentul 35

Propunere de directivă

Articolul 1 – punctul 9

Directiva 95/53/CE

Articolul 10 a – paragraful 2

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

Vehiculele **care folosesc combustibili alternativi** trebuie, totuși, să respecte limitele indicate la anexa I punctul 3: greutatea maximă autorizată pe osie.

Or. en

Amendamentul 36

Propunere de directivă

Articolul 1 – punctul 10

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

Dimensiunile maxime stabilite la anexa I punctele 1.1 și 1.6 pot fi depășite cu 15 cm în cazul vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule care efectuează un transport de containere sau caroserii mobile de 45 de picioare, în cazul în care transportul rutier al containerului sau al caroseriei mobile face parte dintr-o operațiune de transport **combinat, conform definiției de la articolul 2**.

Or. en

Amendamentul 37

Propunere de directivă
Articolul 1 – punctul 10
Directiva 95/53/CE
Articolul 11 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

eliminat

transportul maritim intraeuropean de scurtă distanță se întind între punctul de încărcare a mărfii și portul maritim corespunzător cel mai apropiat pentru ruta inițială și/sau, dacă este cazul, între portul maritim corespunzător cel mai apropiat și punctul de descărcare a mărfii pentru ruta terminală.

Or. en

Justificare

În loc să introducem noul termen „transport intermodal”, ar trebui utilizată în tot textul definiția actuală a „transportului combinat” din Directiva 1992/106. Această definiție stabilește deja în mod clar limitele pentru tronsonul de transport rutier al călătoriei, iar această distanță pare suficientă pentru a lega un amplasament industrial sau comercial de un terminal feroviar de marfă sau de un port fluvial. Porturile maritime din larg ar trebui să fie conectate cu moduri de transport sustenabile și nu cu transportul rutier pe distanțe mari.

Amendamentul 38

Propunere de directivă
Articolul 1 – punctul 11
Directiva 95/53/CE
Articolul 12 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(2) După expirarea unui termen de **cinci** ani începând cu data intrării în vigoare a prezentei directive, statele membre efectuează măsurători ale greutateii vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule în circulație. Aceste măsurători în scopul preselectiei vizează identificarea vehiculelor asupra cărora există suspiciuni de infracțiune și care trebuie să fie controlate manual. Măsurătorile se **efectuează** cu sisteme montate la bordul vehiculelor, în conformitate cu alineatul (6) de mai jos. Sistemele automate trebuie să permită identificarea vehiculelor asupra cărora există suspiciuni legate de depășirea greutateii maxime autorizate. Întrucât aceste sisteme automate nu sunt utilizate decât pentru o preselectie, și nu pentru a stabili o

sisteme automate nu sunt utilizate decât pentru o preselecție, și nu pentru a stabili o infracțiune, certificarea lor de către statele membre nu este obligatorie.

infracțiune, certificarea lor de către statele membre nu este obligatorie.

Or. en

Amendamentul 39

Propunere de directivă
Articolul 1 – punctul 11
Directiva 95/53/CE
Articolul 12 – alineatul 6

Textul propus de Comisie

(6) În conformitate cu alineatul (1), **statele membre încurajează echiparea vehiculelor și a ansamblurilor de vehicule** cu dispozitive de cântărire la bord (greutate totală și greutate pe osie) care permit transmiterea în orice moment a datelor de cântărire de la un vehicul în mișcare către autoritatea care efectuează controale rutiere sau care este însărcinată cu reglementarea transportului de mărfuri. Comunicarea se face prin intermediul interfeței definite de standardele CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 și ISO 14906.

¹³ DSRC: Dedicated Short Range Communications.

Amendamentul

(6) În conformitate cu alineatul (1), **vehiculele noi din categoriile N2 și N3 sunt echipate** cu dispozitive de cântărire la bord (greutate totală și greutate pe osie) care permit transmiterea în orice moment a datelor de cântărire de la un vehicul în mișcare către autoritatea care efectuează controale rutiere sau care este însărcinată cu reglementarea transportului de mărfuri. Comunicarea se face prin intermediul interfeței definite de standardele CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 și ISO 14906. **Informațiile sunt accesibile și pentru conducătorii auto.**

¹³ DSRC: Dedicated Short Range Communications.

Or. en

Justificare

Dispozitivele de cântărire la bord par a fi instrumentele cele mai eficiente de prevenire a supraîncărcării și ar trebui, prin urmare, să devină obligatorii. Stațiile de cântărire în mișcare fixate în infrastructura rutieră sunt mai puțin eficiente, deoarece s-ar putea afla unde sunt amplasate acestea și astfel evita. În plus, dispozitivele de la bord ar permite conducătorului auto să verifice dacă vehiculul său respectă sau nu normele în vigoare.

Amendamentul 40

Propunere de directivă
Articolul 1 – punctul 12
Directiva 96/53/CE
Articolul 13 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

(2) Supraîncărcarea cu mai puțin de 5 % din greutatea maximă autorizată la punctele 2, 3, 4.1 și 4.3 **din anexa I** atrage un avertisment scris către întreprinderea de transport și poate atrage o sancțiune, dacă legislația națională prevede acest tip de sancțiune.

Amendamentul

(2) Supraîncărcarea cu mai puțin de 2 % din greutatea maximă autorizată **în anexa I** la punctele 2, 3, 4.1 și 4.3 atrage un avertisment scris către întreprinderea de transport și poate atrage o sancțiune, dacă legislația națională prevede acest tip de sancțiune.

Or. en

Justificare

Pentru un vehicul care cântărește 40 de tone, o supraîncărcare de 5% ar însemna 2 tone, ceea ce este o supraîncărcare considerabilă. Raportorul consideră că marja de toleranță ar trebui să fie mai scăzută și propune 2% ca marjă maximă de toleranță.

Amendamentul 41

Propunere de directivă
Articolul 1 – punctul 12
Directiva 96/53/CE
Articolul 13 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

(3) Supraîncărcarea cu 5 până la 10 % din greutatea maximă autorizată la punctele 2, 3, 4.1 și 4.3 **din anexa I** este considerată infracțiune minoră în sensul prezentei directive și atrage o sancțiune financiară. Autoritățile de control pot, de asemenea, să imobilizeze vehiculul pentru reducerea încărcăturii până la atingerea greutății maxime autorizate.

Amendamentul

(3) Supraîncărcarea cu 2 până la 10 % din greutatea maximă autorizată **în anexa I** la punctele 2, 3, 4.1 și 4.3 este considerată infracțiune minoră în sensul prezentei directive și atrage o sancțiune financiară. Autoritățile de control pot, de asemenea, să imobilizeze vehiculul pentru reducerea încărcăturii până la atingerea greutății maxime autorizate.

Or. en

Amendamentul 42

Propunere de directivă
Articolul 1 – punctul 12
Directiva 96/53/CE
Articolul 13 – alineatul 6

Textul propus de Comisie

(6) Depășirea lungimii sau a lățimii cu mai puțin de **2 %** din dimensiunile maxime indicate la punctul 1 **din anexa 1** atrage un avertisment scris către întreprinderea de transport și poate atrage o sancțiune, dacă legislația națională prevede acest tip de sancțiune.

Amendamentul

(6). Depășirea lungimii sau a lățimii cu mai puțin de **1 %** din dimensiunile maxime indicate **în anexa 1** la punctul 1 atrage un avertisment scris către întreprinderea de transport și poate atrage o sancțiune, dacă legislația națională prevede acest tip de sancțiune.

Or. en

Justificare

Dimensiunile exterioare ale camioanelor sunt fixate la milimetru, de aceea, în general, vehiculele nu deviază de la aceste dimensiuni. În cazul încărcăturilor care depășesc dimensiunile camionului, trebuie obținută o aprobare specială. Prin urmare, deviațiile tolerate ar trebui să fie spre zero, dar în orice caz cât mai mici cu putință.

Amendamentul 43

Propunere de directivă
Articolul 1 – punctul 12
Directiva 96/53/CE
Articolul 13 – alineatul 7

Textul propus de Comisie

(7) Depășirea lungimii sau a lățimii cuprinsă între **2 și 20 %** din dimensiunile maxime indicate la punctul 1 **din anexa 1**, indiferent dacă depășirea este cauzată de încărcătură sau de vehicul în sine, atrage o sancțiune financiară. Autoritățile de control imobilizează vehiculul până la reducerea încărcăturii, în cazul în care lungimea sau lățimea suplimentară provine de la încărcătură, sau până la obținerea unui permis special de către întreprinderea de transport, în conformitate cu articolul 4

Amendamentul

(7) Depășirea lungimii sau a lățimii cuprinsă între **1 și 10 %** din dimensiunile maxime indicate **în anexa 1** la punctul 1, indiferent dacă depășirea este cauzată de încărcătură sau de vehicul în sine, atrage o sancțiune financiară. Autoritățile de control imobilizează vehiculul până la reducerea încărcăturii, în cazul în care lungimea sau lățimea suplimentară provine de la încărcătură, sau până la obținerea unui permis special de către întreprinderea de transport, în conformitate cu articolul 4

alineatul (3).

alineatul (3).

Or. en

Justificare

Dimensiunile exterioare ale camioanelor sunt fixate la milimetru, de aceea, în general, vehiculele nu deviază de la aceste dimensiuni. În cazul încărcăturilor care depășesc dimensiunile camionului, trebuie obținută o aprobare specială. Prin urmare, deviațiile tolerate ar trebui să fie spre zero, dar în orice caz cât mai mici cu putință.

Amendamentul 44

Propunere de directivă

Articolul 1 – punctul 12

Directiva 95/53/CE

Articolul 13 – alineatul 8

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(8) Depășirea lungimii sau a lățimii încărcăturii sau a vehiculului cu peste **20 %** din dimensiunile maxime indicate la punctul 1 **din anexa I** este considerată infracțiune foarte gravă în sensul prezentei directive, având în vedere riscurile sporite pentru ceilalți participanți la trafic. Aceasta atrage o sancțiune financiară și imobilizarea imediată a vehiculului de către autoritățile de control, până la reducerea încărcăturii sau până la obținerea unui permis special de către întreprinderea de transport, în conformitate cu articolul 4 alineatul (3), în cazul în care lungimea sau lățimea suplimentară provine de la încărcătură. Procedura de pierdere a bunei reputații a întreprinderii de transport este aplicată în conformitate cu articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009.

(8) Depășirea lungimii sau a lățimii încărcăturii sau a vehiculului cu peste **10 %** din dimensiunile maxime indicate la **în anexa I la** punctul 1 este considerată infracțiune foarte gravă în sensul prezentei directive, având în vedere riscurile sporite pentru ceilalți participanți la trafic. Aceasta atrage o sancțiune financiară și imobilizarea imediată a vehiculului de către autoritățile de control, până la reducerea încărcăturii sau până la obținerea unui permis special de către întreprinderea de transport, în conformitate cu articolul 4 alineatul (3), în cazul în care lungimea sau lățimea suplimentară provine de la încărcătură. Procedura de pierdere a bunei reputații a întreprinderii de transport este aplicată în conformitate cu articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009.

Or. en

Justificare

Dimensiunile exterioare ale camioanelor sunt fixate la milimetru, de aceea, în general, vehiculele nu deviază de la aceste dimensiuni. În cazul încărcăturilor care depășesc dimensiunile camionului, trebuie obținută o aprobare specială. Prin urmare, deviațiile

tolerate ar trebui să fie spre zero, dar în orice caz cât mai mici cu putință.

Amendamentul 45

Propunere de directivă

Articolul 1 – punctul 13

Directiva 95/53/CE

Articolul 14

Textul propus de Comisie

Pentru **transporturile de containere**, agentul de expediție prezintă operatorului de transport rutier căruia îi încredințează transportul unui container o declarație care indică greutatea containerului transportat. În cazul în care **această informație lipsește sau este eronată**, agentul de expediție este responsabil în aceeași măsură ca operatorul de transport în caz de supraîncărcare a vehiculului.

Amendamentul

Pentru **transportul containerelor**, agentul de expediție prezintă operatorului de transport rutier căruia îi încredințează transportul unui container, **înainte de încărcarea acestuia**, o declarație **scrisă** care indică greutatea **brută a** containerului transportat. **Această declarație poate fi transmisă și pe cale electronică.**

Indiferent de forma sa, documentul în care se declară greutatea brută a containerului este semnat de o persoană autorizată în mod corespunzător de agentul de expediție. În cazul în care **informațiile privind greutatea brută a containerului lipsesc sau sunt eronate**, agentul de expediție este responsabil în aceeași măsură ca operatorul de transport în caz de supraîncărcare a vehiculului.

În cazul operațiunilor de transport combinat, informațiile privind greutatea brută a unui container ambalat sunt furnizate părții care preia în continuare custodia containerului.

Or. en

Justificare

La 20 septembrie, Subcomisia pentru mărfuri periculoase, încărcături solide și containere din cadrul OIM (DSC) a aprobat revizuirea Convenției SOLAS pentru a solicita verificarea greutății brute a containerelor înainte ca acestea să fie încărcate la bordul unei nave. Pentru a obține o abordare uniformă la nivelul tuturor modurilor de transport și pentru a evita posibile dispoziții contradictorii, ar trebui să ținem cont de demersurile OIM atunci când modificăm prezenta directivă.

Amendamentul 46

Propunere de directivă
Articolul 1 – punctul 15
Directiva 96/53/CE
Articolul 16 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 8 alineatul (4), articolul 9 alineatul (5) și articolul 12 alineatul (7) **este conferită** Comisiei pentru o perioadă **nedeterminată** de la [data intrării în vigoare a prezentei directive].

Amendamentul

(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 8 alineatul (4), **la** articolul 9 alineatul (5) și **la** articolul 12 alineatul (7) **se conferă** Comisiei pentru o perioadă de **cinci ani** de la [data intrării în vigoare a prezentei directive]. **Comisia elaborează un raport privind delegarea de competențe cel târziu cu noua luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.**

Or. en

Amendamentul 47

Propunere de directivă
Articolul 1 – punctul 16 – litera c
Directiva 96/53/CE
Anexa I – punctul 2.3.1 – liniuța 2

Textul propus de Comisie

„Autovehicule cu două osii, cu excepția autobuzelor, cu propulsie hibridă sau electrică: 19 tone”

Amendamentul

eliminat

Or. en

Amendamentul 48

Propunere de directivă

Articolul 1 – punctul 16 – litera c a (nouă)

Directiva 96/53/CE

Anexa I – punctul 2.3.4 (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ca) Se adaugă următoarea literă:

„2.3.4 Vehiculele care utilizează combustibili alternativi: greutatea maximă este cea menționată la punctele 2.3.1, 2.3.2 sau 2.3.3, la care se adaugă greutatea suplimentară necesară propulsiei alternative, de maximum 1 tonă. Această greutate suplimentară se indică în documentele oficiale de înmatriculare ale autovehiculului emise de statul membru în care se înmatriculează vehiculul. În cazul în care aceste informații lipsesc, sunt valabile valorile menționate la punctele 2.3.1, 2.3.2 sau 2.3.3.”

Or. en

Justificare

Motoarele alternative ar trebui tratate la fel, indiferent de tehnologia utilizată. Cu toate acestea, greutatea diferitelor tipuri de motoare alternative diferă și ea, în funcție de tehnologia utilizată. În cazul în care există o singură limită de greutate pentru toate tipurile de motoare alternative, ansamblurile de vehicule cu motoare mai ușoare ar putea folosi greutatea ce rămâne până la atingerea limitei pentru a transporta o încărcătură mai mare. Situațiile în care un tip de motoare alternative beneficiază de un avantaj concurențial față de altele ar trebui, prin urmare, evitate.