



**2023/0265(COD)**

24.11.2023

# **ENMIENDA 51 - 304**

**Proyecto de informe**  
**Isabel García Muñoz**  
(PE754.850v01-00)

Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica la Directiva 96/53/CE del Consejo, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional

Propuesta de Directiva  
(COM(2023)0445 – C9-0306/2023 – 2023/0265(COD))



## Enmienda 51

Ciarán Cuffe

en nombre del Grupo Verts/ALE

### Propuesta de Directiva

#### Considerando 3

##### *Texto de la Comisión*

(3) Al racionalizar y aclarar las normas sobre pesos y dimensiones de los vehículos pesados del transporte por carretera, es necesario abordar las ineficiencias energéticas y operativas de las operaciones de transporte transfronterizo, ofrecer fuertes incentivos a los operadores para que adopten tecnologías de emisión cero, facilitando al mismo tiempo el uso de las soluciones de ahorro de energía ya existentes, y seguir apoyando las operaciones de transporte intermodal de mercancías. Para reducir al mínimo las cargas administrativas, evitar la distorsión de la competencia y reducir los riesgos para la seguridad vial y los daños a las infraestructuras viarias, deben armonizarse determinados requisitos relativos al uso de vehículos más pesados y más largos y reforzarse asimismo el control del cumplimiento de las normas vigentes.

##### *Enmienda*

(3) Al racionalizar y aclarar las normas sobre pesos y dimensiones de los vehículos pesados del transporte por carretera, es necesario abordar las ineficiencias energéticas y operativas de las operaciones de transporte transfronterizo, ofrecer fuertes incentivos a los operadores para que adopten tecnologías de emisión cero, facilitando al mismo tiempo el uso de las soluciones de ahorro de energía ya existentes, y seguir apoyando las operaciones de transporte intermodal de mercancías. Para reducir al mínimo las cargas administrativas, evitar la distorsión de la competencia, reducir los riesgos para la seguridad vial y los daños a las infraestructuras viarias, **y evitar un cambio modal inverso** deben armonizarse determinados requisitos relativos al uso de vehículos más pesados y más largos y reforzarse asimismo el control del cumplimiento de las normas vigentes.

Or. en

## Enmienda 52

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen, Ondřej Kovařík

### Propuesta de Directiva

#### Considerando 4

##### *Texto de la Comisión*

(4) Para alcanzar esos objetivos, debe lograrse un equilibrio adecuado entre la eficiencia económica, la sostenibilidad medioambiental, la protección de las infraestructuras viarias y los aspectos de

##### *Enmienda*

(4) Para alcanzar esos objetivos, debe lograrse un equilibrio adecuado entre la eficiencia económica, la sostenibilidad medioambiental, la protección de las infraestructuras viarias y los aspectos de

seguridad vial.

seguridad vial. ***Además, para garantizar la coherencia legislativa y la seguridad jurídica, la presente Directiva debe ceñirse cuanto sea posible al Reglamento relativo a las normas sobre emisiones de CO<sub>2</sub> para los vehículos pesados y a la Directiva de transporte combinado.***

Or. en

**Enmienda 53**  
**Henna Virkkunen, Petri Sarvamaa**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 4**

*Texto de la Comisión*

(4) Para alcanzar esos objetivos, debe lograrse un equilibrio adecuado entre la eficiencia económica, la sostenibilidad medioambiental, la protección de las infraestructuras viarias y los aspectos de seguridad vial.

*Enmienda*

(4) Para alcanzar esos objetivos, debe lograrse un equilibrio adecuado entre la eficiencia económica, la sostenibilidad medioambiental, la protección de las infraestructuras viarias y los aspectos de seguridad vial. ***A fin de garantizar la seguridad jurídica y la coherencia, la presente Directiva debe armonizarse con el Reglamento relativo a las normas en materia de CO<sub>2</sub> para los vehículos pesados y a la Directiva de transporte combinado.***

Or. en

**Enmienda 54**  
**Roman Haider**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 6**

*Texto de la Comisión*

(6) Las disposiciones de la Directiva 96/53/UE complementan la Directiva 92/106/CEE del Consejo<sup>41</sup> en lo que respecta al fomento y apoyo del

*Enmienda*

(6) Las disposiciones de la Directiva 96/53/UE complementan la Directiva 92/106/CEE del Consejo<sup>41</sup> en lo que respecta al fomento y apoyo del

crecimiento del transporte intermodal. Procede por tanto armonizar la definición de «operación de transporte intermodal» con la terminología empleada en la Directiva 92/106/CEE, para permitir que los camiones, remolques y semirremolques utilizados en operaciones intermodales se beneficien de las mismas tolerancias de peso adicional que las de los vehículos de carretera que transportan contenedores o cajas móviles y se utilizan en el transporte intermodal contenerizado. Este incentivo en materia de peso debería animar a los operadores de transporte por carretera a participar también en el transporte intermodal no contenerizado.

---

<sup>41</sup> Directiva 92/106/CEE del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros (DO L 368 de 17.12.1992, p. 38).

crecimiento del transporte intermodal. Procede por tanto armonizar la definición de «operación de transporte intermodal» con la terminología empleada en la Directiva 92/106/CEE, para permitir que los camiones, remolques y semirremolques utilizados en operaciones intermodales se beneficien de las mismas tolerancias de peso adicional que las de los vehículos de carretera que transportan contenedores o cajas móviles y se utilizan en el transporte intermodal contenerizado. Este incentivo en materia de peso debería animar a los operadores de transporte por carretera a participar también en el transporte intermodal **combinado** no contenerizado.

---

<sup>41</sup> Directiva 92/106/CEE del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros (DO L 368 de 17.12.1992, p. 38).

Or. en

### *Justificación*

*La cooperación y la coordinación entre los distintos modos de tráfico es la única vía para alcanzar una manera más eficiente de transportar volúmenes cada vez mayores de mercancías y de lograr una distribución modal efectiva, ya que las cadenas de transporte multimodal basadas en el ferrocarril son la forma más eficiente y sostenible de transportar mercancías.*

### **Enmienda 55**

**Ciarán Cuffe**

en nombre del Grupo Verts/ALE

### **Propuesta de Directiva**

#### **Considerando 6**

#### *Texto de la Comisión*

(6) Las disposiciones de la Directiva 96/53/UE complementan la Directiva 92/106/CEE del Consejo<sup>41</sup> en lo

#### *Enmienda*

(6) Las disposiciones de la Directiva 96/53/UE complementan la Directiva 92/106/CEE del Consejo<sup>41</sup> en lo

que respecta al fomento y apoyo del crecimiento del transporte intermodal. Procede por tanto armonizar la definición de «operación de transporte intermodal» con la terminología empleada en la Directiva 92/106/CEE, para permitir que los camiones, remolques y semirremolques utilizados en operaciones intermodales se beneficien de las mismas tolerancias de peso adicional que las de los vehículos de carretera que transportan contenedores o cajas móviles y se utilizan en el transporte intermodal contenerizado. Este incentivo en materia de peso debería animar a los operadores de transporte por carretera a participar también en *el* transporte intermodal no contenerizado.

---

<sup>41</sup> Directiva 92/106/CEE del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros (DO L 368 de 17.12.1992, p. 38).

que respecta al fomento y apoyo del crecimiento del transporte intermodal. Procede por tanto armonizar la definición de «operación de transporte intermodal» con la terminología empleada en la Directiva 92/106/CEE, para permitir que los camiones, remolques y semirremolques utilizados en operaciones intermodales se beneficien de las mismas tolerancias de peso adicional que las de los vehículos de carretera que transportan contenedores o cajas móviles y se utilizan en el transporte intermodal contenerizado. Este incentivo en materia de peso debería animar a los operadores de transporte por carretera a participar también en *operaciones de* transporte intermodal *combinado* no contenerizado.

---

<sup>41</sup> Directiva 92/106/CEE del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros (DO L 368 de 17.12.1992, p. 38).

Or. en

## **Enmienda 56** **Massimiliano Salini**

### **Propuesta de Directiva** **Considerando 6**

#### *Texto de la Comisión*

(6) Las disposiciones de la Directiva 96/53/UE complementan la Directiva 92/106/CEE del Consejo<sup>41</sup> en lo que respecta al fomento y apoyo del crecimiento del transporte intermodal. Procede por tanto armonizar la definición de «operación de transporte intermodal» con la terminología empleada en la Directiva 92/106/CEE, para permitir que los camiones, remolques y semirremolques

#### *Enmienda*

(6) Las disposiciones de la Directiva 96/53/UE complementan la Directiva 92/106/CEE del Consejo<sup>41</sup> en lo que respecta al fomento y apoyo del crecimiento del transporte intermodal. Procede por tanto armonizar la definición de «operación de transporte intermodal» con la terminología empleada en la Directiva 92/106/CEE, para permitir que los camiones, remolques y semirremolques

utilizados en operaciones intermodales se beneficien de las mismas tolerancias de peso adicional que las de los vehículos de carretera que transportan contenedores o cajas móviles y se utilizan en el transporte intermodal contenerizado. Este incentivo en materia de peso debería animar a los operadores de transporte por carretera a participar también en el transporte **intermodal** no contenerizado.

---

<sup>41</sup> Directiva 92/106/CEE del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros (DO L 368 de 17.12.1992, p. 38).

utilizados en operaciones intermodales se beneficien de las mismas tolerancias de peso adicional que las de los vehículos de carretera que transportan contenedores o cajas móviles y se utilizan en el transporte intermodal contenerizado. Este incentivo en materia de peso debería animar a los operadores de transporte por carretera a participar también en el transporte **combinado** no contenerizado.

---

<sup>41</sup> Directiva 92/106/CEE del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros (DO L 368 de 17.12.1992, p. 38).

Or. en

#### **Enmienda 57** **Colm Markey**

#### **Propuesta de Directiva** **Considerando 7 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(7 bis) Los Estados miembros deben establecer procedimientos de homologación simplificados para los vehículos especiales únicos a fin de que puedan ser viables desde el punto de vista comercial.***

Or. en

#### **Enmienda 58** **Kosma Złotowski**

#### **Propuesta de Directiva** **Considerando 8**

*Texto de la Comisión*

(8) El transporte de cargas indivisibles es un segmento de mercado importante vinculado a los ámbitos estratégicos de los sectores de las energías renovables, la ingeniería civil y las infraestructuras, el petróleo y el gas, la industria pesada y la generación de electricidad. A pesar del valor reconocido de las directrices europeas de mejores prácticas en materia de transporte especial, adoptadas por expertos designados por los Estados miembros, se ha avanzado muy poco en la simplificación y armonización de las normas y los procedimientos para obtener permisos para el transporte de cargas indivisibles. Sin perjuicio del derecho de los Estados miembros a establecer las condiciones necesarias para garantizar la seguridad del transporte de cargas indivisibles en sus territorios, los Estados miembros deben cooperar para armonizar, en la medida de lo posible, esos requisitos, a fin de evitar la multiplicación de condiciones divergentes destinadas al mismo fin. Los Estados miembros también deben velar por que los requisitos nacionales sean proporcionados y no discriminatorios y deben evitar imponer requisitos injustificados, como el de la fluidez en la lengua nacional del Estado miembro de que se trate. Para reducir la carga administrativa de los operadores y garantizar que las operaciones sean eficientes, justas y seguras, es fundamental establecer un sistema de obtención de permisos transparente, armonizado y fácil de utilizar.

*Enmienda*

(8) El transporte de cargas indivisibles es un segmento de mercado importante vinculado a los ámbitos estratégicos de los sectores de las energías renovables, la ingeniería civil y las infraestructuras, el petróleo y el gas, la industria pesada y la generación de electricidad. A pesar del valor reconocido de las directrices europeas de mejores prácticas en materia de transporte especial, adoptadas por expertos designados por los Estados miembros, se ha avanzado muy poco en la simplificación y armonización de las normas y los procedimientos para obtener permisos para el transporte de cargas indivisibles. Sin perjuicio del derecho de los Estados miembros a establecer las condiciones necesarias para garantizar la seguridad del transporte de cargas indivisibles en sus territorios, los Estados miembros deben cooperar para armonizar, en la medida de lo posible, esos requisitos, a fin de evitar la multiplicación de condiciones divergentes destinadas al mismo fin. Los Estados miembros también deben velar por que los requisitos nacionales sean proporcionados y no discriminatorios y deben evitar imponer requisitos injustificados, como el de la fluidez en la lengua nacional del Estado miembro de que se trate. Para reducir la carga administrativa de los operadores y garantizar que las operaciones sean eficientes, justas y seguras, es fundamental establecer un sistema de obtención de permisos transparente, armonizado y fácil de utilizar ***que esté disponible en los idiomas más representativos de la Unión y accesible a través de medios de comunicación electrónicos.***

Or. pl



**Enmienda 59**  
**Bergur Løkke Rasmussen**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 8**

*Texto de la Comisión*

(8) El transporte de cargas indivisibles es un segmento de mercado importante vinculado a los ámbitos estratégicos de los sectores de las energías renovables, la ingeniería civil y las infraestructuras, el petróleo y el gas, la industria pesada y la generación de electricidad. A pesar del valor reconocido de las directrices europeas de mejores prácticas en materia de transporte especial, adoptadas por expertos designados por los Estados miembros, se ha avanzado muy poco en la simplificación y armonización de las normas y los procedimientos para obtener permisos para el transporte de cargas indivisibles. Sin perjuicio del derecho de los Estados miembros a establecer las condiciones necesarias para garantizar la seguridad del transporte de cargas indivisibles en sus territorios, los Estados miembros deben cooperar para armonizar, en la medida de lo posible, esos requisitos, a fin de evitar la multiplicación de condiciones divergentes destinadas al mismo fin. Los Estados miembros también deben velar por que los requisitos nacionales sean proporcionados y no discriminatorios y deben evitar imponer requisitos injustificados, como el de la fluidez en la lengua nacional del Estado miembro de que se trate. Para reducir la carga administrativa de los operadores y garantizar que las operaciones sean eficientes, justas y seguras, es fundamental establecer un sistema de obtención de permisos transparente, armonizado y fácil de utilizar.

*Enmienda*

(8) El transporte de cargas indivisibles es un segmento de mercado importante vinculado a los ámbitos estratégicos de los sectores de las energías renovables, la ingeniería civil y las infraestructuras, el petróleo y el gas, la industria pesada y la generación de electricidad. A pesar del valor reconocido de las directrices europeas de mejores prácticas en materia de transporte especial, adoptadas por expertos designados por los Estados miembros, se ha avanzado muy poco en la simplificación y armonización de las normas y los procedimientos para obtener permisos para el transporte de cargas indivisibles. Sin perjuicio del derecho de los Estados miembros a establecer las condiciones necesarias para garantizar la seguridad del transporte de cargas indivisibles en sus territorios, los Estados miembros deben cooperar para armonizar, en la medida de lo posible, esos requisitos, a fin de evitar la multiplicación de condiciones divergentes destinadas al mismo fin. Los Estados miembros también deben velar por que los requisitos nacionales sean proporcionados y no discriminatorios y deben evitar imponer requisitos injustificados, como el de la fluidez en la lengua nacional del Estado miembro de que se trate. Para reducir la carga administrativa de los operadores y garantizar que las operaciones sean eficientes, justas y seguras, es fundamental establecer un sistema de obtención de permisos transparente, armonizado y fácil de utilizar ***que esté disponible en los idiomas más representativos de la Unión y accesible a través de medios de comunicación electrónicos.***

**Enmienda 60**  
**Jan-Christoph Oetjen, Elsi Katainen**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 8**

*Texto de la Comisión*

(8) El transporte de cargas indivisibles es un segmento de mercado importante vinculado a los ámbitos estratégicos de los sectores de las energías renovables, la ingeniería civil y las infraestructuras, el petróleo y el gas, la industria pesada y la generación de electricidad. A pesar del valor reconocido de las directrices europeas de mejores prácticas en materia de transporte especial, adoptadas por expertos designados por los Estados miembros, se ha avanzado muy poco en la simplificación y armonización de las normas y los procedimientos para obtener permisos para el transporte de cargas indivisibles. Sin perjuicio del derecho de los Estados miembros a establecer las condiciones necesarias para garantizar la seguridad del transporte de cargas indivisibles en sus territorios, los Estados miembros deben cooperar para armonizar, en la medida de lo posible, esos requisitos, a fin de evitar la multiplicación de condiciones divergentes destinadas al mismo fin. Los Estados miembros también deben velar por que los requisitos nacionales sean proporcionados y no discriminatorios y deben evitar imponer requisitos injustificados, como el de la fluidez en la lengua nacional del Estado miembro de que se trate. Para reducir la carga administrativa de los operadores y garantizar que las operaciones sean eficientes, justas y seguras, es fundamental establecer un sistema de obtención de permisos transparente, armonizado y fácil de utilizar.

*Enmienda*

(8) El transporte de cargas indivisibles es un segmento de mercado importante vinculado a los ámbitos estratégicos de los sectores de las energías renovables, la ingeniería civil y las infraestructuras, el petróleo y el gas, la industria pesada y la generación de electricidad. A pesar del valor reconocido de las directrices europeas de mejores prácticas en materia de transporte especial, adoptadas por expertos designados por los Estados miembros, se ha avanzado muy poco en la simplificación y armonización de las normas y los procedimientos para obtener permisos para el transporte de cargas indivisibles. Sin perjuicio del derecho de los Estados miembros a establecer las condiciones necesarias para garantizar la seguridad del transporte de cargas indivisibles en sus territorios, los Estados miembros deben cooperar para armonizar, en la medida de lo posible, esos requisitos, a fin de evitar la multiplicación de condiciones divergentes destinadas al mismo fin. Los Estados miembros también deben velar por que los requisitos nacionales sean proporcionados y no discriminatorios y deben evitar imponer requisitos injustificados, como el de la fluidez en la lengua nacional del Estado miembro de que se trate. Para reducir la carga administrativa de los operadores y garantizar que las operaciones sean eficientes, justas y seguras, es fundamental establecer un sistema de obtención de permisos transparente, armonizado y fácil de utilizar **que esté disponible en los**

***idiomas más representativos de la Unión y accesible a través de medios de comunicación electrónicos.***

Or. en

*Justificación*

*En la actualidad, muchos Estados miembros ofrecen permisos únicamente en su propia lengua nacional. Por lo tanto, los retos de la traducción forman parte de la vida cotidiana de las empresas de transporte que operan en este sector en toda la Unión. Esto representa una carga burocrática innecesaria.*

**Enmienda 61**

**Markus Ferber, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska**

**Propuesta de Directiva**

**Considerando 8**

*Texto de la Comisión*

(8) El transporte de cargas indivisibles es un segmento de mercado importante vinculado a los ámbitos estratégicos de los sectores de las energías renovables, la ingeniería civil y las infraestructuras, el petróleo y el gas, la industria pesada y la generación de electricidad. A pesar del valor reconocido de las directrices europeas de mejores prácticas en materia de transporte especial, adoptadas por expertos designados por los Estados miembros, se ha avanzado muy poco en la simplificación y armonización de las normas y los procedimientos para obtener permisos para el transporte de cargas indivisibles. Sin perjuicio del derecho de los Estados miembros a establecer las condiciones necesarias para garantizar la seguridad del transporte de cargas indivisibles en sus territorios, los Estados miembros deben cooperar para armonizar, en la medida de lo posible, esos requisitos, a fin de evitar la multiplicación de condiciones divergentes destinadas al mismo fin. Los Estados miembros también deben velar por que los requisitos

*Enmienda*

(8) El transporte de cargas indivisibles es un segmento de mercado importante vinculado a los ámbitos estratégicos de los sectores de las energías renovables, la ingeniería civil y las infraestructuras, el petróleo y el gas, la industria pesada y la generación de electricidad. A pesar del valor reconocido de las directrices europeas de mejores prácticas en materia de transporte especial, adoptadas por expertos designados por los Estados miembros, se ha avanzado muy poco en la simplificación y armonización de las normas y los procedimientos para obtener permisos para el transporte de cargas indivisibles. Sin perjuicio del derecho de los Estados miembros a establecer las condiciones necesarias para garantizar la seguridad del transporte de cargas indivisibles en sus territorios, los Estados miembros deben cooperar para armonizar, en la medida de lo posible, esos requisitos, a fin de evitar la multiplicación de condiciones divergentes destinadas al mismo fin. Los Estados miembros también deben velar por que los requisitos

nacionales sean proporcionados y no discriminatorios y deben evitar imponer requisitos injustificados, como el de la fluidez en la lengua nacional del Estado miembro de que se trate. Para reducir la carga administrativa de los operadores y garantizar que las operaciones sean eficientes, justas y seguras, es fundamental establecer un sistema de obtención de permisos transparente, armonizado y fácil de utilizar.

nacionales sean proporcionados y no discriminatorios y deben evitar imponer requisitos injustificados, como el de la fluidez en la lengua nacional del Estado miembro de que se trate. Para reducir la carga administrativa de los operadores y garantizar que las operaciones sean eficientes, justas y seguras, es fundamental establecer un sistema de obtención de permisos transparente, armonizado y fácil de utilizar ***que esté disponible en todos los idiomas de la Unión y accesible fácilmente a través de medios de comunicación electrónicos.***

Or. en

## **Enmienda 62**

**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen**

### **Propuesta de Directiva Considerando 8**

#### *Texto de la Comisión*

(8) El transporte de cargas indivisibles es un segmento de mercado importante vinculado a los ámbitos estratégicos de los sectores de las energías renovables, la ingeniería civil y las infraestructuras, el petróleo y el gas, la industria pesada y la generación de electricidad. A pesar del valor reconocido de las directrices europeas de mejores prácticas en materia de transporte especial, adoptadas por expertos designados por los Estados miembros, se ha avanzado muy poco en la simplificación y armonización de las normas y los procedimientos para obtener permisos para el transporte de cargas indivisibles. Sin perjuicio del derecho de los Estados miembros a establecer las condiciones necesarias para garantizar la seguridad del transporte de cargas indivisibles en sus territorios, los Estados miembros deben cooperar para armonizar, en la ***medida de lo*** posible, esos requisitos,

#### *Enmienda*

(8) El transporte de cargas indivisibles es un segmento de mercado importante vinculado a los ámbitos estratégicos de los sectores de las energías renovables, la ingeniería civil y las infraestructuras, el petróleo y el gas, la industria pesada y la generación de electricidad. A pesar del valor reconocido de las directrices europeas de mejores prácticas en materia de transporte especial, adoptadas por expertos designados por los Estados miembros, se ha avanzado muy poco en la simplificación y armonización de las normas y los procedimientos para obtener permisos para el transporte de cargas indivisibles. Sin perjuicio del derecho de los Estados miembros a establecer las condiciones necesarias para garantizar la seguridad del transporte de cargas indivisibles en sus territorios, los Estados miembros deben cooperar para armonizar, en la ***mayor medida*** posible, esos

a fin de evitar la multiplicación de condiciones divergentes destinadas al mismo fin. Los Estados miembros también deben velar por que los requisitos nacionales sean proporcionados y no discriminatorios y deben evitar imponer requisitos injustificados, como el de la fluidez en la lengua nacional del Estado miembro de que se trate. Para reducir la carga administrativa de los operadores y garantizar que las operaciones sean eficientes, justas y seguras, es fundamental establecer un sistema de obtención de permisos transparente, armonizado y fácil de utilizar.

requisitos, a fin de evitar la multiplicación de condiciones divergentes destinadas al mismo fin. Los Estados miembros también deben velar por que los requisitos nacionales sean proporcionados y no discriminatorios y deben evitar imponer requisitos injustificados, como el de la fluidez en la lengua nacional del Estado miembro de que se trate. Para reducir la carga administrativa de los operadores y garantizar que las operaciones sean eficientes, justas y seguras, es fundamental establecer un sistema de obtención de permisos transparente, armonizado y fácil de utilizar *que esté disponible a través de medios de comunicación electrónicos.*

Or. en

**Enmienda 63**  
**Jan-Christoph Oetjen**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 8 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(8 bis) Los operadores de transporte especial por carretera deben poder utilizar un procedimiento de autorización simplificado para operar en corredores de transporte especial por carretera. Esos corredores deben conectar eficazmente los centros industriales europeos y los centros logísticos centrales, como los puertos. La creación de tales corredores impulsaría, entre otras cosas, la expansión de las energías renovables, ya que la expansión de las centrales eólicas requiere, en particular, un transporte especial. Esos corredores deben seguir la red transeuropea de carreteras y basarse en la red de carreteras, aceras, puentes y otras estructuras viarias específicas que se consideren adecuadas para el transporte especial de mercancías. La información sobre los corredores debe estar***

*públicamente disponible para los operadores y otras partes interesadas. Los Estados miembros deben facilitar información actualizada sobre la accesibilidad de los corredores para el transporte especial por carretera, por ejemplo, mediante informes de tráfico sobre las obras viarias en curso, las catástrofes naturales y la densidad del tráfico.*

Or. en

## **Enmienda 64**

**Ciarán Cuffe**

en nombre del Grupo Verts/ALE

### **Propuesta de Directiva**

#### **Considerando 9**

##### *Texto de la Comisión*

(9) Los sistemas modulares europeos («EMS») *se han utilizado y probado ampliamente y han demostrado ser una solución interesante para mejorar la eficiencia económica y energética de las operaciones de transporte, garantizando al mismo tiempo la seguridad vial y la protección de las infraestructuras, gracias a que están circunscritos a partes adecuadas de las redes viarias. Dadas las especificidades nacionales, los diferentes intereses económicos, las necesidades de transporte y la diversidad de las capacidades de las infraestructuras de transporte de los Estados miembros, estos son los más apropiados para evaluar y autorizar la circulación de los EMS en sus territorios. Al mismo tiempo, para ampliar los efectos socioeconómicos y medioambientales positivos del uso de los EMS, es fundamental eliminar los obstáculos innecesarios a su uso en las operaciones transfronterizas entre Estados miembros vecinos que permiten tales conjuntos de vehículos en sus*

##### *Enmienda*

(9) Los sistemas modulares europeos (EMS), *comúnmente denominados «megacamiones», suelen ser camiones considerablemente más largos y más pesados que otros vehículos pesados normales. Los estudios muestran que existen riesgos para la seguridad asociados a camiones más largos y más pesados, en particular en colisiones en las que la probabilidad de muerte o lesiones graves es mucho mayor que la de los camiones más cortos y más ligeros, y que al mismo tiempo también existen dificultades en cuanto a visibilidad, estacionamiento y adelantamiento. También puede haber efectos negativos poco estudiados del comportamiento de un cambio a camiones más largos y más pesados, ya que el mayor riesgo real y percibido disuade a los usuarios vulnerables de la vía pública, como los ciclistas, de utilizar infraestructuras en las que estén presentes dichos vehículos. Debido a que los EMS suelen ser mucho más pesados y más largos que los*



*territorios, sin limitación del número de fronteras atravesadas, siempre que cumplan los pesos y dimensiones máximos autorizados para los EMS establecidos por los Estados miembros dentro de sus respectivos territorios. Con ello se pretende garantizar que los EMS utilizados en operaciones transfronterizas respeten el límite común más bajo en materia de pesos y dimensiones aplicable en esos Estados miembros.* En aras de la seguridad de las operaciones, la transparencia y la claridad jurídica, deben establecerse condiciones comunes para la circulación de los EMS en el tráfico nacional *e internacional, incluidos* el suministro de información clara sobre los pesos y dimensiones máximos de los EMS y sobre las partes de la red de carreteras compatibles con las especificaciones de dichos vehículos *y el seguimiento del* impacto del uso de los EMS en la seguridad vial, las infraestructuras viarias y la cooperación modal, *así como* el impacto medioambiental de los sistemas modulares europeos en el sistema de transporte, incluido el impacto en la cuota modal.

*camiones estándar, la evaluación de impacto también identifica costes sustanciales relacionados con la necesidad de adaptar y mantener carreteras, puentes, túneles, aparcamientos y otros costes de mantenimiento asociados.* Los EMS *suponen asimismo una amenaza para otras formas más sostenibles de transporte de mercancías fuera de carretera, como el ferrocarril y el transporte por vías navegables, debido al mayor potencial de carga útil, lo que, a su vez, amenaza con un cambio modal inverso.* Por tanto, en aras de la seguridad de las operaciones, la transparencia y la claridad jurídica, deben establecerse condiciones comunes para la circulación de los EMS en el tráfico nacional. *Estas deberían incluir disposiciones para evitar la competencia con otros modos de transporte más sostenibles, como el ferrocarril y el transporte por vías navegables; medidas de seguridad, como la mejora de la formación de los conductores y alertas en caso de condiciones meteorológicas peligrosas; cobertura de costes de las infraestructuras viarias; suministro de información clara sobre los pesos y dimensiones máximos de los EMS y sobre las partes de la red de carreteras compatibles con las especificaciones de dichos vehículos; y seguimiento para evaluar el* impacto del uso de los EMS en la seguridad vial, las infraestructuras viarias y la cooperación modal, *y sobre* el impacto medioambiental de los sistemas modulares europeos en el sistema de transporte, incluido el impacto en la cuota modal. *Además, también deben imponerse requisitos para limitar su uso a determinadas carreteras y a operaciones intermodales y, a partir de una fecha determinada, para que dichos vehículos sean de emisión cero. Habida cuenta de los riesgos señalados asociados a la autorización de vehículos más pesados y más largos, debe exigirse a los Estados miembros que presenten una solicitud*

*motivada a la Comisión antes de autorizar la circulación de dichos vehículos, y la Comisión debe evaluar si se han cumplido las condiciones antes de conceder la autorización para la circulación de los EMS.*

Or. en

**Enmienda 65**  
**Roman Haider**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 9**

*Texto de la Comisión*

(9) Los sistemas modulares europeos («EMS») se han utilizado y probado ampliamente y han demostrado ser una solución interesante para mejorar la eficiencia económica y energética de las operaciones de transporte, garantizando al mismo tiempo la seguridad vial y la protección de las infraestructuras, gracias a que están circunscritos a partes adecuadas de las redes viarias. Dadas las especificidades nacionales, los diferentes intereses económicos, las necesidades de transporte y la diversidad de las capacidades de las infraestructuras de transporte de los Estados miembros, estos son los más apropiados para evaluar y autorizar la circulación de los EMS en sus territorios. ***Al mismo tiempo, para ampliar los efectos socioeconómicos y medioambientales positivos del uso de los EMS, es fundamental eliminar los obstáculos innecesarios a su uso en las operaciones transfronterizas entre Estados miembros vecinos que permiten tales conjuntos de vehículos en sus territorios, sin limitación del número de fronteras atravesadas, siempre que cumplan los pesos y dimensiones máximos autorizados para los EMS establecidos por los Estados miembros***

*Enmienda*

(9) Los sistemas modulares europeos («EMS») se han utilizado y probado ampliamente y han demostrado ser una solución interesante para mejorar la eficiencia económica y energética de las operaciones de transporte, garantizando al mismo tiempo la seguridad vial y la protección de las infraestructuras, gracias a que están circunscritos a partes adecuadas de las redes viarias. Dadas las especificidades nacionales, los diferentes intereses económicos, las necesidades de transporte y la diversidad de las capacidades de las infraestructuras de transporte de los Estados miembros, estos son los más apropiados para evaluar y autorizar la circulación de los EMS en sus territorios. En aras de la seguridad de las operaciones, la transparencia y la claridad jurídica, deben establecerse condiciones comunes para la circulación de los EMS en el tráfico nacional, incluidos el suministro de información clara sobre los pesos y dimensiones máximos de los EMS y sobre las partes de la red de carreteras compatibles con las especificaciones de dichos vehículos y el seguimiento del impacto del uso de los EMS en la seguridad vial, las infraestructuras viarias y la cooperación modal, así como el impacto



***dentro de sus respectivos territorios. Con ello se pretende garantizar que los EMS utilizados en operaciones transfronterizas respeten el límite común más bajo en materia de pesos y dimensiones aplicable en esos Estados miembros.*** En aras de la seguridad de las operaciones, la transparencia y la claridad jurídica, deben establecerse condiciones comunes para la circulación de los EMS en el tráfico nacional *e internacional*, incluidos el suministro de información clara sobre los pesos y dimensiones máximos de los EMS y sobre las partes de la red de carreteras compatibles con las especificaciones de dichos vehículos y el seguimiento del impacto del uso de los EMS en la seguridad vial, las infraestructuras viarias y la cooperación modal, así como el impacto medioambiental de los sistemas modulares europeos en el sistema de transporte, incluido el impacto en la cuota modal.

medioambiental de los sistemas modulares europeos en el sistema de transporte, incluido el impacto en la cuota modal.

Or. en

#### *Justificación*

*Given the fact that some of the terminals are not able to accommodate these vehicles, and due to the increasing importance of handling costs as road freight becomes more cost-efficient, combined transport will lose market share. In addition to their impact on modal shift huge trucks are a danger to the safety of all road users and an enormous cost driver. If 60-ton long trucks were permitted, additional costs of 4.8 billion euros would be incurred for bridge construction on the highway and expressway network in Austria alone, and another 600 million euros for restraint systems, tunnel safety and ancillary facilities. For 48-ton long trucks, the additional costs would be 160 million euro, and for 44-ton long trucks, 80 million euro.*

#### **Enmienda 66**

**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen**

#### **Propuesta de Directiva**

#### **Considerando 9**

##### *Texto de la Comisión*

(9) Los sistemas modulares europeos («EMS») se han utilizado y probado

##### *Enmienda*

(9) Los sistemas modulares europeos («EMS») se han utilizado y probado

ampliamente y han demostrado ser una solución interesante para mejorar la eficiencia económica y energética de las operaciones de transporte, garantizando al mismo tiempo la seguridad vial y la protección de las infraestructuras, gracias a que están circunscritos a partes adecuadas de las redes viarias. Dadas las especificidades nacionales, los diferentes intereses económicos, las necesidades de transporte y la diversidad de las capacidades de las infraestructuras de transporte de los Estados miembros, estos son los más apropiados para evaluar y autorizar la circulación de los EMS en sus territorios. Al mismo tiempo, para ampliar los efectos socioeconómicos y medioambientales positivos del uso de los EMS, es fundamental eliminar los obstáculos innecesarios a su uso en las operaciones transfronterizas entre Estados miembros vecinos que permiten tales conjuntos de vehículos en sus territorios, sin limitación del número de fronteras atravesadas, siempre que cumplan los pesos y dimensiones máximos autorizados para los EMS establecidos por los Estados miembros dentro de sus respectivos territorios. Con ello se pretende garantizar que los EMS utilizados en operaciones transfronterizas respeten el límite común más bajo en materia de pesos y dimensiones aplicable en esos Estados miembros. En aras de la seguridad de las operaciones, la transparencia y la claridad jurídica, deben establecerse condiciones comunes para la circulación de los EMS en el tráfico nacional e internacional, incluidos el suministro de información clara sobre los pesos y dimensiones máximos de los EMS y sobre las partes de la red de carreteras compatibles con las especificaciones de dichos vehículos y el seguimiento del impacto del uso de los EMS en la seguridad vial, las infraestructuras viarias y la cooperación modal, así como el impacto medioambiental de los sistemas modulares europeos en el sistema de transporte,

ampliamente y han demostrado ser una solución interesante para mejorar la eficiencia económica y energética de las operaciones de transporte, garantizando al mismo tiempo la seguridad vial y la protección de las infraestructuras, gracias a que están circunscritos a partes adecuadas de las redes viarias. Dadas las especificidades nacionales, los diferentes intereses económicos, las necesidades de transporte y la diversidad de las capacidades de las infraestructuras de transporte de los Estados miembros, estos son los más apropiados para evaluar y autorizar la circulación de los EMS en sus territorios. Al mismo tiempo, para ampliar los efectos socioeconómicos y medioambientales positivos del uso de los EMS, es fundamental eliminar los obstáculos innecesarios a su uso en las operaciones transfronterizas entre Estados miembros vecinos que permiten tales conjuntos de vehículos en sus territorios, sin limitación del número de fronteras atravesadas, siempre que cumplan los pesos y dimensiones máximos autorizados para los EMS establecidos por los Estados miembros dentro de sus respectivos territorios. Con ello se pretende garantizar que los EMS utilizados en operaciones transfronterizas respeten el límite común más bajo en materia de pesos y dimensiones aplicable en esos Estados miembros. En aras de la seguridad de las operaciones, la transparencia y la claridad jurídica, deben establecerse condiciones comunes para la circulación de los EMS en el tráfico nacional e internacional, incluidos el suministro de información clara sobre los pesos y dimensiones máximos de los EMS y sobre las partes de la red de carreteras compatibles con las especificaciones de dichos vehículos y el seguimiento del impacto del uso de los EMS en la seguridad vial, las infraestructuras viarias y la cooperación modal, así como el impacto medioambiental de los sistemas modulares europeos en el sistema de transporte,

incluido el impacto en la cuota modal.

incluido el impacto en la cuota modal.  
***Cinco años después de la adopción de esta legislación, con el fin de facilitar la transición hacia la descarbonización en el sector del transporte por carretera en consonancia con el Pacto Verde Europeo, la Comisión debe analizar los datos recogidos de los sistemas modulares europeos dedicados al tráfico internacional y considerar, si procede, objetivos de cero emisiones para los vehículos EMS.***

Or. en

### *Justificación*

*El concepto de EMS se introduce por primera vez en la Directiva en esta revisión. A fin de tener un conocimiento exhaustivo del impacto de estos vehículos, debe disponerse de tiempo suficiente para el seguimiento y la recogida de datos. Por lo tanto, la Comisión debe considerar objetivos de emisión cero para los vehículos EMS cinco años después de la adopción de esta legislación.*

## **Enmienda 67**

**Bergur Løkke Rasmussen**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Considerando 9**

#### *Texto de la Comisión*

(9) Los sistemas modulares europeos («EMS») se han utilizado y probado ampliamente y han demostrado ser una solución interesante para mejorar la eficiencia económica y energética de las operaciones de transporte, garantizando al mismo tiempo la seguridad vial y la protección de las infraestructuras, gracias a que están circunscritos a partes adecuadas de las redes viarias. Dadas las especificidades nacionales, los diferentes intereses económicos, las necesidades de transporte y la diversidad de las capacidades de las infraestructuras de transporte de los Estados miembros, estos son los más apropiados para evaluar y

#### *Enmienda*

(9) Los sistemas modulares europeos («EMS») se han utilizado y probado ampliamente y han demostrado ser una solución interesante para mejorar la eficiencia económica y energética de las operaciones de transporte, garantizando al mismo tiempo la seguridad vial y la protección de las infraestructuras, gracias a que están circunscritos a partes adecuadas de las redes viarias. Dadas las especificidades nacionales, los diferentes intereses económicos, las necesidades de transporte y la diversidad de las capacidades de las infraestructuras de transporte de los Estados miembros, estos son los más apropiados para evaluar y

autorizar la circulación de los EMS en sus territorios. Al mismo tiempo, para ampliar los efectos socioeconómicos y medioambientales positivos del uso de los EMS, es fundamental eliminar los obstáculos innecesarios a su uso en las operaciones transfronterizas entre Estados miembros vecinos que permiten tales conjuntos de vehículos en sus territorios, sin limitación del número de fronteras atravesadas, siempre que cumplan los pesos y dimensiones máximos autorizados para los EMS establecidos por los Estados miembros dentro de sus respectivos territorios. Con ello se pretende garantizar que los EMS utilizados en operaciones transfronterizas respeten el límite común más bajo en materia de pesos y dimensiones aplicable en esos Estados miembros. En aras de la seguridad de las operaciones, la transparencia y la claridad jurídica, deben establecerse condiciones comunes para la circulación de los EMS en el tráfico nacional e internacional, incluidos el suministro de información clara sobre los pesos y dimensiones máximos de los EMS y sobre las partes de la red de carreteras compatibles con las especificaciones de dichos vehículos y el seguimiento del impacto del uso de los EMS en la seguridad vial, las infraestructuras viarias y la cooperación modal, así como el impacto medioambiental de los sistemas modulares europeos en el sistema de transporte, incluido el impacto en la cuota modal.

autorizar la circulación de los EMS *y otros conjuntos de vehículos de gran capacidad* en sus territorios. Al mismo tiempo, para ampliar los efectos socioeconómicos y medioambientales positivos del uso de los EMS, es fundamental eliminar los obstáculos innecesarios a su uso en las operaciones transfronterizas entre Estados miembros vecinos que permiten tales conjuntos de vehículos, *así como conjuntos de vehículos que no se ajusten al anexo I*, en sus territorios, sin limitación del número de fronteras atravesadas, siempre que cumplan los pesos y dimensiones máximos autorizados para los EMS *u otros conjuntos de vehículos de gran capacidad* establecidos por los Estados miembros dentro de sus respectivos territorios. Con ello se pretende garantizar que los EMS *u otros conjuntos de vehículos de gran capacidad* utilizados en operaciones transfronterizas respeten el límite común más bajo en materia de pesos y dimensiones aplicable en esos Estados miembros. En aras de la seguridad de las operaciones, la transparencia y la claridad jurídica, deben establecerse condiciones comunes para la circulación de los EMS en el tráfico nacional e internacional, incluidos el suministro de información clara sobre los pesos y dimensiones máximos de los EMS y sobre las partes de la red de carreteras compatibles con las especificaciones de dichos vehículos y el seguimiento del impacto del uso de los EMS en la seguridad vial, las infraestructuras viarias y la cooperación modal, así como el impacto medioambiental de los sistemas modulares europeos en el sistema de transporte, incluido el impacto en la cuota modal.

Or. en

## **Enmienda 68**

**Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 9**

*Texto de la Comisión*

(9) Los sistemas modulares europeos («EMS») se han utilizado y probado ampliamente y han demostrado ser una solución interesante para mejorar la eficiencia económica y energética de las operaciones de transporte, garantizando al mismo tiempo la seguridad vial y la protección de las infraestructuras, gracias a que están circunscritos a partes adecuadas de las redes viarias. Dadas las especificidades nacionales, los diferentes intereses económicos, las necesidades de transporte y la diversidad de las capacidades de las infraestructuras de transporte de los Estados miembros, estos son los más apropiados para evaluar y autorizar la circulación de los EMS en sus territorios. Al mismo tiempo, para ampliar los efectos socioeconómicos y medioambientales positivos del uso de los EMS, es fundamental eliminar los obstáculos innecesarios a su uso en las operaciones transfronterizas entre Estados miembros vecinos que permiten tales conjuntos de vehículos en sus territorios, sin limitación del número de fronteras atravesadas, siempre que cumplan los pesos y dimensiones máximos autorizados para los EMS establecidos por los Estados miembros dentro de sus respectivos territorios. Con ello se pretende garantizar que los EMS utilizados en operaciones transfronterizas respeten el límite común más bajo en materia de pesos y dimensiones aplicable en esos Estados miembros. En aras de la seguridad de las operaciones, la transparencia y la claridad jurídica, deben establecerse condiciones comunes para la circulación de los EMS en el tráfico nacional e internacional, incluidos el suministro de información clara sobre los pesos y dimensiones máximos de los EMS y sobre las partes de la red de carreteras compatibles con las

*Enmienda*

(9) Los sistemas modulares europeos («EMS») se han utilizado y probado ampliamente y han demostrado ser una solución interesante para mejorar la eficiencia económica y energética de las operaciones de transporte, garantizando al mismo tiempo la seguridad vial y la protección de las infraestructuras, gracias a que están circunscritos a partes adecuadas de las redes viarias. Dadas las especificidades nacionales, los diferentes intereses económicos, las necesidades de transporte y la diversidad de las capacidades de las infraestructuras de transporte de los Estados miembros, estos son los más apropiados para evaluar y autorizar la circulación de los EMS en sus territorios. Al mismo tiempo, para ampliar los efectos socioeconómicos y medioambientales positivos del uso de los EMS, es fundamental eliminar los obstáculos innecesarios a su uso en las operaciones transfronterizas entre Estados miembros vecinos que permiten tales conjuntos de vehículos en sus territorios, sin limitación del número de fronteras atravesadas, siempre que cumplan los pesos y dimensiones máximos autorizados para los EMS establecidos por los Estados miembros dentro de sus respectivos territorios. Con ello se pretende garantizar que los EMS utilizados en operaciones transfronterizas respeten el límite común más bajo en materia de pesos y dimensiones aplicable en esos Estados miembros. En aras de la seguridad de las operaciones, la transparencia y la claridad jurídica, deben establecerse condiciones comunes para la circulación de los EMS en el tráfico nacional e internacional, incluidos el suministro de información clara sobre los pesos y dimensiones máximos de los EMS y sobre las partes de la red de carreteras compatibles con las

especificaciones de dichos vehículos y el seguimiento del impacto del uso de los EMS en la seguridad vial, las infraestructuras viarias y la cooperación modal, así como el impacto medioambiental de los sistemas modulares europeos en el sistema de transporte, incluido el impacto en la cuota modal.

especificaciones de dichos vehículos y el seguimiento del impacto del uso de los EMS en la seguridad vial, las infraestructuras viarias y la cooperación modal, así como el impacto medioambiental de los sistemas modulares europeos en el sistema de transporte, incluido el impacto en la cuota modal. ***La definición clara de los EMS en la presente Directiva garantiza que estos estén compuestos por unidades de vehículo estándar para garantizar la compatibilidad con otros modos de transporte, en particular el ferrocarril.***

Or. en

**Enmienda 69**  
**Erik Bergkvist**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 9**

*Texto de la Comisión*

(9) Los sistemas modulares europeos («EMS») se han utilizado y probado ampliamente y han demostrado ser una solución interesante para mejorar la eficiencia económica y energética de las operaciones de transporte, garantizando al mismo tiempo la seguridad vial y la protección de las infraestructuras, gracias a que están circunscritos a partes adecuadas de las redes viarias. Dadas las especificidades nacionales, los diferentes intereses económicos, las necesidades de transporte y la diversidad de las capacidades de las infraestructuras de transporte de los Estados miembros, estos son los más apropiados para evaluar y autorizar la circulación de los EMS en sus territorios. Al mismo tiempo, para ampliar los efectos socioeconómicos y medioambientales positivos del uso de los EMS, es fundamental eliminar los obstáculos innecesarios a su uso en las

*Enmienda*

(9) Los sistemas modulares europeos («EMS») se han utilizado y probado ampliamente y han demostrado ser una solución interesante para mejorar la eficiencia económica y energética de las operaciones de transporte, garantizando al mismo tiempo la seguridad vial y la protección de las infraestructuras, gracias a que están circunscritos a partes adecuadas de las redes viarias. Dadas las especificidades nacionales, los diferentes intereses económicos, las necesidades de transporte y la diversidad de las capacidades de las infraestructuras de transporte de los Estados miembros, estos son los más apropiados para evaluar y autorizar la circulación de los EMS en sus territorios. Al mismo tiempo, para ampliar los efectos socioeconómicos y medioambientales positivos del uso de los EMS ***y de los conjuntos de vehículos de gran capacidad***, es fundamental eliminar



operaciones transfronterizas entre Estados miembros vecinos que permiten tales conjuntos de vehículos en sus territorios, sin limitación del número de fronteras atravesadas, siempre que cumplan los pesos y dimensiones máximos autorizados para los EMS establecidos por los Estados miembros dentro de sus respectivos territorios. Con ello se pretende garantizar que los EMS utilizados en operaciones transfronterizas respeten el límite común más bajo en materia de pesos y dimensiones aplicable en esos Estados miembros. En aras de la seguridad de las operaciones, la transparencia y la claridad jurídica, deben establecerse condiciones comunes para la circulación de los EMS en el tráfico nacional e internacional, incluidos el suministro de información clara sobre los pesos y dimensiones máximos de los EMS y sobre las partes de la red de carreteras compatibles con las especificaciones de dichos vehículos y el seguimiento del impacto del uso de los EMS en la seguridad vial, las infraestructuras viarias y la cooperación modal, así como el impacto medioambiental de los sistemas modulares europeos en el sistema de transporte, incluido el impacto en la cuota modal.

los obstáculos innecesarios a su uso en las operaciones transfronterizas entre Estados miembros vecinos que permiten tales conjuntos de vehículos, **así como los conjuntos de vehículos que no se ajusten al anexo I**, en sus territorios, sin limitación del número de fronteras atravesadas, siempre que cumplan los pesos y dimensiones máximos autorizados para los EMS **o los conjuntos de vehículos de gran capacidad** establecidos por los Estados miembros dentro de sus respectivos territorios. Con ello se pretende garantizar que los EMS **o los conjuntos de vehículos de gran capacidad** utilizados en operaciones transfronterizas respeten el límite común más bajo en materia de pesos y dimensiones aplicable en esos Estados miembros. En aras de la seguridad de las operaciones, la transparencia y la claridad jurídica, deben establecerse condiciones comunes para la circulación de los EMS en el tráfico nacional e internacional, incluidos el suministro de información clara sobre los pesos y dimensiones máximos de los EMS y sobre las partes de la red de carreteras compatibles con las especificaciones de dichos vehículos y el seguimiento del impacto del uso de los EMS en la seguridad vial, las infraestructuras viarias y la cooperación modal, así como el impacto medioambiental de los sistemas modulares europeos en el sistema de transporte, incluido el impacto en la cuota modal.

Or. en

### *Justificación*

*Se ha demostrado que los conjuntos de vehículos de gran capacidad contribuyen en gran medida a reducir el consumo de combustible, las emisiones y el número de camiones en las carreteras y a aliviar el problema de la escasez de conductores en la Unión. Es esencial seguir permitiendo esta práctica entre los Estados miembros que dan su consentimiento, ya que algunos no tienen la posibilidad de llevar a cabo operaciones transfronterizas de ninguna otra manera debido, por ejemplo, a los diferentes requisitos ferroviarios. Estas operaciones llevan realizándose desde hace décadas, sin que ello afecte significativamente a la competencia internacional en el sector del transporte.*

## Enmienda 70

Ciarán Cuffe

en nombre del Grupo Verts/ALE

### Propuesta de Directiva

#### Considerando 10

##### *Texto de la Comisión*

(10) Se debe seguir permitiendo que los Estados miembros realicen pruebas de manera temporal. De hecho, las nuevas tecnologías que permiten la recarga en movimiento, como los paneles solares, los pantógrafos y las carreteras eléctricas, o la introducción progresiva de los EMS en los Estados miembros, pueden requerir que se rebasen los pesos y dimensiones máximos en un entorno de pruebas, ***también en los tramos transfronterizos de la red de carreteras***. Por lo tanto, se debe seguir permitiendo que los Estados miembros realicen tales pruebas y comprueben la compatibilidad de las nuevas tecnologías y conceptos ***a través de las fronteras***. Es necesario dejar claro el carácter temporal e innovador de las pruebas estableciendo un plazo máximo para llevarlas a cabo. ***Al mismo tiempo, no debe restringirse el número de pruebas de nuevas tecnologías y de regímenes innovadores, para evitar obstaculizar la innovación***. Los Estados miembros deben supervisar y evaluar periódicamente los resultados de las pruebas de las nuevas tecnologías y nuevos conceptos, y el impacto de estas en la seguridad vial, las infraestructuras viarias y la cooperación modal, así como el impacto medioambiental en el sistema de transporte, por ejemplo el impacto en la cuota modal.

##### *Enmienda*

(10) Se debe seguir permitiendo que los Estados miembros realicen pruebas de manera temporal. De hecho, las nuevas tecnologías que permiten la recarga en movimiento, como los paneles solares, los pantógrafos y las carreteras eléctricas, o la introducción progresiva de los EMS en los Estados miembros, pueden requerir que se rebasen los pesos y dimensiones máximos en un entorno de pruebas. Por lo tanto, se debe seguir permitiendo que los Estados miembros realicen tales pruebas y comprueben la compatibilidad de las nuevas tecnologías y conceptos. Es necesario dejar claro el carácter temporal e innovador de las pruebas estableciendo un plazo máximo para llevarlas a cabo. Los Estados miembros deben supervisar y evaluar periódicamente los resultados de las pruebas de las nuevas tecnologías y nuevos conceptos, y el impacto de estas en la seguridad vial, las infraestructuras viarias y la cooperación modal, así como el impacto medioambiental en el sistema de transporte, por ejemplo el impacto en la cuota modal.

Or. en



## Enmienda 71

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen, Ondřej Kovařík

### Propuesta de Directiva

#### Considerando 10

##### *Texto de la Comisión*

(10) Se debe seguir permitiendo que los Estados miembros realicen pruebas de manera temporal. De hecho, las nuevas tecnologías que permiten la recarga en movimiento, como los paneles solares, los pantógrafos y las carreteras eléctricas, o la introducción progresiva de los EMS en los Estados miembros, pueden requerir que se rebasen los pesos y dimensiones máximos en un entorno de pruebas, también en los tramos transfronterizos de la red de carreteras. Por lo tanto, se debe seguir permitiendo que los Estados miembros realicen tales pruebas y comprueben la compatibilidad de las nuevas tecnologías y conceptos a través de las fronteras. Es necesario dejar claro el carácter temporal e innovador de las pruebas estableciendo un plazo máximo para llevarlas a cabo. Al mismo tiempo, no debe restringirse el número de pruebas de nuevas tecnologías y de regímenes innovadores, para evitar obstaculizar la innovación. Los Estados miembros deben supervisar y evaluar periódicamente los resultados de las pruebas de las nuevas tecnologías y nuevos conceptos, y el impacto de estas en la seguridad vial, las infraestructuras viarias y la cooperación modal, así como el impacto medioambiental en el sistema de transporte, por ejemplo el impacto en la cuota modal.

##### *Enmienda*

(10) Se debe seguir permitiendo que los Estados miembros realicen pruebas de manera temporal. De hecho, las nuevas tecnologías que permiten la recarga en movimiento, como los paneles solares, los pantógrafos y las carreteras eléctricas, o la introducción progresiva de los EMS en los Estados miembros, pueden requerir que se rebasen los pesos y dimensiones máximos en un entorno de pruebas, también en los tramos transfronterizos de la red de carreteras. Por lo tanto, se debe seguir permitiendo que los Estados miembros realicen tales pruebas y comprueben la compatibilidad de las nuevas tecnologías y conceptos a través de las fronteras. Es necesario dejar claro el carácter temporal e innovador de las pruebas estableciendo un plazo máximo para llevarlas a cabo ***con la posibilidad de una sola renovación justificada por el Estado miembro ante la Comisión***. Al mismo tiempo, no debe restringirse el número de pruebas de nuevas tecnologías y de regímenes innovadores, para evitar obstaculizar la innovación. Los Estados miembros deben supervisar y evaluar periódicamente los resultados de las pruebas de las nuevas tecnologías y nuevos conceptos, y el impacto de estas en la seguridad vial, las infraestructuras viarias y la cooperación modal, así como el impacto medioambiental en el sistema de transporte, por ejemplo el impacto en la cuota modal.

Or. en

##### *Justificación*

*Un período de prueba estrictamente limitado podría no siempre dar tiempo suficiente para*

*determinar el nivel de madurez de un vehículo o animar a las empresas a invertir e innovar. Por lo tanto, debe permitirse la renovación de una prueba una sola vez con una justificación adecuada.*

## **Enmienda 72**

**Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Considerando 11**

##### *Texto de la Comisión*

(11) Tanto el transporte de cargas indivisibles efectuado con vehículos o conjuntos de vehículos que rebasen los pesos o dimensiones máximos como el uso de EMS requieren que se preste especial atención a elementos como la transparencia de la información pertinente, la seguridad jurídica y la armonización de los procesos de autorización, debido a que necesitan dispositivos de seguridad adicionales e infraestructuras adecuadas. Por consiguiente, es necesario que los Estados miembros establezcan un sistema electrónico único de información y comunicación que contenga toda la información pertinente relativa a las condiciones operativas y administrativas para el transporte de cargas indivisibles y para el uso de EMS, presentada de una manera clara y fácilmente accesible. Este sistema nacional también debe permitir a los operadores obtener información sobre los permisos especiales para el transporte de cargas indivisibles en el Estado miembro de que se trate y presentar la solicitud correspondiente por vía electrónica, en un formato estandarizado.

##### *Enmienda*

(11) Tanto el transporte de cargas indivisibles efectuado con vehículos o conjuntos de vehículos que rebasen los pesos o dimensiones máximos como el uso de EMS requieren que se preste especial atención a elementos como la transparencia de la información pertinente, la seguridad jurídica y la armonización de los procesos de autorización, debido a que necesitan dispositivos de seguridad adicionales e infraestructuras adecuadas. Por consiguiente, es necesario que los Estados miembros establezcan un sistema electrónico único de información y comunicación que contenga toda la información pertinente relativa a las condiciones operativas y administrativas para el transporte de cargas indivisibles y para el uso de EMS, presentada de una manera clara y fácilmente accesible. Este sistema nacional también debe permitir a los operadores obtener información sobre los permisos especiales para el transporte de cargas indivisibles en el Estado miembro de que se trate y presentar la solicitud correspondiente por vía electrónica, en un formato estandarizado ***de la Unión. Esos permisos deben expedirse en formato electrónico y debe ser posible realizar un transporte especial utilizando ese documento electrónico. Además, dicho sistema nacional debe aportar información acerca de las dimensiones y los pesos máximos autorizados a escala nacional para los vehículos y conjuntos***

*de vehículos, e información sobre posibles restricciones, en particular respecto a la altura, así como sobre los requisitos mínimos de cualificaciones de los conductores. Para garantizar que los operadores y los ciudadanos puedan acceder a toda la información pertinente en un único lugar, la Comisión debe crear, a más tardar el [seis meses después de la fecha de transposición de la presente Directiva], un portal web europeo específico que conecte los sistemas electrónicos y de comunicación nacionales y que proporcione, entre otras cosas, una representación gráfica clara de las carreteras por las que se permite circular a los EMS en los Estados miembros pertinentes.*

Or. en

**Enmienda 73**  
**Kosma Zlotowski**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 11**

*Texto de la Comisión*

(11) Tanto el transporte de cargas indivisibles efectuado con vehículos o conjuntos de vehículos que rebasen los pesos o dimensiones máximos como el uso de EMS requieren que se preste especial atención a elementos como la transparencia de la información pertinente, la seguridad jurídica y la armonización de los procesos de autorización, debido a que necesitan dispositivos de seguridad adicionales e infraestructuras adecuadas. Por consiguiente, es necesario que los Estados miembros establezcan un sistema electrónico único de información y comunicación que contenga toda la información pertinente relativa a las condiciones operativas y administrativas para el transporte de cargas indivisibles y

*Enmienda*

(11) Tanto el transporte de cargas indivisibles efectuado con vehículos o conjuntos de vehículos que rebasen los pesos o dimensiones máximos como el uso de EMS requieren que se preste especial atención a elementos como la transparencia de la información pertinente, la seguridad jurídica y la armonización de los procesos de autorización, debido a que necesitan dispositivos de seguridad adicionales e infraestructuras adecuadas. Por consiguiente, es necesario que los Estados miembros establezcan un sistema electrónico único de información y comunicación que contenga toda la información pertinente relativa a las condiciones operativas y administrativas para el transporte de cargas indivisibles y

para el uso de EMS, presentada de una manera clara y fácilmente accesible. Este sistema nacional también debe permitir a los operadores obtener información sobre los permisos especiales para el transporte de cargas indivisibles en el Estado miembro de que se trate y presentar la solicitud correspondiente por vía electrónica, en un formato estandarizado.

para el uso de EMS, presentada de una manera clara y fácilmente accesible. Este sistema nacional también debe permitir a los operadores obtener información a fin de obtener los permisos especiales para el transporte de cargas indivisibles en el Estado miembro de que se trate y presentar la solicitud correspondiente por vía electrónica, en un formato estandarizado.

***Esos permisos deben expedirse en formato electrónico y debe ser posible realizar un transporte especial sobre la base de un permiso expedido en formato electrónico.***

Or. pl

#### **Enmienda 74**

**Markus Ferber, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska**

#### **Propuesta de Directiva**

#### **Considerando 11**

##### *Texto de la Comisión*

(11) Tanto el transporte de cargas indivisibles efectuado con vehículos o conjuntos de vehículos que rebasen los pesos o dimensiones máximos como el uso de EMS requieren que se preste especial atención a elementos como la transparencia de la información pertinente, la seguridad jurídica y la armonización de los procesos de autorización, debido a que necesitan dispositivos de seguridad adicionales e infraestructuras adecuadas. Por consiguiente, es necesario que los Estados miembros establezcan un sistema electrónico único de información y comunicación que contenga toda la información pertinente relativa a las condiciones operativas y administrativas para el transporte de cargas indivisibles y para el uso de EMS, presentada de una manera clara y fácilmente accesible. Este sistema nacional también debe permitir a los operadores obtener información sobre los permisos especiales para el transporte

##### *Enmienda*

(11) Tanto el transporte de cargas indivisibles efectuado con vehículos o conjuntos de vehículos que rebasen los pesos o dimensiones máximos como el uso de EMS requieren que se preste especial atención a elementos como la transparencia de la información pertinente, la seguridad jurídica y la armonización de los procesos de autorización, debido a que necesitan dispositivos de seguridad adicionales e infraestructuras adecuadas. Por consiguiente, es necesario que los Estados miembros establezcan un sistema electrónico único de información y comunicación que contenga toda la información pertinente relativa a las condiciones operativas y administrativas para el transporte de cargas indivisibles y para el uso de EMS, presentada de una manera clara y fácilmente accesible. Este sistema nacional también debe permitir a los operadores obtener información sobre los permisos especiales para el transporte

de cargas indivisibles en el Estado miembro de que se trate y presentar la solicitud correspondiente por vía electrónica, en un formato estandarizado.

de cargas indivisibles en el Estado miembro de que se trate y presentar la solicitud correspondiente por vía electrónica, en un formato estandarizado.

***Esos permisos deben expedirse en un formato electrónico que permita a los operadores realizar un transporte especial utilizando ese documento electrónico.***

Or. en

## **Enmienda 75**

**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Considerando 11**

##### *Texto de la Comisión*

(11) Tanto el transporte de cargas indivisibles efectuado con vehículos o conjuntos de vehículos que rebasen los pesos o dimensiones máximos como el uso de EMS requieren que se preste especial atención a elementos como la transparencia de la información pertinente, la seguridad jurídica y la armonización de los procesos de autorización, debido a que necesitan dispositivos de seguridad adicionales e infraestructuras adecuadas. Por consiguiente, es necesario que los Estados miembros establezcan un sistema electrónico único de información y comunicación que contenga toda la información pertinente relativa a las condiciones operativas y administrativas para el transporte de cargas indivisibles y para el uso de EMS, presentada de una manera clara y fácilmente accesible. Este sistema nacional también debe permitir a los operadores obtener información sobre los permisos especiales para el transporte de cargas indivisibles en el Estado miembro de que se trate y presentar la solicitud correspondiente por vía electrónica, en un formato estandarizado.

##### *Enmienda*

(11) Tanto el transporte de cargas indivisibles efectuado con vehículos o conjuntos de vehículos que rebasen los pesos o dimensiones máximos como el uso de EMS requieren que se preste especial atención a elementos como la transparencia de la información pertinente, la seguridad jurídica y la armonización de los procesos de autorización, debido a que necesitan dispositivos de seguridad adicionales e infraestructuras adecuadas. Por consiguiente, es necesario que los Estados miembros establezcan un sistema electrónico único de información y comunicación que contenga toda la información pertinente relativa a las condiciones operativas y administrativas para el transporte de cargas indivisibles y para el uso de EMS, presentada de una manera clara y fácilmente accesible. Este sistema nacional también debe permitir a los operadores obtener información sobre los permisos especiales para el transporte de cargas indivisibles en el Estado miembro de que se trate y presentar la solicitud correspondiente por vía electrónica, en un formato estandarizado.

***Esos permisos deben expedirse en formato***

***electrónico y debe permitirse que los operadores realicen un transporte especial utilizando ese documento electrónico.***

Or. en

*Justificación*

*Algunos Estados miembros exigen a los conductores que conserven los permisos en los vehículos únicamente en papel. Esto genera cargas administrativas y burocráticas innecesarias. Con el fin de crear procesos más sencillos y racionalizados, debe permitirse a los conductores utilizar documentos de permiso electrónicos.*

**Enmienda 76**  
**Bergur Løkke Rasmussen**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 11**

*Texto de la Comisión*

(11) Tanto el transporte de cargas indivisibles efectuado con vehículos o conjuntos de vehículos que rebasen los pesos o dimensiones máximos como el uso de EMS requieren que se preste especial atención a elementos como la transparencia de la información pertinente, la seguridad jurídica y la armonización de los procesos de autorización, debido a que necesitan dispositivos de seguridad adicionales e infraestructuras adecuadas. Por consiguiente, es necesario que los Estados miembros establezcan un sistema electrónico único de información y comunicación que contenga toda la información pertinente relativa a las condiciones operativas y administrativas para el transporte de cargas indivisibles y para el uso de EMS, presentada de una manera clara y fácilmente accesible. Este sistema nacional también debe permitir a los operadores obtener información sobre los permisos especiales para el transporte de cargas indivisibles en el Estado miembro de que se trate y presentar la

*Enmienda*

(11) Tanto el transporte de cargas indivisibles efectuado con vehículos o conjuntos de vehículos que rebasen los pesos o dimensiones máximos como el uso de EMS requieren que se preste especial atención a elementos como la transparencia de la información pertinente, la seguridad jurídica y la armonización de los procesos de autorización, debido a que necesitan dispositivos de seguridad adicionales e infraestructuras adecuadas. Por consiguiente, es necesario que los Estados miembros establezcan un sistema electrónico único de información y comunicación que contenga toda la información pertinente relativa a las condiciones operativas y administrativas para el transporte de cargas indivisibles y para el uso de EMS, presentada de una manera clara y fácilmente accesible. Este sistema nacional también debe permitir a los operadores obtener información sobre los permisos especiales para el transporte de cargas indivisibles en el Estado miembro de que se trate y presentar la

solicitud correspondiente por vía electrónica, en un formato estandarizado.

solicitud correspondiente por vía electrónica, en un formato estandarizado.

***Esos permisos deben expedirse en formato electrónico y debe ser posible realizar un transporte especial utilizando ese documento electrónico.***

Or. en

## **Enmienda 77**

**Jan-Christoph Oetjen, Elsi Katainen**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Considerando 11**

##### *Texto de la Comisión*

(11) Tanto el transporte de cargas indivisibles efectuado con vehículos o conjuntos de vehículos que rebasen los pesos o dimensiones máximos como el uso de EMS requieren que se preste especial atención a elementos como la transparencia de la información pertinente, la seguridad jurídica y la armonización de los procesos de autorización, debido a que necesitan dispositivos de seguridad adicionales e infraestructuras adecuadas. Por consiguiente, es necesario que los Estados miembros establezcan un sistema electrónico único de información y comunicación que contenga toda la información pertinente relativa a las condiciones operativas y administrativas para el transporte de cargas indivisibles y para el uso de EMS, presentada de una manera clara y fácilmente accesible. Este sistema nacional también debe permitir a los operadores obtener información sobre los permisos especiales para el transporte de cargas indivisibles en el Estado miembro de que se trate y presentar la solicitud correspondiente por vía electrónica, en un formato estandarizado.

##### *Enmienda*

(11) Tanto el transporte de cargas indivisibles efectuado con vehículos o conjuntos de vehículos que rebasen los pesos o dimensiones máximos como el uso de EMS requieren que se preste especial atención a elementos como la transparencia de la información pertinente, la seguridad jurídica y la armonización de los procesos de autorización, debido a que necesitan dispositivos de seguridad adicionales e infraestructuras adecuadas. Por consiguiente, es necesario que los Estados miembros establezcan un sistema electrónico único de información y comunicación que contenga toda la información pertinente relativa a las condiciones operativas y administrativas para el transporte de cargas indivisibles y para el uso de EMS, presentada de una manera clara y fácilmente accesible. Este sistema nacional también debe permitir a los operadores obtener información sobre los permisos especiales para el transporte de cargas indivisibles en el Estado miembro de que se trate y presentar la solicitud correspondiente por vía electrónica, en un formato estandarizado. ***Estos permisos deben expedirse en formato electrónico.***



*Justificación*

*Algunos Estados miembros exigen a los conductores que lleven permisos únicamente en papel en el vehículo. Los mismos Estados miembros también expiden permisos que a veces contienen más de 300 páginas y deben transportarse en el camión y en todos los vehículos que lo acompañan. Eso genera una carga burocrática excesiva, despilfarro de papel y no contribuye en modo alguno a la seguridad vial.*

**Enmienda 78****Ciarán Cuffe**

en nombre del Grupo Verts/ALE

**Propuesta de Directiva****Considerando 12***Texto de la Comisión*

**(12) Los obstáculos artificiales al transporte transfronterizo de camiones más pesados utilizados principalmente en el transporte de larga distancia (como los conjuntos de vehículos de 5 y 6 ejes) deben eliminarse de manera armonizada para aprovechar a corto plazo la eficiencia operativa, energética y medioambiental derivada de la mayor capacidad de carga concedida por los Estados miembros, también en el transporte intermodal. Para impulsar eficazmente la transición hacia una movilidad de emisión cero, es necesario eliminar gradualmente el uso de esos camiones más pesados que utilizan combustibles fósiles a partir de 2035, momento en que se prevé que la penetración en el mercado de los vehículos pesados de emisión cero aumente significativamente, hasta suponer alrededor del 50 % de las nuevas matriculaciones de vehículos pesados. Tras esa eliminación progresiva, debe seguir permitiéndose el uso de camiones más pesados en el tráfico nacional, mientras que, en el tráfico internacional, estos deben cumplir los pesos máximos**

*Enmienda*

**(12) Para impulsar eficazmente la transición hacia una movilidad de emisión cero y promover las operaciones de transporte combinado, es necesario eliminar gradualmente el uso de esos camiones más pesados que utilizan combustibles fósiles. Por este motivo, en el tráfico transfronterizo, en los próximos años debe incentivarse más el uso de los vehículos de emisión cero sobre el uso de vehículos que utilicen combustibles fósiles.**



**autorizados establecidos en el anexo I de la Directiva 96/53/CE, que limita la tolerancia de peso adicional a los vehículos de emisión cero y a los vehículos que participen en una operación de transporte intermodal.**

Or. en

**Enmienda 79**  
**Roman Haider**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 12**

*Texto de la Comisión*

(12) ***Los obstáculos artificiales al transporte transfronterizo de camiones más pesados utilizados principalmente en el transporte de larga distancia (como los conjuntos de vehículos de 5 y 6 ejes) deben eliminarse de manera armonizada para aprovechar a corto plazo la eficiencia operativa, energética y medioambiental derivada de la mayor capacidad de carga concedida por los Estados miembros, también en el transporte intermodal.*** Para impulsar eficazmente la transición hacia una movilidad de emisión cero, es necesario eliminar gradualmente el uso de esos camiones más pesados que utilizan combustibles fósiles a partir de 2035, momento en que se prevé que la penetración en el mercado de los vehículos pesados de emisión cero aumente significativamente, hasta suponer alrededor del 50 % de las nuevas matriculaciones de vehículos pesados. Tras esa eliminación progresiva, ***debe seguir permitiéndose el uso de*** camiones más pesados ***en el tráfico nacional, mientras que, en el tráfico internacional, estos*** deben cumplir los pesos máximos autorizados establecidos en el anexo I de la Directiva 96/53/CE, que limita la tolerancia de peso adicional a los

*Enmienda*

(12) Para impulsar eficazmente la transición hacia una movilidad de emisión cero, es necesario eliminar gradualmente el uso de esos camiones más pesados que utilizan combustibles fósiles a partir de 2035, momento en que se prevé que la penetración en el mercado de los vehículos pesados de emisión cero aumente significativamente, hasta suponer alrededor del 50 % de las nuevas matriculaciones de vehículos pesados. Tras esa eliminación progresiva, ***los*** camiones más pesados deben cumplir los pesos máximos autorizados establecidos en el anexo I de la Directiva 96/53/CE, que limita la tolerancia de peso adicional a los vehículos de emisión cero y a los vehículos que participen en una operación de transporte intermodal.

vehículos de emisión cero y a los vehículos que participen en una operación de transporte intermodal.

Or. en

#### *Justificación*

*Se minimizará el impacto de los camiones más pesados en el cambio modal y en las infraestructuras viarias y la seguridad, por lo que no es justificable una exención a nivel nacional.*

### **Enmienda 80 Peter Lundgren**

#### **Propuesta de Directiva Considerando 12**

##### *Texto de la Comisión*

(12) Los obstáculos artificiales al transporte transfronterizo de ***camiones más pesados utilizados principalmente en el transporte de larga distancia (como los conjuntos de vehículos de 5 y 6 ejes)*** deben eliminarse de manera armonizada para aprovechar a corto plazo la eficiencia operativa, energética y medioambiental derivada de la mayor capacidad de carga concedida por los Estados miembros, también en el transporte intermodal. Para impulsar eficazmente la transición hacia una movilidad de emisión cero, es necesario ***eliminar gradualmente el uso de esos camiones más pesados que utilizan combustibles fósiles a partir de 2035, momento en que se prevé que*** la penetración en el mercado de los vehículos pesados de emisión cero ***aumente significativamente, hasta suponer alrededor del 50 % de las nuevas matriculaciones de vehículos pesados. Tras esa eliminación progresiva, debe seguir permitiéndose el uso de camiones más pesados en el tráfico nacional, mientras que, en el tráfico internacional, estos deben cumplir los pesos máximos***

##### *Enmienda*

(12) Los obstáculos artificiales al transporte transfronterizo de conjuntos de vehículos de 5 y 6 ejes deben eliminarse de manera armonizada para aprovechar a corto plazo la eficiencia operativa, energética y medioambiental derivada de la mayor capacidad de carga concedida por los Estados miembros, también en el transporte intermodal. Para impulsar eficazmente la transición hacia una movilidad de emisión cero, es necesario ***seguir fomentando*** la penetración en el mercado de vehículos pesados de emisión cero ***más eficientes. Los conjuntos de vehículos con 5 y 6 ejes de emisiones distintas a cero deben seguir*** permitiéndose ***en el tráfico internacional, con el mismo peso adicional que los vehículos de emisión cero, siempre que los objetivos*** establecidos en el ***Reglamento (UE) 2019/1242 permitan la primera matriculación de dichos vehículos o conjuntos.***

*autorizados* establecidos en el *anexo I de la Directiva 96/53/CE, que limita la tolerancia de peso adicional a los vehículos de emisión cero y a los vehículos que participen en una operación de transporte intermodal.*

Or. en

**Enmienda 81**  
**Rovana Plumb**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 12**

*Texto de la Comisión*

(12) Los obstáculos artificiales al transporte transfronterizo de ***camiones más pesados utilizados principalmente en el transporte de larga distancia (como los conjuntos de vehículos de 5 y 6 ejes)*** deben eliminarse de manera armonizada para aprovechar a corto plazo la eficiencia operativa, energética y medioambiental derivada de la mayor capacidad de carga concedida por los Estados miembros, también en el transporte intermodal. Para impulsar eficazmente la transición hacia una movilidad de emisión cero, es necesario ***eliminar gradualmente el uso de esos camiones más pesados que utilizan combustibles fósiles a partir de 2035, momento en que se prevé que*** la penetración en el mercado de los vehículos pesados de emisión cero ***aumente significativamente, hasta suponer alrededor del 50 % de las nuevas matriculaciones de vehículos pesados. Tras esa eliminación progresiva, debe seguir permitiéndose el uso de camiones más pesados en el tráfico nacional, mientras que, en el tráfico internacional, estos deben cumplir los pesos máximos autorizados*** establecidos en el *anexo I de la Directiva 96/53/CE, que limita la tolerancia de peso adicional a los*

*Enmienda*

(12) Los obstáculos artificiales al transporte transfronterizo de conjuntos de vehículos de 5 y 6 ejes deben eliminarse de manera armonizada para aprovechar a corto plazo la eficiencia operativa, energética y medioambiental derivada de la mayor capacidad de carga concedida por los Estados miembros, también en el transporte intermodal. Para impulsar eficazmente la transición hacia una movilidad de emisión cero, es necesario ***seguir fomentando*** la penetración en el mercado de vehículos pesados de emisión cero ***más eficientes. Los conjuntos de vehículos con 5 y 6 ejes de emisiones distintas a cero deben seguir permitiéndose en el tráfico internacional, con el mismo peso adicional que los vehículos de emisión cero, siempre que los objetivos*** establecidos en el *Reglamento (UE) 2019/1242 permitan la primera matriculación de dichos vehículos o conjuntos.*

*vehículos de emisión cero y a los vehículos que participen en una operación de transporte intermodal.*

Or. en

**Enmienda 82**  
**Markus Ferber, Henna Virkkunen**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 12**

*Texto de la Comisión*

(12) Los obstáculos artificiales al transporte transfronterizo de camiones más pesados utilizados principalmente en el transporte de larga distancia (como los conjuntos de vehículos de 5 y 6 ejes) deben eliminarse de manera armonizada para aprovechar a corto plazo la eficiencia operativa, energética y medioambiental derivada de la mayor capacidad de carga concedida por los Estados miembros, también en el transporte intermodal. Para impulsar eficazmente la transición hacia una movilidad de emisión cero, es necesario *eliminar gradualmente el uso de esos camiones más pesados que utilizan combustibles fósiles a partir de 2035, momento en que se prevé que la penetración en el mercado de los vehículos pesados de emisión cero aumente significativamente, hasta suponer alrededor del 50 % de las nuevas matriculaciones de vehículos pesados. Tras esa eliminación progresiva, debe seguir permitiéndose el uso de camiones más pesados en el tráfico nacional, mientras que, en el tráfico internacional, estos deben cumplir los pesos máximos autorizados establecidos en el anexo I de la Directiva 96/53/CE, que limita la tolerancia de peso adicional a los vehículos de emisión cero y a los vehículos que participen en una*

*Enmienda*

(12) Los obstáculos artificiales al transporte transfronterizo de camiones más pesados utilizados principalmente en el transporte de larga distancia (como los conjuntos de vehículos de 5 y 6 ejes) deben eliminarse de manera armonizada para aprovechar a corto plazo la eficiencia operativa, energética y medioambiental derivada de la mayor capacidad de carga concedida por los Estados miembros, también en el transporte intermodal. Para impulsar eficazmente la transición hacia una movilidad de emisión cero, es necesario *seguir fomentando* la penetración en el mercado de vehículos pesados de emisión cero *más eficientes. Los conjuntos de vehículos con 5 y 6 ejes de emisiones distintas a cero deben seguir permitiéndose en el tráfico internacional, con el mismo peso adicional que los vehículos de emisión cero, siempre que los objetivos* establecidos en el *Reglamento (UE) 2019/1242 permitan la primera matriculación de dichos vehículos o conjuntos y el estado de las condiciones favorables sea satisfactorio.*

*Justificación*

*Adaptación al Reglamento (UE) 2019/1242 sobre normas en materia de CO<sub>2</sub> para vehículos pesados, que establece objetivos hasta 2040 para la adopción por el mercado de vehículos pesados nuevos de emisión cero.*

**Enmienda 83**

**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Ondřej Kovařík**

**Propuesta de Directiva**

**Considerando 12**

*Texto de la Comisión*

(12) Los obstáculos artificiales al transporte transfronterizo de camiones más pesados utilizados principalmente en el transporte de larga distancia (como los conjuntos de vehículos de 5 y 6 ejes) deben eliminarse de manera armonizada para aprovechar a corto plazo la eficiencia operativa, energética y medioambiental derivada de la mayor capacidad de carga concedida por los Estados miembros, también en el transporte intermodal. Para impulsar eficazmente la transición hacia una movilidad de emisión cero, es necesario eliminar gradualmente el uso de esos camiones más pesados que utilizan combustibles fósiles ***a partir de 2035, momento en que se prevé que la penetración en el mercado de los vehículos pesados de emisión cero aumente significativamente, hasta suponer alrededor del 50 % de las nuevas matriculaciones de vehículos pesados.*** Tras esa eliminación progresiva, debe seguir permitiéndose el uso de camiones más pesados en el tráfico nacional, mientras que, en el tráfico internacional, estos deben cumplir los pesos máximos autorizados establecidos en el anexo I de la Directiva 96/53/CE, que limita la

*Enmienda*

(12) Los obstáculos artificiales al transporte transfronterizo de camiones más pesados utilizados principalmente en el transporte de larga distancia (como los conjuntos de vehículos de 5 y 6 ejes) deben eliminarse de manera armonizada para aprovechar a corto plazo la eficiencia operativa, energética y medioambiental derivada de la mayor capacidad de carga concedida por los Estados miembros, también en el transporte intermodal. Para impulsar eficazmente la transición hacia una movilidad de emisión cero, es necesario eliminar gradualmente el uso de esos camiones más pesados que utilizan combustibles fósiles ***en consonancia con los objetivos establecidos en el Reglamento sobre normas en materias de emisiones de CO<sub>2</sub> para vehículos pesados. Por tanto, la eliminación progresiva debe ser a partir de 2040 si se cumplen las condiciones favorables.*** Tras esa eliminación progresiva, debe seguir permitiéndose el uso de camiones más pesados en el tráfico nacional, mientras que, en el tráfico internacional, estos deben cumplir los pesos máximos autorizados establecidos en el anexo I de la Directiva 96/53/CE, que limita la

tolerancia de peso adicional a los vehículos de emisión cero y a los vehículos que participen en una operación de transporte intermodal.

tolerancia de peso adicional a los vehículos de emisión cero y a los vehículos que participen en una operación de transporte intermodal.

Or. en

#### *Justificación*

*Es importante contar con incentivos para que los operadores descarbonicen el transporte por carretera. Sin embargo, en aras de la seguridad jurídica y la coherencia legislativa, el calendario de eliminación gradual debe ajustarse lo más posible a los objetivos establecidos en el Reglamento sobre normas en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> para los vehículos pesados. Condiciones favorables son, por ejemplo, la disponibilidad de infraestructuras y vehículos de emisión cero.*

#### **Enmienda 84**

**Pablo Arias Echeverría, José Ramón Bauzá Díaz**

#### **Propuesta de Directiva Considerando 12**

##### *Texto de la Comisión*

(12) Los obstáculos artificiales al transporte transfronterizo de camiones más pesados utilizados principalmente en el transporte de larga distancia (como los conjuntos de vehículos de 5 y 6 ejes) deben eliminarse de manera armonizada para aprovechar a corto plazo la eficiencia operativa, energética y medioambiental derivada de la mayor capacidad de carga concedida por los Estados miembros, también en el transporte intermodal. Para impulsar eficazmente la transición hacia una movilidad de emisión cero, es necesario ***eliminar gradualmente el uso de esos camiones más pesados que utilizan combustibles fósiles*** a partir de 2035, ***momento en que se prevé que la penetración en el mercado de los vehículos pesados de emisión cero aumente significativamente, hasta suponer alrededor del 50 % de las nuevas matriculaciones de vehículos pesados.*** Tras esa eliminación progresiva, debe

##### *Enmienda*

(12) Los obstáculos artificiales al transporte transfronterizo de camiones más pesados utilizados principalmente en el transporte de larga distancia (como los conjuntos de vehículos de 5 y 6 ejes) deben eliminarse de manera armonizada para aprovechar a corto plazo la eficiencia operativa, energética y medioambiental derivada de la mayor capacidad de carga concedida por los Estados miembros, también en el transporte intermodal. Para impulsar eficazmente la transición hacia una movilidad de emisión cero, es necesario ***evaluar*** a partir de 2032 ***si el estado de la evolución tecnológica en los mercados permite eliminar gradualmente el uso de esos camiones más pesados que utilizan combustibles fósiles.*** Tras esa eliminación progresiva, debe seguir permitiéndose el uso de camiones más pesados en el tráfico nacional, mientras que, en el tráfico internacional, estos deben cumplir los pesos máximos autorizados

seguir permitiéndose el uso de camiones más pesados en el tráfico nacional, mientras que, en el tráfico internacional, estos deben cumplir los pesos máximos autorizados establecidos en el anexo I de la Directiva 96/53/CE, que limita la tolerancia de peso adicional a los vehículos de emisión cero y a los vehículos que participen en una operación de transporte intermodal.

establecidos en el anexo I de la Directiva 96/53/CE, que limita la tolerancia de peso adicional a los vehículos de emisión cero y a los vehículos que participen en una operación de transporte intermodal.

Or. en

### **Enmienda 85**

**Ciarán Cuffe**

en nombre del Grupo Verts/ALE

### **Propuesta de Directiva**

#### **Considerando 14**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(14) Los portavehículos de caja abierta tienen un potencial muy limitado para reducir su consumo de energía mediante la mejora de la aerodinámica. Las divergencias existentes entre las normas nacionales relativas a las cargas que sobresalen de los portavehículos provocan distorsiones de la competencia y limitan considerablemente su potencial para mejorar la eficiencia operativa y el rendimiento energético en el tráfico internacional. Por lo tanto, es necesario armonizar las normas sobre las cargas que sobresalen de los portavehículos de caja abierta, a fin de garantizar que tales objetivos se cumplan adecuadamente.***

***suprimido***

Or. en

### **Enmienda 86**

**Peter Lundgren**



**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 14**

*Texto de la Comisión*

(14) Los portavehículos **de caja abierta** tienen un potencial muy limitado para reducir su consumo de energía mediante la mejora de la aerodinámica. **Las divergencias existentes entre las** normas nacionales relativas a las cargas que sobresalen de los portavehículos provocan distorsiones de la competencia y limitan considerablemente su potencial para mejorar la eficiencia operativa y el rendimiento energético en el tráfico internacional. Por lo tanto, es necesario armonizar las normas sobre **las** cargas que sobresalen de los portavehículos **de caja abierta**, a fin de garantizar que tales objetivos se cumplan adecuadamente.

*Enmienda*

(14) Los portavehículos, **que en su mayoría tienen cajas abiertas**, tienen un potencial muy limitado para reducir su consumo de energía mediante la mejora de la aerodinámica. **La multitud de** normas nacionales **diferentes** relativas **al uso de** cargas que sobresalen de los portavehículos provoca distorsiones de la competencia y limitan considerablemente su potencial para mejorar la eficiencia operativa y el rendimiento energético en el tráfico internacional. Por lo tanto, es necesario armonizar las normas sobre **el uso de** cargas que sobresalen de los portavehículos a fin de garantizar que tales objetivos se cumplan adecuadamente.

Or. en

**Enmienda 87**  
**Rovana Plumb**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 14**

*Texto de la Comisión*

(14) Los portavehículos de caja abierta tienen un potencial muy limitado para reducir su consumo de energía mediante la mejora de la aerodinámica. **Las divergencias existentes entre** las normas nacionales relativas a las cargas que sobresalen de los portavehículos provocan distorsiones de la competencia y limitan considerablemente su potencial para mejorar la eficiencia operativa y el rendimiento energético en el tráfico internacional. Por lo tanto, es necesario armonizar las normas sobre **las** cargas que sobresalen de los portavehículos **de caja abierta**, a fin de garantizar que tales

*Enmienda*

(14) Los portavehículos, **que en su mayoría tienen cajas abiertas**, tienen un potencial muy limitado para reducir su consumo de energía mediante la mejora de la aerodinámica. **La multitud de** normas nacionales **diferentes** relativas **al uso de** cargas que sobresalen de los portavehículos provoca distorsiones de la competencia y limitan considerablemente su potencial para mejorar la eficiencia operativa y el rendimiento energético en el tráfico internacional. Por lo tanto, es necesario armonizar las normas sobre **el uso de** cargas que sobresalen de los portavehículos a fin de garantizar que tales objetivos se



objetivos se cumplan adecuadamente.

cumplan adecuadamente.

Or. en

## **Enmienda 88**

**Ciarán Cuffe**

en nombre del Grupo Verts/ALE

### **Propuesta de Directiva**

#### **Considerando 14 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**(14 bis)** *Los nuevos vehículos de transporte de personas son cada vez más amplios, influidos por el aumento de las ventas de los vehículos utilitarios deportivos de mayor tamaño. El Derecho de la Unión aplica actualmente un único límite legal (255 cm) para regular la anchura de todos los tipos de vehículos nuevos. Este enfoque único aplicado hasta la fecha permite que la anchura media de los coches y de las furgonetas de plataforma descubierta aumente rápidamente y se acerque cada vez más a ese límite de 255 cm de ancho, habiendo una serie de vehículos utilitarios deportivos de gran tamaño y modelos de furgonetas de plataforma descubierta que miden ya entre 200 y 215 cm de ancho. El mayor tamaño de los vehículos plantea problemas particulares desde el punto de vista de la seguridad vial, el medio ambiente y la infraestructura viaria, ya que los usuarios vulnerables de las carreteras corren un mayor riesgo, se necesitan más materiales para la construcción de los vehículos, las emisiones de los tubos de escape y el consumo de energía aumentan, y el mayor peso ejerce más presión sobre las infraestructuras viarias. Por lo tanto, el límite legal de anchura de las categorías de vehículos M1 y N1 debe reducirse mediante una modificación del Reglamento (UE) 2019/2144, si bien*

*dando también tiempo suficiente a los fabricantes, en particular los de vehículos de emisión cero.*

Or. en

**Enmienda 89**  
**Mario Furore**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 15**

*Texto de la Comisión*

(15) Los vehículos pesados con cabinas alargadas han empezado a entrar en el mercado, combinados con sistemas de propulsión de emisión cero. El uso de sistemas de propulsión de emisión cero requiere, dependiendo de la tecnología, un espacio adicional que no debe contabilizarse en detrimento de la carga efectiva del vehículo, para evitar que el sector del transporte por carretera de emisión cero se vea penalizado en términos económicos. Por lo tanto, debe aclararse que el rebasamiento de la longitud máxima prevista para las cabinas alargadas ha de ser aquel que proporcione el espacio necesario para dar cabida a la tecnología de emisión cero, como las baterías y los depósitos de hidrógeno, pero siempre que no se pongan en peligro las características de seguridad, eficiencia y confort de las cabinas aerodinámicas.

*Enmienda*

(15) Los vehículos pesados con cabinas alargadas han empezado a entrar en el mercado, combinados con sistemas de propulsión de emisión cero. El uso de sistemas de propulsión de emisión cero requiere, dependiendo de la tecnología, un espacio adicional que no debe contabilizarse en detrimento de la carga efectiva del vehículo, para evitar que el sector del transporte por carretera de emisión cero se vea penalizado en términos económicos. Por lo tanto, debe aclararse que el rebasamiento de la longitud máxima prevista para las cabinas alargadas ha de ser aquel que proporcione el espacio necesario para dar cabida a la tecnología de emisión cero, como las baterías y los depósitos de hidrógeno, pero siempre que no se pongan en peligro las características de seguridad, eficiencia y confort de las cabinas aerodinámicas. ***En particular, cuando las cabinas estén equipadas con aseos, estos deben mantenerse, y no podrán retirarse para permitir la adaptación a la tecnología de emisión cero.***

Or. it

**Enmienda 90**  
**Ciarán Cuffe**

en nombre del Grupo Verts/ALE

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 15 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**(15 bis)** *Con objeto de garantizar que la capacidad del transporte intermodal para cooperar y competir con el transporte por carretera no se vea obstaculizada por la falta de compatibilidad entre el transporte por carretera y el transporte por ferrocarril y vías navegables interiores, la Comisión debe velar por que los vehículos nuevos y las nuevas combinaciones de vehículos sean técnica y operativamente compatibles con los requisitos de las operaciones de transporte combinado. A tal fin, la Comisión debe modificar la legislación sobre homologación de tipo y abordar, entre otras cosas, el peso, la forma, el tamaño, la adecuación a las grúas, la resistencia a las fuerzas aerodinámicas de los trenes y la retractabilidad o plegabilidad de los dispositivos sobresalientes en lo que respecta a los remolques nuevos.*

Or. en

**Enmienda 91**  
**Dominique Riquet**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 16**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

(16) Al igual que ocurre con la necesidad de espacio adicional, las normas actuales tampoco son adecuadas para compensar el peso adicional de los vehículos pesados de emisión cero, en particular en el transporte de larga distancia. Se requieren un peso y un peso

(16) Al igual que ocurre con la necesidad de espacio adicional, las normas actuales tampoco son adecuadas para compensar el peso adicional de los vehículos pesados de emisión cero, en particular en el transporte de larga distancia. Se requieren un peso y un peso

por eje adicionales para los conjuntos de vehículos de emisión cero, así como para los vehículos de transporte de personas más comunes que se utilizan en la Unión. Las tecnologías más ligeras y la aerodinámica mejorada reducirán el consumo de energía de los sistemas de propulsión de emisión cero y lograrán así que el uso de estos sea más eficiente (por ejemplo, para permitir una mayor autonomía y una mayor vida útil de las baterías). ***Por ende, para ofrecer incentivos adicionales al despliegue de vehículos pesados de emisión cero y promover el desarrollo tecnológico, así como el equipamiento de los vehículos con una aerodinámica mejorada, la tolerancia de peso adicional debe desvincularse del peso de la tecnología de emisión cero.***

por eje adicionales para los conjuntos de vehículos de emisión cero, así como para los vehículos de transporte de personas más comunes que se utilizan en la Unión. Las tecnologías más ligeras y la aerodinámica mejorada reducirán el consumo de energía de los sistemas de propulsión de emisión cero y lograrán así que el uso de estos sea más eficiente (por ejemplo, para permitir una mayor autonomía y una mayor vida útil de las baterías).

Or. en

## **Enmienda 92 Roman Haider**

### **Propuesta de Directiva Considerando 16**

#### *Texto de la Comisión*

(16) Al igual que ocurre con la necesidad de espacio adicional, las normas actuales tampoco son adecuadas para compensar el peso adicional de los vehículos pesados de emisión cero, en particular en el transporte de larga distancia. Se requieren un peso y un peso por eje adicionales para los conjuntos de vehículos de emisión cero, así como para los vehículos de transporte de personas más comunes que se utilizan en la Unión. Las tecnologías más ligeras y la aerodinámica mejorada reducirán el consumo de energía de los sistemas de propulsión de emisión cero y lograrán así que el uso de estos sea más eficiente (por

#### *Enmienda*

(16) Al igual que ocurre con la necesidad de espacio adicional, las normas actuales tampoco son adecuadas para compensar el peso adicional de los vehículos pesados ***de propulsión alternativa*** de emisión cero, en particular en el transporte de larga distancia. Se requieren un peso y un peso por eje adicionales ***correspondientes como máximo al peso de la propulsión alternativa, pero no superiores a los valores indicados en el Anexo I, punto 2.2.2,*** para los conjuntos de vehículos de emisión cero, así como para los vehículos de transporte de personas más comunes que se utilizan en la Unión.

ejemplo, para permitir una mayor autonomía y una mayor vida útil de las baterías). ***Por ende, para ofrecer incentivos adicionales al despliegue de vehículos pesados de emisión cero y promover el desarrollo tecnológico, así como el equipamiento de los vehículos con una aerodinámica mejorada, la tolerancia de peso adicional debe desvincularse del peso de la tecnología de emisión cero.***

Las tecnologías más ligeras y la aerodinámica mejorada reducirán el consumo de energía de los sistemas de propulsión de emisión cero y lograrán así que el uso de estos sea más eficiente (por ejemplo, para permitir una mayor autonomía y una mayor vida útil de las baterías).

Or. en

### *Justificación*

*Rail transport in general and single wagon transport in particular are characterized by a very low economic threshold, which in turn means that they are very sensitive to even small volume reductions. Across all corridors and at 44t/25.25m LHV, volume reductions of more than 30% are found in single wagon transport and of more than 13% in combined transport. The impact of the allowance of additional transport volume on road would have an irreversible impact on the modal shift. In order to reduce the already higher external costs of road transport as much as possible compared to more ecological rail transport and to minimize the effects of heavy-duty vehicles on the road infrastructure, the extra weight allowances should be linked to the weight of the respective alternative drive.*

### **Enmienda 93**

**Elsi Katainen, Ondřej Kovařík**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Considerando 16**

#### *Texto de la Comisión*

(16) Al igual que ocurre con la necesidad de espacio adicional, las normas actuales tampoco son adecuadas para compensar el peso adicional de los vehículos pesados de emisión cero, en particular en el transporte de larga distancia. Se ***requieren un peso y un peso por eje adicionales*** para los conjuntos de vehículos de emisión cero, así como para los vehículos de transporte de personas más comunes que se utilizan en la Unión. Las tecnologías más ligeras y la aerodinámica mejorada reducirán el consumo de energía de los sistemas de

#### *Enmienda*

(16) Al igual que ocurre con la necesidad de espacio adicional, las normas actuales tampoco son adecuadas para compensar el peso adicional de los vehículos pesados de emisión cero, en particular en el transporte de larga distancia. Se ***requiere un peso adicional*** para los conjuntos de vehículos de emisión cero, así como para los vehículos de transporte de personas más comunes que se utilizan en la Unión. ***Sin embargo, no se deben aumentar los pesos por eje para evitar un aumento exponencial del desgaste de la carretera.*** Las tecnologías

propulsión de emisión cero y lograrán así que el uso de estos sea más eficiente (por ejemplo, para permitir una mayor autonomía y una mayor vida útil de las baterías). Por ende, para ofrecer incentivos adicionales al despliegue de vehículos pesados de emisión cero y promover el desarrollo tecnológico, así como el equipamiento de los vehículos con una aerodinámica mejorada, la tolerancia de peso adicional debe desvincularse del peso de la tecnología de emisión cero.

más ligeras y la aerodinámica mejorada reducirán el consumo de energía de los sistemas de propulsión de emisión cero y lograrán así que el uso de estos sea más eficiente (por ejemplo, para permitir una mayor autonomía y una mayor vida útil de las baterías). Por ende, para ofrecer incentivos adicionales al despliegue de vehículos pesados de emisión cero y promover el desarrollo tecnológico, así como el equipamiento de los vehículos con una aerodinámica mejorada, la tolerancia de peso adicional debe desvincularse del peso de la tecnología de emisión cero.

Or. en

### *Justificación*

*La asignación de peso adicional para los vehículos de emisión cero incentivará su uso y es necesaria también para abordar la cuestión de las tecnologías más pesadas utilizadas. Sin embargo, el aumento de los pesos por eje aumenta exponencialmente el desgaste de la carretera. Para evitarlo, estos camiones deben optar por añadir más ejes o adoptar otras soluciones técnicas y, por tanto, mantener los pesos por eje más bajos, lo que reducirá el desgaste de las carreteras y los daños a las infraestructuras.*

### **Enmienda 94**

**Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner**

### **Propuesta de Directiva**

### **Considerando 16**

#### *Texto de la Comisión*

(16) Al igual que ocurre con la necesidad de espacio adicional, las normas actuales tampoco son adecuadas para compensar el peso adicional de los vehículos pesados de emisión cero, en particular en el transporte de larga distancia. Se requieren un peso y un peso por eje adicionales para los conjuntos de vehículos de emisión cero, así como para los vehículos de transporte de personas más comunes que se utilizan en la Unión. Las tecnologías más ligeras y la aerodinámica mejorada reducirán el

#### *Enmienda*

(16) Al igual que ocurre con la necesidad de espacio adicional, las normas actuales tampoco son adecuadas para compensar el peso adicional de los vehículos pesados de emisión cero, en particular en el transporte de larga distancia. Se requieren un peso y un peso por eje adicionales para los conjuntos de vehículos **que incluyen un vehículo de motor** de emisión cero, así como para los vehículos de transporte de personas más comunes que se utilizan en la Unión. Las tecnologías más ligeras y la aerodinámica

consumo de energía de los sistemas de propulsión de emisión cero y lograrán así que el uso de estos sea más eficiente (por ejemplo, para permitir una mayor autonomía y una mayor vida útil de las baterías). Por ende, para ofrecer incentivos adicionales al despliegue de vehículos pesados de emisión cero y promover el desarrollo tecnológico, así como el equipamiento de los vehículos con una aerodinámica mejorada, la tolerancia de peso adicional debe desvincularse del peso de la tecnología de emisión cero.

mejorada reducirán el consumo de energía de los sistemas de propulsión de emisión cero y lograrán así que el uso de estos sea más eficiente (por ejemplo, para permitir una mayor autonomía y una mayor vida útil de las baterías). Por ende, para ofrecer incentivos adicionales al despliegue de vehículos pesados de emisión cero y promover el desarrollo tecnológico, así como el equipamiento de los vehículos con una aerodinámica mejorada, la tolerancia de peso adicional debe desvincularse del peso de la tecnología de emisión cero.

Or. en

**Enmienda 95**  
**Dominique Riquet**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 16 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**(16 bis) Los vehículos que funcionan con baterías eléctricas, los de pila de combustible y otros propulsados con hidrógeno tienen un gran potencial para descarbonizar determinados segmentos del sector del transporte pesado y se debe alentar su desarrollo, teniendo en cuenta al mismo tiempo que no hay tecnología que no tenga un impacto ambiental. Cuando la electrificación no es posible o resulta menos eficiente y los vehículos propulsados con hidrógeno no son adecuados o competitivos en cuanto a costes, el principio de neutralidad tecnológica permite garantizar la igualdad de condiciones con otras tecnologías más maduras.**

Or. en



## Enmienda 96

Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner

### Propuesta de Directiva

#### Considerando 17

##### *Texto de la Comisión*

(17) Contar con un control del cumplimiento de las normas efectivo, eficiente y coherente es de suma importancia para garantizar una competencia no falseada entre los operadores y eliminar los riesgos para la seguridad vial y para las infraestructuras viarias que plantean los vehículos que rebasan ilegalmente los pesos o dimensiones aplicables. Para orientar mejor los controles en carretera hacia los vehículos sobrecargados, y en caso de que opten por utilizar sistemas automáticos en las infraestructuras viarias, los Estados miembros deben garantizar, como mínimo, la implantación de tales sistemas en la red transeuropea de transporte por carretera. Además, en aras de la fiabilidad y de la coherencia del control del cumplimiento de la normativa en toda la Unión, el nivel mínimo obligatorio de controles que deben realizar los Estados miembros debe establecerse en función del nivel de tráfico de los vehículos incluidos en el ámbito de aplicación de la presente Directiva en sus territorios, incluido un número adecuado de controles durante las horas nocturnas.

##### *Enmienda*

(17) Contar con un control del cumplimiento de las normas efectivo, eficiente y coherente es de suma importancia para garantizar una competencia no falseada entre los operadores y eliminar los riesgos para la seguridad vial y para las infraestructuras viarias que plantean los vehículos que rebasan ilegalmente los pesos o dimensiones aplicables. Para orientar mejor los controles en carretera hacia los vehículos sobrecargados, y en caso de que opten por utilizar sistemas automáticos en las infraestructuras viarias, los Estados miembros deben garantizar, como mínimo, la implantación de tales sistemas en la red transeuropea de transporte por carretera. Además, en aras de la fiabilidad y de la coherencia del control del cumplimiento de la normativa en toda la Unión, el nivel mínimo obligatorio de controles que deben realizar los Estados miembros debe establecerse en función del nivel de tráfico de los vehículos incluidos en el ámbito de aplicación de la presente Directiva en sus territorios, incluido un número adecuado de controles durante las horas nocturnas. ***Los sistemas automáticos certificados deben ser capaces de reconocer los vehículos o conjuntos de vehículos que superen los pesos máximos autorizados, pero que dispongan de una exención basada en un permiso especial o un arreglo similar. De este modo se evitarán sanciones injustificadas y se ahorrarán costes administrativos tanto para los operadores como para los Estados miembros.***

Or. en

## Enmienda 97

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen, Ondřej Kovařík

### Propuesta de Directiva

#### Considerando 17

##### *Texto de la Comisión*

(17) Contar con un control del cumplimiento de las normas efectivo, eficiente y coherente es de suma importancia para garantizar una competencia no falseada entre los operadores y eliminar los riesgos para la seguridad vial y para las infraestructuras viarias que plantean los vehículos que rebasan ilegalmente los pesos o dimensiones aplicables. Para orientar mejor los controles en carretera hacia los vehículos sobrecargados, y en caso de que opten por utilizar sistemas automáticos en las infraestructuras viarias, los Estados miembros deben garantizar, como mínimo, la implantación de tales sistemas en la red transeuropea de transporte por carretera. Además, en aras de la fiabilidad y de la coherencia del control del cumplimiento de la normativa en toda la Unión, el nivel mínimo obligatorio de controles que deben realizar los Estados miembros debe establecerse en función del nivel de tráfico de los vehículos incluidos en el ámbito de aplicación de la presente Directiva en sus territorios, incluido un número adecuado de controles durante las horas nocturnas.

##### *Enmienda*

(17) Contar con un control del cumplimiento de las normas efectivo, eficiente y coherente es de suma importancia para garantizar una competencia no falseada entre los operadores y eliminar los riesgos para la seguridad vial y para las infraestructuras viarias que plantean los vehículos que rebasan ilegalmente los pesos o dimensiones aplicables. Para orientar mejor los controles en carretera hacia los vehículos sobrecargados, y en caso de que opten por utilizar sistemas automáticos en las infraestructuras viarias, los Estados miembros deben garantizar, como mínimo, la implantación de tales sistemas en la red transeuropea de transporte por carretera. Además, en aras de la fiabilidad y de la coherencia del control del cumplimiento de la normativa en toda la Unión, el nivel mínimo obligatorio de controles que deben realizar los Estados miembros debe establecerse en función del nivel de tráfico de los vehículos incluidos en el ámbito de aplicación de la presente Directiva en sus territorios, incluido un número adecuado de controles durante las horas nocturnas. ***El sistema establecido en los respectivos Estados miembros, si es técnicamente posible, debe reconocer los pesos o dimensiones adicionales permitidos para el transporte especial si se ha expedido un permiso válido, a fin de evitar que se impongan multas injustificadas a estos transportes.***

Or. en

## Justificación

*Los transportes especiales superan los límites de peso estándar. Si los sistemas automáticos no reconocen directamente los permisos de los transportes especiales, los operadores de este tipo de transporte pueden ser multados injustamente. Especialmente para los operadores extranjeros, la rectificación de este tipo de multas es difícil y requiere mucho tiempo, lo cual da lugar a prácticas desleales en el mercado único entre los Estados miembros y, por lo tanto, los sistemas que se instalen deben reconocer los permisos de transporte especial.*

### **Enmienda 98** **Kosma Zlotowski**

#### **Propuesta de Directiva** **Considerando 17**

##### *Texto de la Comisión*

(17) Contar con un control del cumplimiento de las normas efectivo, eficiente y coherente es de suma importancia para garantizar una competencia no falseada entre los operadores y eliminar los riesgos para la seguridad vial y para las infraestructuras viarias que plantean los vehículos que rebasan ilegalmente los pesos o dimensiones aplicables. Para orientar mejor los controles en carretera hacia los vehículos sobrecargados, y en caso de que opten por utilizar sistemas automáticos en las infraestructuras viarias, los Estados miembros deben garantizar, como mínimo, la implantación de tales sistemas en la red transeuropea de transporte por carretera. Además, en aras de la fiabilidad y de la coherencia del control del cumplimiento de la normativa en toda la Unión, el nivel mínimo obligatorio de controles que deben realizar los Estados miembros debe establecerse en función del nivel de tráfico de los vehículos incluidos en el ámbito de aplicación de la presente Directiva en sus territorios, incluido un número adecuado de controles durante las horas nocturnas.

##### *Enmienda*

(17) Contar con un control del cumplimiento de las normas efectivo, eficiente y coherente es de suma importancia para garantizar una competencia no falseada entre los operadores y eliminar los riesgos para la seguridad vial y para las infraestructuras viarias que plantean los vehículos que rebasan ilegalmente los pesos o dimensiones aplicables. Para orientar mejor los controles en carretera hacia los vehículos sobrecargados, y en caso de que opten por utilizar sistemas automáticos en las infraestructuras viarias, los Estados miembros deben garantizar, como mínimo, la implantación de tales sistemas en la red transeuropea de transporte por carretera. Además, en aras de la fiabilidad y de la coherencia del control del cumplimiento de la normativa en toda la Unión, el nivel mínimo obligatorio de controles que deben realizar los Estados miembros debe establecerse en función del nivel de tráfico de los vehículos incluidos en el ámbito de aplicación de la presente Directiva en sus territorios, incluido un número adecuado de controles durante las horas nocturnas. ***El sistema aplicado debe reconocer los derechos del transporte atípico cuando se haya expedido un permiso válido, a fin de***

*evitar sanciones injustificadas a los transportistas por llevar a cabo este tipo de operaciones de transporte.*

Or. pl

**Enmienda 99**  
**Jan-Christoph Oetjen, Elsi Katainen**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 17**

*Texto de la Comisión*

(17) Contar con un control del cumplimiento de las normas efectivo, eficiente y coherente es de suma importancia para garantizar una competencia no falseada entre los operadores y eliminar los riesgos para la seguridad vial y para las infraestructuras viarias que plantean los vehículos que rebasan ilegalmente los pesos o dimensiones aplicables. Para orientar mejor los controles en carretera hacia los vehículos sobrecargados, y en caso de que opten por utilizar sistemas automáticos en las infraestructuras viarias, los Estados miembros deben garantizar, como mínimo, la implantación de tales sistemas en la red transeuropea de transporte por carretera. Además, en aras de la fiabilidad y de la coherencia del control del cumplimiento de la normativa en toda la Unión, el nivel mínimo obligatorio de controles que deben realizar los Estados miembros debe establecerse en función del nivel de tráfico de los vehículos incluidos en el ámbito de aplicación de la presente Directiva en sus territorios, incluido un número adecuado de controles durante las horas nocturnas.

*Enmienda*

(17) Contar con un control del cumplimiento de las normas efectivo, eficiente y coherente es de suma importancia para garantizar una competencia no falseada entre los operadores y eliminar los riesgos para la seguridad vial y para las infraestructuras viarias que plantean los vehículos que rebasan ilegalmente los pesos o dimensiones aplicables. Para orientar mejor los controles en carretera hacia los vehículos sobrecargados, y en caso de que opten por utilizar sistemas automáticos en las infraestructuras viarias, los Estados miembros deben garantizar, como mínimo, la implantación de tales sistemas en la red transeuropea de transporte por carretera. Además, en aras de la fiabilidad y de la coherencia del control del cumplimiento de la normativa en toda la Unión, el nivel mínimo obligatorio de controles que deben realizar los Estados miembros debe establecerse en función del nivel de tráfico de los vehículos incluidos en el ámbito de aplicación de la presente Directiva en sus territorios, incluido un número adecuado de controles durante las horas nocturnas. ***El sistema actual debe reconocer los permisos para transportes excepcionales si se ha expedido un permiso válido con el fin de evitar que se impongan multas injustificadas a estos transportes.***

*Justificación*

*Si los sistemas automáticos no reconocen directamente los permisos de transporte especial, los operadores de este tipo de transporte serán multados indebidamente por superar los límites normales de peso. En caso de que se trate de un operador extranjero, la corrección de la multa es difícil y requiere mucho tiempo, lo que representa una desventaja competitiva para los operadores extranjeros.*

**Enmienda 100****Ciarán Cuffe**

en nombre del Grupo Verts/ALE

**Propuesta de Directiva****Considerando 17***Texto de la Comisión*

(17) Contar con un control del cumplimiento de las normas efectivo, eficiente y coherente es de suma importancia para garantizar una competencia no falseada entre los operadores y eliminar los riesgos para la seguridad vial y para las infraestructuras viarias que plantean los vehículos que rebasan ilegalmente los pesos o dimensiones aplicables. Para orientar mejor los controles en carretera hacia los vehículos sobrecargados, y en caso de que opten por utilizar sistemas automáticos en las infraestructuras viarias, los Estados miembros deben garantizar, como mínimo, la implantación de tales sistemas en la red transeuropea de transporte por carretera. Además, en aras de la fiabilidad y de la coherencia del control del cumplimiento de la normativa en toda la Unión, el nivel mínimo obligatorio de controles que deben realizar los Estados miembros debe establecerse en función del nivel de tráfico de los vehículos incluidos en el ámbito de aplicación de la presente Directiva en sus territorios, ***incluido un número adecuado de*** controles durante las horas nocturnas.

*Enmienda*

(17) Contar con un control del cumplimiento de las normas efectivo, eficiente y coherente es de suma importancia para garantizar una competencia no falseada entre los operadores y eliminar los riesgos para la seguridad vial y para las infraestructuras viarias que plantean los vehículos que rebasan ilegalmente los pesos o dimensiones aplicables. Para orientar mejor los controles en carretera hacia los vehículos sobrecargados, y en caso de que opten por utilizar sistemas automáticos en las infraestructuras viarias, los Estados miembros deben garantizar, como mínimo, la implantación de tales sistemas en la red transeuropea de transporte por carretera. Además, en aras de la fiabilidad y de la coherencia del control del cumplimiento de la normativa en toda la Unión, el nivel mínimo obligatorio de controles que deben realizar los Estados miembros debe establecerse en función del nivel de tráfico de los vehículos incluidos en el ámbito de aplicación de la presente Directiva en sus territorios, ***incluidos*** controles durante las horas nocturnas. ***Además, debe exigirse a los vehículos y conjuntos de vehículos que***

*lleven equipos de pesaje a bordo conectados a tacógrafos a bordo, a fin de facilitar el cumplimiento de la normativa.*

Or. en

## **Enmienda 101**

**Markus Ferber, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Considerando 17**

##### *Texto de la Comisión*

(17) Contar con un control del cumplimiento de las normas efectivo, eficiente y coherente es de suma importancia para garantizar una competencia no falseada entre los operadores y eliminar los riesgos para la seguridad vial y para las infraestructuras viarias que plantean los vehículos que rebasan ilegalmente los pesos o dimensiones aplicables. Para orientar mejor los controles en carretera hacia los vehículos sobrecargados, y en caso de que opten por utilizar sistemas automáticos en las infraestructuras viarias, los Estados miembros deben garantizar, como mínimo, la implantación de tales sistemas en la red transeuropea de transporte por carretera. Además, en aras de la fiabilidad y de la coherencia del control del cumplimiento de la normativa en toda la Unión, el nivel mínimo obligatorio de controles que deben realizar los Estados miembros debe establecerse en función del nivel de tráfico de los vehículos incluidos en el ámbito de aplicación de la presente Directiva en sus territorios, incluido un número adecuado de controles durante las horas nocturnas.

##### *Enmienda*

(17) Contar con un control del cumplimiento de las normas efectivo, eficiente y coherente es de suma importancia para garantizar una competencia no falseada entre los operadores y eliminar los riesgos para la seguridad vial y para las infraestructuras viarias que plantean los vehículos que rebasan ilegalmente los pesos o dimensiones aplicables. Para orientar mejor los controles en carretera hacia los vehículos sobrecargados, y en caso de que opten por utilizar sistemas automáticos en las infraestructuras viarias, los Estados miembros deben garantizar, como mínimo, la implantación de tales sistemas en la red transeuropea de transporte por carretera. Además, en aras de la fiabilidad y de la coherencia del control del cumplimiento de la normativa en toda la Unión, el nivel mínimo obligatorio de controles que deben realizar los Estados miembros debe establecerse en función del nivel de tráfico de los vehículos incluidos en el ámbito de aplicación de la presente Directiva en sus territorios, incluido un número adecuado de controles durante las horas nocturnas. ***El sistema establecido debe reconocer los pesos o dimensiones adicionales permitidos para el transporte especial si se ha expedido un permiso válido a fin de evitar que se impongan multas***

*injustificadas por tales transportes.*

Or. en

*Justificación*

*Si los sistemas automáticos no reconocen directamente los permisos de transporte especial, los operadores de transporte especial serán multados indebidamente por superar los límites normales de peso.*

**Enmienda 102**

**Bergur Løkke Rasmussen**

**Propuesta de Directiva**

**Considerando 17**

*Texto de la Comisión*

(17) Contar con un control del cumplimiento de las normas efectivo, eficiente y coherente es de suma importancia para garantizar una competencia no falseada entre los operadores y eliminar los riesgos para la seguridad vial y para las infraestructuras viarias que plantean los vehículos que rebasan ilegalmente los pesos o dimensiones aplicables. Para orientar mejor los controles en carretera hacia los vehículos sobrecargados, y en caso de que opten por utilizar sistemas automáticos en las infraestructuras viarias, los Estados miembros deben garantizar, como mínimo, la implantación de tales sistemas en la red transeuropea de transporte por carretera. Además, en aras de la fiabilidad y de la coherencia del control del cumplimiento de la normativa en toda la Unión, el nivel mínimo obligatorio de controles que deben realizar los Estados miembros debe establecerse en función del nivel de tráfico de los vehículos incluidos en el ámbito de aplicación de la presente Directiva en sus territorios, incluido un número adecuado de controles durante las horas nocturnas.

*Enmienda*

(17) Contar con un control del cumplimiento de las normas efectivo, eficiente y coherente es de suma importancia para garantizar una competencia no falseada entre los operadores y eliminar los riesgos para la seguridad vial y para las infraestructuras viarias que plantean los vehículos que rebasan ilegalmente los pesos o dimensiones aplicables. Para orientar mejor los controles en carretera hacia los vehículos sobrecargados, y en caso de que opten por utilizar sistemas automáticos en las infraestructuras viarias, los Estados miembros deben garantizar, como mínimo, la implantación de tales sistemas en la red transeuropea de transporte por carretera. Además, en aras de la fiabilidad y de la coherencia del control del cumplimiento de la normativa en toda la Unión, el nivel mínimo obligatorio de controles que deben realizar los Estados miembros debe establecerse en función del nivel de tráfico de los vehículos incluidos en el ámbito de aplicación de la presente Directiva en sus territorios, incluido un número adecuado de controles durante las horas nocturnas. ***El sistema establecido debe reconocer los pesos o dimensiones adicionales***



*permitidos para el transporte especial si se ha expedido un permiso válido a fin de evitar que se impongan multas injustificadas por tales transportes.*

Or. en

**Enmienda 103**  
**Markus Ferber**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 17 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(17 bis) Las condiciones marco para los conductores de camiones en el ejercicio de su profesión deben mejorarse urgentemente. La falta de espacios de aparcamiento para camiones en la Unión agrava el deterioro de las condiciones de trabajo de los conductores de camiones y es una de las causas de la escasez de conductores. Para contrarrestar las consecuencias de esta situación, la Comisión Europea debe desarrollar conceptos de vehículos que hagan que los conductores sean más independientes de las comodidades que puedan ofrecer los espacios de aparcamiento y prevean la instalación de instalaciones sanitarias en los vehículos, reflejadas en las dimensiones de los mismos.*

Or. en

**Enmienda 104**  
**Dominique Riquet**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 19**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**(19) Para promover el crecimiento del sistema de transporte multimodal, debe facilitarse más el transporte contenerizado permitiendo una altura mayor en el caso de los vehículos de carretera para poder transportar contenedores de gran capacidad.**

**suprimido**

Or. en

**Enmienda 105**  
**Kateřina Konečná**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 19**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

(19) Para promover el crecimiento del sistema de transporte multimodal, debe facilitarse más el transporte contenerizado permitiendo una altura mayor en el caso de los vehículos de carretera para poder transportar contenedores de gran capacidad.

(19) Para promover el crecimiento del sistema de transporte multimodal, debe facilitarse más el transporte contenerizado permitiendo una altura mayor en el caso de los vehículos de carretera para poder transportar contenedores de gran capacidad **y creando las condiciones marco necesarias para la infraestructura viaria y ferroviaria que sirve para transportar estas unidades.**

Or. en

**Enmienda 106**  
**Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 19**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

(19) Para promover el crecimiento del sistema de transporte multimodal, debe facilitarse más el transporte contenerizado

(19) Para promover el crecimiento del sistema de transporte multimodal, **en particular en combinación con el**

permitiendo una altura mayor en el caso de los vehículos de carretera para poder transportar contenedores de gran capacidad.

**transporte ferroviario**, debe facilitarse más el transporte contenerizado permitiendo una altura mayor en el caso de los vehículos de carretera para poder transportar contenedores de gran capacidad.

Or. en

**Enmienda 107**  
**Roman Haider**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 19**

*Texto de la Comisión*

(19) Para promover el crecimiento del sistema de transporte multimodal, debe facilitarse más el transporte contenerizado **permitiendo una altura mayor en el caso de los vehículos de carretera para poder transportar contenedores de gran capacidad.**

*Enmienda*

(19) Para promover el crecimiento del sistema de transporte multimodal, debe facilitarse más el transporte contenerizado, **creando las condiciones marco necesarias para que la infraestructura viaria y ferroviaria permita transportar estas unidades.**

Or. en

*Justificación*

*Es necesario facilitar contenedores de gran capacidad para fomentar el transporte combinado, pero su uso requiere la adaptación de la infraestructura ferroviaria y vial, por ejemplo, el pleno despliegue del gálibo P400.*

**Enmienda 108**  
**Dominique Riquet**

**Propuesta de Directiva**  
**Considerando 19 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**(19 bis) Habida cuenta de los esfuerzos desplegados para facilitar el transporte combinado en el contexto de los objetivos de transición modal, la altura**

*máxima de los vehículos de carretera no debe modificarse, en particular debido a la aplicación de la norma P400 a la infraestructura ferroviaria.*

Or. en

**Enmienda 109**

**Ciarán Cuffe**

en nombre del Grupo Verts/ALE

**Propuesta de Directiva**

**Considerando 21**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(21) Para permitir una respuesta rápida del sector del transporte por carretera a cualquier crisis, como catástrofes naturales, pandemias, conflictos militares o fallos de las infraestructuras, es necesario introducir en la Directiva 96/53/CE una cláusula de emergencia que permita temporalmente la circulación de vehículos pesados que rebasen los pesos o dimensiones máximos permitidos, a fin de garantizar la continuidad del suministro de los bienes y servicios necesarios. Esta cláusula excepcional solo debe aplicarse cuando el interés público así lo exija y siempre que no se ponga en peligro la seguridad vial.*

*suprimido*

Or. en

**Enmienda 110**

**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen**

**Propuesta de Directiva**

**Considerando 22 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(22 bis) Los vehículos del sistema modular europeo siguen siendo*

*relativamente novedosos en la Unión, aunque ya se utilizan en algunos Estados miembros. Con el fin de aprovechar los conocimientos obtenidos del seguimiento y la recogida de datos, así como para compartir experiencias e intercambiar conocimientos sobre los vehículos del sistema modular europeo entre los distintos Estados miembros, debe crearse un foro de buenas prácticas del sistema modular europeo, que debería reunirse al menos una vez al año.*

Or. en

### *Justificación*

*Los vehículos del sistema modular europeo se utilizan en algunos Estados miembros, pero en otros no. A medida que aumenta la circulación y la recogida de datos sobre estos vehículos, sería interesante ofrecer oportunidades a los Estados miembros para compartir experiencias, conocimientos y buenas prácticas en lo que respecta a los vehículos del sistema modular europeo a través de un foro de buenas prácticas del sistema modular europeo.*

## **Enmienda 111**

**Ciarán Cuffe**

en nombre del Grupo Verts/ALE

## **Propuesta de Directiva**

### **Considerando 23**

#### *Texto de la Comisión*

(23) A fin de garantizar unas condiciones uniformes de ejecución de la presente Directiva, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer un formulario de solicitud normalizado común y armonizar las normas y los procedimientos para la expedición de permisos nacionales o modalidades similares para vehículos o conjuntos de vehículos que rebasen los pesos o dimensiones máximos y estén destinados a transportar cargas indivisibles, para establecer un formato normalizado de presentación de información a fin de que los Estados miembros cumplan sus

#### *Enmienda*

(23) A fin de garantizar unas condiciones uniformes de ejecución de la presente Directiva, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer un formulario de solicitud normalizado común y armonizar las normas y los procedimientos para la expedición de permisos nacionales o modalidades similares para vehículos o conjuntos de vehículos que rebasen los pesos o dimensiones máximos y estén destinados a transportar cargas indivisibles, y para establecer un formato normalizado de presentación de información a fin de que los Estados miembros cumplan sus

obligaciones a ese respecto, **y para establecer excepciones temporales a la aplicación de los límites de pesos y dimensiones utilizados en el tráfico internacional entre Estados miembros afectados por una crisis**. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>45</sup>.

---

<sup>45</sup> Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

obligaciones a ese respecto. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>45</sup>.

---

<sup>45</sup> Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

Or. en

## Enmienda 112

**Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner**

### Propuesta de Directiva

#### Considerando 23

##### *Texto de la Comisión*

(23) A fin de garantizar unas condiciones uniformes de ejecución de la presente Directiva, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer un formulario de solicitud normalizado común y armonizar las normas y los procedimientos para la expedición de permisos nacionales o modalidades similares para vehículos o conjuntos de vehículos que rebasen los pesos o dimensiones máximos y estén destinados a transportar cargas indivisibles, para establecer un formato normalizado de presentación de información a fin de que los Estados miembros cumplan sus

##### *Enmienda*

(23) A fin de garantizar unas condiciones uniformes de ejecución de la presente Directiva, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer un formulario de solicitud normalizado común **para la Unión** y armonizar las normas y los procedimientos para la expedición de permisos nacionales o modalidades similares para vehículos o conjuntos de vehículos que rebasen los pesos o dimensiones máximos y estén destinados a transportar cargas indivisibles, para establecer un formato normalizado de presentación de información a fin de que los Estados miembros cumplan sus

obligaciones a ese respecto, y para establecer excepciones temporales a la aplicación de los límites de pesos y dimensiones utilizados en el tráfico internacional entre Estados miembros afectados por una crisis. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>45</sup>.

---

<sup>45</sup> Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

obligaciones a ese respecto, y para establecer excepciones temporales a la aplicación de los límites de pesos y dimensiones utilizados en el tráfico internacional entre Estados miembros afectados por una crisis. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>45</sup>.

---

<sup>45</sup> Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

Or. en

### **Enmienda 113** **Jan-Christoph Oetjen**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – letra a**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 2 – segundo guion

*Texto de la Comisión*

«— “remolque”: todo vehículo **que se ajuste a la definición del artículo 3, punto 17, del Reglamento (UE) 2018/858;**»;

*Enmienda*

«— “remolque”: todo vehículo **no autopropulsado diseñado y fabricado para ser remolcado por un vehículo motorizado, incluidos los semirremolques. No obstante, el remolque podrá ser propulsado para contribuir al movimiento sin aplicar fuerzas propulsoras cuando no esté enganchado a un vehículo tractor;**»;

Or. en



## *Justificación*

*Debe garantizarse que los operadores de transporte interesados en invertir en vehículos de motor, remolques y semirremolques de emisión cero o más eficientes desde el punto de vista energético puedan hacerlo sin obstáculos debidos a flujos legales. La legislación de la UE en materia de homologación de tipo sigue sin facilitar la homologación de tipo de remolques y semirremolques con un sistema de propulsión auxiliar, lo que constituye una barrera muy grave para su comercialización y uso en el mercado.*

### **Enmienda 114** **Carlo Fidanza**

#### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – letra a bis (nueva)**

Directiva 96/53/CE

Artículo 2 – guion nuevo

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*se inserta la definición siguiente:*

*«– “tecnología de remolque eléctrico”: tecnología diseñada para dar apoyo a equipos auxiliares del remolque, en particular una unidad de refrigeración del transporte, que puede incluir un eje electrónico con frenado regenerativo y un sistema de baterías para el almacenamiento de electricidad generada por el eje electrónico o recibida de una fuente auxiliar.».*

Or. en

### **Enmienda 115** **Jan-Christoph Oetjen**

#### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – letra b**

Directiva 96/53/CE

Artículo 2 – tercer guion

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*«— “semirremolque”: todo vehículo que se **ajuste** a la **definición** del **artículo 3**,*

*«— “semirremolque”: **vehículo remolcable cuyo eje o ejes se encuentran***

**punto 33, del Reglamento (UE) 2018/858;»;**

***detrás de su centro de gravedad (con la carga repartida uniformemente) y que está equipado con un dispositivo de enganche que permite transmitir las fuerzas horizontales y verticales al vehículo tractor. Se podrán utilizar uno o varios ejes para ayudar al vehículo tractor, y se permitirá una contribución a las fuerzas propulsoras del conjunto de vehículos a todas las velocidades. Para garantizar la estabilidad del conjunto de vehículos, las fuerzas propulsoras del semirremolque no deberán ser superiores a las del vehículo tractor a velocidades superiores a 15 km/h.»;***

Or. en

#### *Justificación*

*Debe garantizarse que los operadores de transporte interesados en invertir en vehículos de motor, remolques y semirremolques de emisión cero o más eficientes desde el punto de vista energético puedan hacerlo sin obstáculos debidos a flujos legales. La legislación de la UE en materia de homologación de tipo sigue sin facilitar la homologación de tipo de remolques y semirremolques con un sistema de propulsión auxiliar, lo que constituye una barrera muy grave para su comercialización y uso en el mercado.*

#### **Enmienda 116**

**Ciarán Cuffe**

en nombre del Grupo Verts/ALE

#### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – letra c**

Directiva 96/53/CE

Artículo 2 – quinto guion

#### *Texto de la Comisión*

«— “sistema modular europeo”:  
vehículo de motor o conjunto de vehículos acoplados a uno o varios remolques o semirremolques cuyo conjunto total rebase la longitud máxima autorizada y pueda rebasar los pesos máximos autorizados establecidos en el anexo I, y cuando cada vehículo de motor, remolque o semirremolque no rebase los pesos o

#### *Enmienda*

«— “sistema modular europeo”:  
vehículo de motor o conjunto de vehículos acoplados a uno o varios remolques o semirremolques cuyo conjunto total rebase la longitud máxima autorizada y pueda rebasar los pesos máximos autorizados establecidos en el anexo I, y cuando cada vehículo de motor, remolque o semirremolque no rebase los pesos o

dimensiones establecidos en el anexo I;»;

dimensiones establecidos en el anexo I y ***sea técnica y operacionalmente compatible con las operaciones intermodales y las técnicas de transbordo;***»;

Or. en

**Enmienda 117**  
**Dominique Riquet**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – letra c**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 2 – quinto guion

*Texto de la Comisión*

«— “sistema modular europeo”:  
vehículo de motor o conjunto de vehículos acoplados a uno o varios remolques o semirremolques cuyo conjunto total rebasa la longitud máxima autorizada y pueda rebasar los pesos máximos autorizados establecidos en el anexo I, y cuando cada vehículo de motor, remolque o semirremolque no rebasa los pesos o dimensiones establecidos en el anexo I;»;

*Enmienda*

«— “sistema modular europeo”:  
vehículo de motor o conjunto de vehículos acoplados a uno o varios remolques o semirremolques cuyo conjunto total rebasa la longitud máxima autorizada y pueda rebasar los pesos máximos autorizados establecidos en el anexo I, y cuando cada vehículo de motor, remolque o semirremolque no rebasa los pesos o dimensiones establecidos en el anexo I y ***sea técnicamente compatible con las operaciones de transporte combinado;***»;

Or. en

**Enmienda 118**  
**Dominique Riquet**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – letra c bis (nueva)**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 2 – guion nuevo

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***c bis) después de la definición de «vehículo acondicionado», se inserta la***

*siguiente definición:*

*«— “transporte no contenerizado”: el transporte de mercancías o cargamentos cargados, transportados y descargados uno a uno, a granel o mediante otros métodos especializados, sin utilizar los contenedores de transporte típicos;»;*

Or. en

**Enmienda 119**  
**Dominique Riquet**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – letra c ter (nueva)**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 2 – guion nuevo

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*c ter) después de la definición de «vehículo acondicionado», se inserta la siguiente definición:*

*«— “vehículo de caja abierta”: vehículo que tenga una zona o superficie de carga abierta sin un compartimento de carga totalmente cerrado o cubierto.».*

Or. en

**Enmienda 120**  
**Dominique Riquet**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – letra c quater (nueva)**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 2 – guion nuevo

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*c quater) después de la definición de «vehículo acondicionado», se inserta la siguiente definición:*

«— **“sobrepasamiento de cargas”:**  
**situación en la que una parte de la carga**  
**de un vehículo sobrepasa los límites**  
**legales o autorizados del vehículo, entre**  
**ellos, los relativos a longitud, anchura o**  
**altura.».**

Or. en

## **Enmienda 121**

**Ciarán Cuffe**

en nombre del Grupo Verts/ALE

### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – letra d bis (nueva)**

Directiva 96/53/CE

Artículo 2 – decimotercer guion

*Texto en vigor*

— «combustibles alternativos» los combustibles o fuentes de energía que sirven, ***al menos en parte***, de sustituto a las fuentes de energía fósil para los transportes y que pueden contribuir a la descarbonización de estos últimos y a mejorar el comportamiento medioambiental del sector del transporte. Consistirán en:

- a) la electricidad consumida en todos los tipos de vehículos eléctricos,
- b) ***el hidrógeno***,
- c) ***el gas natural, incluido el biometano, en forma gaseosa (gas natural comprimido — GNC) y en forma licuada (gas natural licuado — GNL)***,
- d) ***el gas licuado del petróleo (GLP)***,
- e) la energía mecánica procedente de almacenamiento a bordo/de fuentes a bordo, incluido el calor residual;

*Enmienda*

***d bis) en el decimotercer guion, la definición de «combustibles alternativos» se sustituye por la siguiente:***

— «combustibles alternativos» los combustibles o fuentes de energía que sirven de sustituto a las fuentes de energía fósil para los transportes y que pueden contribuir a la descarbonización de estos últimos y a mejorar el comportamiento medioambiental del sector del transporte. Consistirán en:

- a) la electricidad consumida en todos los tipos de vehículos eléctricos,
- b) el hidrógeno ***renovable***,
- e) la energía mecánica procedente de almacenamiento a bordo/de fuentes a bordo, incluido el calor residual;

*Directiva 96/53/CE***Enmienda 122****Peter Lundgren**

en nombre del Grupo Verts/ALE

**Propuesta de Directiva****Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – letra d bis (nueva)**

Directiva 96/53/CE

Artículo 2 – decimotercer guion

*Texto en vigor**Enmienda*

***d bis) en el decimotercer guion, la definición de «combustibles alternativos» se sustituye por la siguiente:***

— «combustibles alternativos» los combustibles o fuentes de energía que sirven, ***al menos en parte***, de sustituto a las fuentes de energía fósil para los transportes y que pueden contribuir a la descarbonización de estos últimos y a mejorar el comportamiento medioambiental del sector del transporte. Consistirán en:

- a) la electricidad consumida en todos los tipos de vehículos eléctricos,
- b) el hidrógeno,
- c) el gas natural, incluido el biometano, en forma gaseosa (gas natural comprimido — GNC) y en forma licuada (gas natural licuado — GNL),
- d) el gas licuado del petróleo (GLP),
- e) la energía mecánica procedente de almacenamiento a bordo/de fuentes a bordo, incluido el calor residual;

— «combustibles alternativos» los combustibles o fuentes de energía que sirven de sustituto a las fuentes de energía fósil para los transportes y que pueden contribuir a la descarbonización de estos últimos y a mejorar el comportamiento medioambiental del sector del transporte. Consistirán en:

- a) la electricidad consumida en todos los tipos de vehículos eléctricos,
- b) el hidrógeno,
- c) el gas natural, incluido el biometano, en forma gaseosa (gas natural comprimido — GNC) y en forma licuada (gas natural licuado — GNL),
- d) el gas licuado del petróleo (GLP),
- e) la energía mecánica procedente de almacenamiento a bordo/de fuentes a bordo, incluido el calor residual;

***f) los combustibles neutros en carbono***

*Directiva 96/53/CE*

### *Justificación*

*Los «combustibles neutros en carbono» deben incluirse en la definición de «combustibles alternativos», ya que podrían ser una fuente de energía importante para contribuir a la descarbonización de la flota comercial de transporte de pasajeros y mercancías por carretera.*

#### **Enmienda 123**

**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Ondřej Kovařík**

#### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – letra e**

Directiva 96/53/CE

Artículo 2 – decimocuarto guion

#### *Texto de la Comisión*

— “vehículo impulsado por combustibles alternativos”: vehículo de motor alimentado totalmente por un combustible alternativo y que haya sido homologado con arreglo al marco del Reglamento (UE) 2018/858;»;

#### *Enmienda*

— “vehículo impulsado por combustibles alternativos”: vehículo de motor alimentado totalmente ***o en parte*** por un combustible alternativo y que haya sido homologado con arreglo al marco del Reglamento (UE) 2018/858;»;

Or. en

### *Justificación*

*La enmienda vuelve a la definición de vehículo impulsado por combustibles alternativos del texto actualmente en vigor, teniendo en cuenta que esta Directiva se aplica a todos los vehículos en funcionamiento.*

#### **Enmienda 124**

**Marco Campomenosi**

#### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – letra e**

Directiva 95/53/CE

Artículo 2 – decimocuarto guion

#### *Texto de la Comisión*

— “vehículo impulsado por combustibles alternativos”: vehículo de

#### *Enmienda*

— “vehículo impulsado por combustibles alternativos”: vehículo de



motor alimentado totalmente por un combustible alternativo y que haya sido homologado con arreglo al marco del Reglamento (UE) 2018/858;»;

motor alimentado totalmente *o en parte* por un combustible alternativo y que haya sido homologado con arreglo al marco del Reglamento (UE) 2018/858;»;

Or. en

**Enmienda 125**  
**Peter Lundgren**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – letra e**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 2 – decimocuarto guion

*Texto de la Comisión*

— “vehículo impulsado por combustibles alternativos”: vehículo de motor alimentado totalmente por un combustible alternativo y que haya sido homologado con arreglo al marco del Reglamento (UE) 2018/858;»;

*Enmienda*

— “vehículo impulsado por combustibles alternativos”: vehículo de motor alimentado totalmente *o en parte* por un combustible alternativo y que haya sido homologado con arreglo al marco del Reglamento (UE) 2018/858;»;

Or. en

**Enmienda 126**  
**Marco Campomenosi**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – letra e bis (nueva)**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 2 – guion

*Texto en vigor*

“vehículo de emisión cero”: un “vehículo pesado de emisión cero” tal como se define en el artículo 3, punto 11, del Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y

*Enmienda*

*e bis) la definición de «vehículo de emisión cero» se modifica como sigue:*

«

“vehículo de emisión cero”: un “vehículo pesado *de motor* de emisión cero” tal como se define en el artículo 3, punto 11, del Reglamento (UE) 2019/1242 del

del Consejo (1),

Parlamento Europeo y del Consejo (1),

»,

Or. en

*Directiva 96/53/CE*

### **Enmienda 127**

**Ciarán Cuffe**

en nombre del Grupo Verts/ALE

### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – letra f**

Directiva 96/53/CE

Artículo 2 – decimoquinto guion

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

«operación de transporte intermodal»:

«operación de transporte intermodal»: las operaciones de transporte combinado definidas en el artículo 1 de la Directiva 92/106/CEE del Consejo<sup>1 ter</sup>

*a) las operaciones de transporte combinado definidas en el artículo 1 de la Directiva 92/106/CEE del Consejo*

*b) las operaciones de transporte destinadas al transporte de uno o varios contenedores o cajas móviles, con una longitud máxima total de hasta 45 pies, que recurran al transporte por la vía navegable o un recorrido marítimo, siempre que el tramo por carretera inicial o final no exceda de 150 km en el territorio de la Unión. Se podrá superar la distancia indicada de 150 km con objeto de alcanzar la terminal de transporte adecuada más cercana para el servicio previsto, en el caso de:*

*i) vehículos que cumplan los criterios establecidos en el anexo I, punto 2.2.2, letras a) o b), o*

*ii) vehículos que cumplan los criterios establecidos en el anexo I, punto 2.2.2, letras c) o d), en caso de que dichas distancias estén permitidas en el Estado miembro de que se trate.*

***Para las operaciones de transporte intermodal, la terminal de transporte adecuada más cercana que preste un servicio podrá estar situada en un Estado miembro distinto del Estado miembro en el que el cargamento haya sido cargado o descargado,***

---

<sup>1</sup> ter Directiva 92/106/CEE del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros.

---

<sup>1</sup> ter Directiva 92/106/CEE del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros.

Or. en

### **Enmienda 128**

**Ciarán Cuffe**

en nombre del Grupo Verts/ALE

#### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – letra g bis (nueva)**

Directiva 96/53/CE

Artículo 2 – guion nuevo

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***g bis) después de la definición de «plataforma IETM», se inserta la siguiente definición:***

***«“costes externos”: los costes definidos en la Directiva 92/106/CEE del Consejo.».***

Or. en

### **Enmienda 129**

**Peter Lundgren**

#### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra a – parte introductoria**

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 1

*Texto de la Comisión*

a) en el apartado **1**, se añade la letra c) siguiente:

*Enmienda*

a) en el apartado **2**, se añade la letra c) siguiente:

**«c) de vehículos o conjuntos de vehículos destinados al transporte internacional de mercancías o personas que no se ajusten a las características indicadas en el anexo I, siempre que no afecten significativamente a la competencia internacional en el sector del transporte por carretera conforme a lo estipulado en el artículo 4, apartado 4.».**

Or. en

**Enmienda 130**  
**Erik Bergkvist**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra a**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 4 – apartado 1 – letra c

*Texto de la Comisión*

c) de vehículos o conjuntos de vehículos destinados al transporte internacional de mercancías o personas que no se ajusten a las características indicadas en el anexo I.»;

*Enmienda*

c) de vehículos o conjuntos de vehículos destinados al transporte internacional de mercancías o personas que no se ajusten a las características indicadas en el anexo I, **con excepción de las operaciones transfronterizas con conjuntos de vehículos que no cumplan las características establecidas en el anexo I, siempre que haya un consentimiento mutuo de los Estados miembros transfronterizos afectados y que dichas operaciones no afecten significativamente a la competencia internacional en el sector del transporte por carretera, conforme a lo estipulado en el artículo 4, apartado 4;»;**

Or. en

## Justificación

*Se ha demostrado que los conjuntos de vehículos de gran capacidad contribuyen en gran medida a reducir el consumo de combustible, las emisiones y el número de camiones en las carreteras y a aliviar el problema de la escasez de conductores en la Unión. Es esencial seguir permitiendo esta práctica entre los Estados miembros que dan su consentimiento, ya que algunos no tienen la posibilidad de llevar a cabo operaciones transfronterizas de ninguna otra manera debido, por ejemplo, a los diferentes requisitos ferroviarios. Estas operaciones llevan realizándose desde hace décadas, sin que ello afecte significativamente a la competencia internacional en el sector del transporte.*

### Enmienda 131

**Bergur Løkke Rasmussen**

#### Propuesta de Directiva

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra a**

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 1 – letra c

#### *Texto de la Comisión*

c) de vehículos o conjuntos de vehículos destinados al transporte internacional de mercancías o personas que no se ajusten a las características indicadas en el anexo I.»;

#### *Enmienda*

c) de vehículos o conjuntos de vehículos destinados al transporte internacional de mercancías o personas que no se ajusten a las características indicadas en el anexo I, ***con excepción de las operaciones transfronterizas con conjuntos de vehículos que no cumplan las características establecidas en el anexo I, siempre que haya un consentimiento mutuo entre los Estados miembros transfronterizos afectados y que dichas operaciones no afecten significativamente a la competencia internacional en el sector del transporte por carretera, conforme a lo estipulado en el artículo 4, apartado 4.***»;

Or. en

### Enmienda 132

**Rovana Plumb**

#### Propuesta de Directiva

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra a**

*Texto de la Comisión*

c) de vehículos o conjuntos de vehículos destinados al transporte internacional de mercancías o personas que no se ajusten a las características indicadas en el anexo I.»;

*Enmienda*

c) de vehículos o conjuntos de vehículos destinados al transporte internacional de mercancías o personas que no se ajusten a las características indicadas en el anexo I, ***que no afecten de forma significativa a la competencia internacional en el sector del transporte por carretera, conforme a lo estipulado en el artículo 4, apartado 4;***

Or. en

**Enmienda 133**  
**Peter Lundgren**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra b**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 4 – apartado 3 – párrafo 3

*Texto de la Comisión*

Los Estados miembros garantizarán que las condiciones de expedición de los permisos o las modalidades similares relacionadas con el transporte de cargas indivisibles sean proporcionadas y no discriminatorias. En particular, los Estados miembros cooperarán para ***evitar la multiplicidad de marcados y señalizaciones de los vehículos, y para favorecer el uso de pictogramas en detrimento del texto.*** Los Estados miembros no impondrán requisitos lingüísticos relacionados con el transporte de cargas indivisibles.

*Enmienda*

Los Estados miembros garantizarán que las condiciones de expedición de los permisos o las modalidades similares relacionadas con el transporte de cargas indivisibles sean proporcionadas y no discriminatorias. En particular, los Estados miembros cooperarán para ***armonizar en mayor medida los plazos de expedición de permisos. Los Estados miembros cooperarán también para*** evitar la multiplicidad de marcados y señalizaciones de los vehículos, y para favorecer el uso de pictogramas en detrimento del texto. Los Estados miembros, ***además, cooperarán para armonizar en mayor medida la apariencia, el marcado y la señalización de los vehículos de escolta y de los vehículos piloto.*** Los Estados miembros no impondrán requisitos lingüísticos relacionados con el transporte de cargas

indivisibles.

***Se anima a los Estados miembros a que faciliten información transparente sobre la red básica accesible para el transporte de cargas indivisibles, cuando esta exista.***

Or. en

#### *Justificación*

*La propuesta puede incluir más elementos para facilitar la preparación de transportes de cargas indivisibles nacionales y transfronterizos, en particular para las solicitudes de permisos, los controles en carretera, la red de carreteras disponible y los vehículos de escolta. De este modo se podría facilitar aún más la concesión de permisos y el establecimiento de rutas adecuadas para los transportes de cargas indivisibles nacionales y transfronterizos.*

#### **Enmienda 134**

**Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner**

#### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra b**

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 3 – párrafo 2

#### *Texto de la Comisión*

Los Estados miembros velarán por que el procedimiento para obtener los permisos o las modalidades similares para el transporte de cargas indivisibles sea ágil, eficiente y no discriminatorio, minimizando las cargas administrativas y evitando retrasos innecesarios.

#### *Enmienda*

Los Estados miembros velarán por que el procedimiento para obtener los permisos o las modalidades similares para el transporte de cargas indivisibles sea ágil, eficiente y no discriminatorio, ***proporcionando un formulario de solicitud normalizado común para la Unión*** y minimizando las cargas administrativas y evitando retrasos innecesarios.

Or. en

#### **Enmienda 135**

**Jan-Christoph Oetjen, Elsi Katainen**

#### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra b**



Directiva 96/53/CE  
Artículo 4 – apartado 3 – párrafo 3

*Texto de la Comisión*

Los Estados miembros garantizarán que las condiciones de expedición de los permisos o las modalidades similares relacionadas con el transporte de cargas indivisibles sean proporcionadas y no discriminatorias. En particular, los Estados miembros cooperarán para evitar la multiplicidad de marcados y señalizaciones de los vehículos, *y para* favorecer el uso de pictogramas en detrimento del texto. Los Estados miembros no impondrán requisitos lingüísticos relacionados con el transporte de cargas indivisibles.

*Enmienda*

Los Estados miembros garantizarán que las condiciones de expedición de los permisos o las modalidades similares relacionadas con el transporte de cargas indivisibles sean proporcionadas y no discriminatorias. En particular, los Estados miembros cooperarán para ***armonizar en mayor medida los plazos de expedición de permisos. Los Estados miembros actuarán de manera conjunta para*** evitar la multiplicidad de marcados y señalizaciones de los vehículos, favorecer el uso de pictogramas en detrimento del texto ***y armonizar en mayor medida la apariencia, los marcados y la señalización de los vehículos de escolta y de los vehículos piloto.*** Los Estados miembros no impondrán requisitos lingüísticos relacionados con ***los conductores de transportes de cargas indivisibles. Se anima a los Estados miembros a que faciliten información transparente sobre la red básica accesible para el transporte de cargas indivisibles, cuando esta exista.***

Or. en

**Enmienda 136**

**Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra b**

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 3 – párrafo 3

*Texto de la Comisión*

Los Estados miembros garantizarán que las condiciones de expedición de los permisos o las modalidades similares relacionadas con el transporte de cargas indivisibles sean proporcionadas y no discriminatorias.

*Enmienda*

Los Estados miembros garantizarán que las condiciones de expedición de los permisos o las modalidades similares relacionadas con el transporte de cargas indivisibles sean proporcionadas y no discriminatorias.

En particular, los Estados miembros cooperarán para evitar la multiplicidad de marcados y señalizaciones de los vehículos, y para favorecer el uso de pictogramas en detrimento del texto. Los Estados miembros no impondrán requisitos lingüísticos relacionados con el transporte de cargas indivisibles.

En particular, los Estados miembros cooperarán para ***expedir los permisos o disposiciones similares en un formato electrónico, así como para*** evitar la multiplicidad de marcados y señalizaciones de los vehículos, y para favorecer el uso de pictogramas en detrimento del texto. ***Los Estados miembros también cooperarán para armonizar las normas sobre el uso prescrito, el marcado y la señalización de los vehículos de escolta.*** Los Estados miembros no impondrán requisitos lingüísticos relacionados con el transporte de cargas indivisibles.

Or. en

**Enmienda 137**  
**Kosma Zlotowski**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra b**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 4 – apartado 3

*Texto de la Comisión*

Los Estados miembros garantizarán que las condiciones de expedición de los permisos o las modalidades similares relacionadas con el transporte de cargas indivisibles sean proporcionadas y no discriminatorias. En particular, los Estados miembros cooperarán para evitar la multiplicidad de marcados y señalizaciones de los vehículos, ***y para*** favorecer el uso de pictogramas en detrimento del texto. Los Estados miembros no impondrán requisitos lingüísticos ***relacionados con el transporte*** de cargas indivisibles.

*Enmienda*

Los Estados miembros garantizarán que las condiciones de expedición de los permisos o las modalidades similares relacionadas con el transporte de cargas indivisibles sean proporcionadas y no discriminatorias. En particular, los Estados miembros cooperarán para evitar la multiplicidad de marcados y señalizaciones de los vehículos, favorecer el uso de pictogramas en detrimento del texto ***y armonizar las disposiciones relativas a la escolta de operaciones de transporte atípicas.*** Los Estados miembros no impondrán requisitos lingüísticos ***a los conductores de vehículos que transporten*** cargas indivisibles.

Or. pl

## Enmienda 138

Markus Ferber, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

### Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra b

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 3 – párrafo 3

#### *Texto de la Comisión*

Los Estados miembros garantizarán que las condiciones de expedición de los permisos o las modalidades similares relacionadas con el transporte de cargas indivisibles sean proporcionadas y no discriminatorias. En particular, los Estados miembros cooperarán para evitar la multiplicidad de marcados y señalizaciones de los vehículos, y para favorecer el uso de pictogramas en detrimento del texto. Los Estados miembros no impondrán requisitos lingüísticos relacionados con el transporte de cargas indivisibles.

#### *Enmienda*

Los Estados miembros garantizarán que las condiciones de expedición de los permisos o las modalidades similares relacionadas con el transporte de cargas indivisibles sean proporcionadas y no discriminatorias. En particular, los Estados miembros cooperarán para evitar la multiplicidad de marcados y señalizaciones de los vehículos, y para favorecer el uso de pictogramas en detrimento del texto **y armonizar las normas relativas a la escolta de transportes especiales**. Los Estados miembros no impondrán requisitos lingüísticos relacionados con el transporte **y los conductores** de cargas indivisibles.

Or. en

## Enmienda 139

Bergur Løkke Rasmussen

### Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra b

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 3 – párrafo 3

#### *Texto de la Comisión*

Los Estados miembros garantizarán que las condiciones de expedición de los permisos o las modalidades similares relacionadas con el transporte de cargas indivisibles sean proporcionadas y no discriminatorias. En particular, los Estados miembros cooperarán para evitar la multiplicidad de marcados y señalizaciones de los vehículos, y para favorecer el uso de

#### *Enmienda*

Los Estados miembros garantizarán que las condiciones de expedición de los permisos o las modalidades similares relacionadas con el transporte de cargas indivisibles sean proporcionadas y no discriminatorias. En particular, los Estados miembros cooperarán para evitar la multiplicidad de marcados y señalizaciones de los vehículos, y para favorecer el uso de

pictogramas en detrimento del texto. Los Estados miembros no impondrán requisitos lingüísticos relacionados con el transporte de cargas indivisibles.

pictogramas en detrimento del texto **y armonizar las normas relativas a la escolta de transportes especiales**. Los Estados miembros no impondrán requisitos lingüísticos relacionados con el transporte de cargas indivisibles.

Or. en

## **Enmienda 140**

**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen**

### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra b**

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 3 – párrafo 3

#### *Texto de la Comisión*

Los Estados miembros garantizarán que las condiciones de expedición de los permisos o las modalidades similares relacionadas con el transporte de cargas indivisibles sean proporcionadas y no discriminatorias. En particular, los Estados miembros cooperarán para evitar la multiplicidad de marcados y señalizaciones de los vehículos, **y para** favorecer el uso de pictogramas en detrimento del texto. Los Estados miembros no impondrán requisitos lingüísticos relacionados con el transporte de cargas indivisibles.

#### *Enmienda*

Los Estados miembros garantizarán que las condiciones de expedición de los permisos o las modalidades similares relacionadas con el transporte de cargas indivisibles sean proporcionadas y no discriminatorias. En particular, los Estados miembros cooperarán para evitar la multiplicidad de marcados y señalizaciones de los vehículos, favorecer el uso de pictogramas en detrimento del texto **y armonizar las normas relativas a la escolta de transportes especiales**. Los Estados miembros no impondrán requisitos lingüísticos relacionados con el transporte de cargas indivisibles.

Or. en

#### *Justificación*

*La armonización de las normas aplicables a los vehículos de escolta de transportes especiales facilitaría la ejecución de los transportes transfronterizos por parte de los operadores.*

## **Enmienda 141**

**Erik Bergkvist**

## Propuesta de Directiva

### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra b

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 4 – párrafo 1

#### *Texto de la Comisión*

Los Estados miembros podrán permitir que los vehículos o conjuntos de vehículos que se utilicen para el transporte y que realicen determinadas operaciones de transporte nacional que no afecten de manera significativa a la competencia internacional en el sector de los transportes circulen en su territorio aunque tengan dimensiones *distintas de las indicadas* en los puntos 1.1, 1.2, 1.4 a 1.8, 4.2 y 4.4 del anexo I.

#### *Enmienda*

Los Estados miembros podrán permitir que los vehículos o conjuntos de vehículos que se utilicen para el transporte y que realicen determinadas operaciones de transporte nacional *o internacional* que no afecten de manera significativa a la competencia internacional en el sector de los transportes circulen en su territorio aunque tengan *pesos y dimensiones distintos de los indicados* en los puntos 1.1, 1.2, *1.3*, 1.4 a 1.8, *2, 4.1*, 4.2 y 4.4 del anexo I.

Or. en

#### *Justificación*

*Las operaciones de transporte internacional deben añadirse al texto, de modo que también se incluyan las operaciones transfronterizas. Además, debe ser posible admitir valores distintos de longitud, anchura, altura o peso, ya que se ha demostrado que contribuyen en gran medida a reducir el consumo de combustible y las emisiones. Si no se añade este texto, los camiones tendrán que descargarse en la frontera, cargarse en vehículos más pequeños y volver a descargarse y cargarse en vehículos más grandes tras cruzar la frontera. Esto no se considera una buena práctica del mercado interior ni supone un beneficio para el medio ambiente.*

## Enmienda 142

**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen**

## Propuesta de Directiva

### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra b

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 4 – párrafo 1

#### *Texto de la Comisión*

Los Estados miembros podrán permitir que los vehículos o conjuntos de vehículos que se utilicen para el transporte y que realicen determinadas operaciones de transporte

#### *Enmienda*

Los Estados miembros podrán permitir que los vehículos o conjuntos de vehículos que se utilicen para el transporte y que realicen determinadas operaciones de transporte

nacional que no afecten de manera significativa a la competencia internacional en el sector de los transportes circulen en su territorio aunque tengan dimensiones **distintas de las indicadas** en los puntos 1.1, 1.2, 1.4 a 1.8, 4.2 y 4.4 del anexo I.

nacional **o internacional** que no afecten de manera significativa a la competencia internacional en el sector de los transportes circulen en su territorio aunque tengan **pesos o dimensiones distintos de los indicados** en los puntos 1.1, 1.2, **1.3, 1.4 a 1.8, 2, 4.1**, 4.2 y 4.4 del anexo I.

Or. en

### *Justificación*

*Las operaciones transfronterizas con vehículos o conjuntos de vehículos que no se ajustan a lo establecido en el anexo I llevan realizándose entre Estados miembros que dan su consentimiento desde hace décadas, sin que ello afecte significativamente a la competencia internacional en el sector del transporte, tal como se define en la presente Directiva. En estas operaciones se utilizan vehículos o conjuntos de vehículos especializados debido al entorno operativo. La propuesta debe incluir estas operaciones y aportar claridad jurídica en relación con estas prácticas existentes que funcionan correctamente, son eficientes desde el punto de vista energético y ya han sido aceptadas por los Estados miembros que dan su consentimiento.*

### **Enmienda 143**

**Markus Ferber, Henna Virkkunen, Petri Sarvamaa, Jörgen Warborn**

#### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra b**

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 4 – párrafo 1

#### *Texto de la Comisión*

Los Estados miembros podrán permitir que los vehículos o conjuntos de vehículos que se utilicen para el transporte y que realicen determinadas operaciones de transporte nacional que no afecten de manera significativa a la competencia internacional en el sector de los transportes circulen en su territorio aunque tengan dimensiones **distintas de las indicadas** en los puntos 1.1, 1.2, 1.4 a 1.8, 4.2 y 4.4 del anexo I.

#### *Enmienda*

Los Estados miembros podrán permitir que los vehículos o conjuntos de vehículos que se utilicen para el transporte y que realicen determinadas operaciones de transporte nacional **o internacional** que no afecten de manera significativa a la competencia internacional en el sector de los transportes circulen en su territorio aunque tengan **pesos o dimensiones distintos de los indicados** en los puntos 1.1, 1.2, **1.3**, 1.4 a 1.8, **2, 4.1**, 4.2 y 4.4 del anexo I.

Or. en

## Justificación

*Las operaciones transfronterizas con vehículos o conjuntos de vehículos especializados con características distintas a las indicadas en el anexo I llevan realizándose entre Estados miembros que dan su consentimiento desde hace décadas, sin que ello afecte significativamente a la competencia internacional en el sector del transporte, tal como se define en la presente Directiva. Estas operaciones eficientes desde el punto de vista energético deben incluirse en la presente propuesta para aportar seguridad jurídica a esta práctica ya aceptada por los Estados miembros que dan su consentimiento.*

### Enmienda 144

**Bergur Løkke Rasmussen**

#### Propuesta de Directiva

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra b**

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 4 – párrafo 1

#### *Texto de la Comisión*

Los Estados miembros **podrán permitir** que los vehículos o conjuntos de vehículos que se utilicen para el transporte y que realicen determinadas operaciones de transporte nacional que no afecten de manera significativa a la competencia internacional en el sector de los transportes circulen en su territorio aunque tengan dimensiones **distintas** de **las indicadas** en los puntos 1.1, 1.2, 1.4 a 1.8, 4.2 y 4.4 del anexo I.

#### *Enmienda*

Los Estados miembros **permitirán** que los vehículos o conjuntos de vehículos que se utilicen para el transporte y que realicen determinadas operaciones de transporte nacional **o internacional** que no afecten de manera significativa a la competencia internacional en el sector de los transportes circulen en su territorio aunque tengan **pesos y dimensiones distintos** de **los indicados** en los puntos 1.1, 1.2, **1.3**, 1.4 a 1.8, **2**, 4.2 y 4.4 del anexo I.

Or. en

### Enmienda 145

**Peter Lundgren**

#### Propuesta de Directiva

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra b**

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 4 – párrafo 1

#### *Texto de la Comisión*

Los Estados miembros podrán permitir que

#### *Enmienda*

Los Estados miembros podrán permitir que



los vehículos o conjuntos de vehículos que se utilicen para el transporte y que realicen determinadas operaciones de transporte nacional que no afecten de manera significativa a la competencia internacional en el sector de los transportes circulen en su territorio aunque tengan dimensiones **distintas de las indicadas** en los puntos 1.1, 1.2, 1.4 a 1.8, 4.2 y 4.4 del anexo I.

los vehículos o conjuntos de vehículos que se utilicen para el transporte y que realicen determinadas operaciones de transporte nacional **o internacional** que no afecten de manera significativa a la competencia internacional en el sector de los transportes circulen en su territorio aunque tengan **pesos o dimensiones distintos de los indicados** en los puntos 1.1, 1.2, **1.3**, 1.4 a 1.8, **2, 4.1**, 4.2 y 4.4 del anexo I.

Or. en

### *Justificación*

*Si Estados miembros vecinos permiten a escala nacional que los vehículos o conjuntos de vehículos circulen con determinadas dimensiones distintas a las indicadas en el anexo I, debe permitirse que dichos vehículos o conjuntos de vehículos crucen la frontera entre dichos Estados miembros. Si los Estados miembros llevan décadas permitiendo vehículos y conjuntos de vehículos de mayor tamaño a escala nacional, con la consiguiente mejora sistemática de la eficiencia logística y del impacto medioambiental del transporte, también deben poder hacerlo en el futuro.*

#### **Enmienda 146**

**Ciarán Cuffe**

en nombre del Grupo Verts/ALE

#### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra b**

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 4 – letra b

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***b) que el Estado miembro que permite las operaciones de transporte en su territorio con vehículos o conjuntos de vehículos de dimensiones distintas de las indicadas en el anexo I permita también la circulación de sistemas modulares europeos con arreglo al apartado 4 bis, de forma que pueda obtenerse al menos la longitud de carga autorizada en dicho Estado miembro, para que todos los operadores puedan disfrutar de las mismas condiciones de competencia.»;***

***suprimida***

**Enmienda 147**

**Markus Ferber, Henna Virkkunen, Petri Sarvamaa, Jörgen Warborn**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra b**

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 4 – letra b

*Texto de la Comisión*

b) que el Estado miembro que permite las operaciones de transporte en su territorio con vehículos o conjuntos de vehículos de dimensiones *distintas* de *las indicadas* en el anexo I permita también la circulación de sistemas modulares europeos con arreglo al apartado 4 bis, de forma que pueda obtenerse al menos la longitud de carga autorizada en dicho Estado miembro, para que todos los operadores puedan disfrutar de las mismas condiciones de competencia.»;

*Enmienda*

b) que el Estado miembro que permite las operaciones de transporte en su territorio con vehículos o conjuntos de vehículos de *pesos o* dimensiones *distintos* de *los indicados* en el anexo I permita también la circulación de sistemas modulares europeos con arreglo al apartado 4 bis, de forma que pueda obtenerse al menos la longitud de carga autorizada en dicho Estado miembro, para que todos los operadores puedan disfrutar de las mismas condiciones de competencia.»;

**Enmienda 148**

**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra b**

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 4 – letra b

*Texto de la Comisión*

b) que el Estado miembro que permite las operaciones de transporte en su territorio con vehículos o conjuntos de vehículos de dimensiones *distintas* de *las indicadas* en el anexo I permita también la circulación de sistemas modulares europeos con arreglo al apartado 4 bis, de

*Enmienda*

b) que el Estado miembro que permite las operaciones de transporte en su territorio con vehículos o conjuntos de vehículos de *pesos o* dimensiones *distintos* de *los indicados* en el anexo I permita también la circulación de sistemas modulares europeos con arreglo al

forma que pueda obtenerse al menos la longitud de carga autorizada en dicho Estado miembro, para que todos los operadores puedan disfrutar de las mismas condiciones de competencia.»;

apartado 4 bis, de forma que pueda obtenerse al menos la longitud de carga autorizada en dicho Estado miembro, para que todos los operadores puedan disfrutar de las mismas condiciones de competencia.»;

Or. en

## **Enmienda 149**

**Ciarán Cuffe**

en nombre del Grupo Verts/ALE

### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra c**

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 4 bis – parte introductoria

#### *Texto de la Comisión*

Los Estados miembros podrán autorizar la circulación en su territorio, en el tráfico nacional *e internacional*, de sistemas modulares europeos, siempre que se cumplan todas las condiciones siguientes:

#### *Enmienda*

Los Estados miembros *solo* podrán autorizar la circulación en su territorio, en el tráfico nacional, de sistemas modulares europeos, *o pruebas con arreglo al apartado 5*, siempre que se cumplan todas las condiciones siguientes:

Or. en

## **Enmienda 150**

**Ciarán Cuffe**

en nombre del Grupo Verts/ALE

### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra c**

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 4 bis – letra b bis (nueva)

#### *Texto de la Comisión*

#### *Enmienda*

*b bis) que los Estados miembros lleven a cabo un análisis de la inversión necesaria para adaptar la infraestructura con el fin de permitir la circulación segura de sistemas modulares europeos, y hagan*

**Enmienda 151**

**Ciarán Cuffe**

en nombre del Grupo Verts/ALE

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra c**

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 4 bis – letra c

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*c) que los Estados miembros garanticen la conectividad de la parte de la red en la que los sistemas modulares europeos pueden circular en su territorio con la red de carreteras de los Estados miembros vecinos que también permiten la circulación de sistemas modulares europeos, a fin de permitir el tráfico transfronterizo;*

*suprimida*

**Enmienda 152**

**Ciarán Cuffe**

en nombre del Grupo Verts/ALE

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra c**

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 4 bis – letra d

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

d) que los Estados miembros establezcan un sistema de seguimiento y evalúen el impacto de los sistemas modulares europeos en la seguridad vial, las infraestructuras viarias y la cooperación modal, así como el impacto medioambiental de los sistemas modulares

d) que los Estados miembros establezcan un sistema de seguimiento **continuo** y evalúen el impacto de los sistemas modulares europeos en la seguridad vial, las infraestructuras viarias, la cooperación modal **y los volúmenes de tráfico**, así como el impacto

Europeos en el sistema de transporte, incluido el impacto en la distribución modal.

medioambiental de los sistemas modulares europeos en el sistema de transporte, incluido el impacto en la distribución modal; **que este seguimiento también tenga en cuenta el impacto de los aspectos mencionados en los Estados miembros vecinos; que las evaluaciones sean periódicas y se pongan a disposición del público;**

Or. en

**Enmienda 153**  
**Kateřina Konečná**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra c**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 4 – apartado 4 bis – letra d

*Texto de la Comisión*

d) que los Estados miembros establezcan un sistema de seguimiento y evalúen el impacto de los sistemas modulares europeos en la seguridad vial, las infraestructuras viarias y la cooperación modal, así como el impacto medioambiental de los sistemas modulares europeos en el sistema de transporte, incluido el impacto en la distribución modal.

*Enmienda*

d) que los Estados miembros establezcan un sistema de seguimiento y evalúen el impacto de los sistemas modulares europeos en la seguridad vial, las infraestructuras viarias, **la necesidad de formación adicional para los conductores** y la cooperación modal, así como el impacto medioambiental de los sistemas modulares europeos en el sistema de transporte, incluido el impacto en la distribución modal.

Or. en

**Enmienda 154**  
**Ciarán Cuffe**  
en nombre del Grupo Verts/ALE

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra c**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 4 – apartado 4 bis – letra d bis (nueva)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*d bis) que los Estados miembros velen por que el uso de sistemas modulares europeos se limite estrictamente a: carreteras con calzadas independientes para los dos sentidos de circulación, separadas entre sí por una franja divisoria no destinada a la circulación o, excepcionalmente, separadas por otros medios; carreteras fuera de zonas residenciales; carreteras fuera de zonas urbanas; y carreteras fuera de conurbaciones rurales;*

Or. en

**Enmienda 155**

**Ciarán Cuffe**

en nombre del Grupo Verts/ALE

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra c**

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 4 bis – letra d ter (nueva)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*d ter) que los Estados miembros velen por que toda decisión relativa a las carreteras en las que puedan circular sistemas modulares europeos se someta a una consulta pública y se base en ella;*

Or. en

**Enmienda 156**

**Ciarán Cuffe**

en nombre del Grupo Verts/ALE

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra c**

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 4 bis – letra d quater (nueva)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*d quater) que los Estados miembros velen por que el uso de sistemas modulares europeos no dé lugar a un aumento de la cuota del transporte por carretera en la distribución modal dentro de dichos Estados miembros, no tenga un impacto negativo en el transporte de mercancías por ferrocarril o en el transporte acuático, ni provoque un incremento notable de los costes externos generados por el transporte por carretera;*

Or. en

**Enmienda 157**

**Ciarán Cuffe**

en nombre del Grupo Verts/ALE

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra c**

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 4 bis – letra d quinquies (nueva)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*d quinquies) que los Estados miembros velen por que no exista competencia con el transporte de mercancías por ferrocarril o el transporte acuático en las rutas utilizadas por los sistemas modulares europeos y demuestren que la introducción de sistemas modulares europeos es necesaria debido a la ausencia de alternativas de transporte no efectuado por carretera que, en comparación, generen menos costes externos;*

Or. en

**Enmienda 158**

**Ciarán Cuffe**



en nombre del Grupo Verts/ALE

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra c**

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 4 bis – letra d sexies (nueva)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*d sexies) que los Estados miembros velen por que se adopten medidas para evitar los efectos negativos sobre la seguridad vial derivados de la circulación de los sistemas modulares europeos;*

Or. en

**Enmienda 159**

**Ciarán Cuffe**

en nombre del Grupo Verts/ALE

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra c**

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 4 bis – letra d septies (nueva)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*d septies) que los Estados miembros velen por que los sistemas modulares europeos solo puedan circular cuando formen parte de una operación de transporte intermodal;*

Or. en

**Enmienda 160**

**Ciarán Cuffe**

en nombre del Grupo Verts/ALE

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra c**

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 4 bis – letra d octies (nueva)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*d octies) que los Estados miembros velen por que, cuando las infraestructuras viarias requieran mantenimiento, ampliación, modificación o cualquier otro rediseño a fin de permitir la circulación de los sistemas modulares europeos, los costes correspondientes sean sufragados total o parcialmente por los operadores de los sistemas modulares europeos que se beneficien de dichas obras.*

Or. en

**Enmienda 161**

**Ciarán Cuffe**

en nombre del Grupo Verts/ALE

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra c**

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 4 bis – letra d nonies (nueva)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*d nonies) que los Estados miembros velen por que, a más tardar el 1 de enero de 2030, todos los sistemas modulares europeos utilicen vehículos de emisión cero;*

Or. en

**Enmienda 162**

**Ciarán Cuffe**

en nombre del Grupo Verts/ALE

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra c**

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 4 bis – letra d decies (nueva)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*d decies) que los Estados miembros velen por que, cuando sus institutos nacionales de meteorología u otros organismos pertinentes emitan un aviso meteorológico de peligro para el tráfico, se informe automáticamente a los sistemas modulares europeos de dichos anuncios y, en caso necesario, se interrumpa su utilización en las carreteras hasta que se retire el aviso;*

Or. en

**Enmienda 163**

**Ciarán Cuffe**

en nombre del Grupo Verts/ALE

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra c**

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 4 bis – letra d undecies (nueva)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*d undecies) que los Estados miembros velen por que los conductores de sistemas modulares europeos tengan una edad mínima de veinticuatro años y un mínimo de cinco años de experiencia en el manejo de vehículos de las categorías C y CE, mantengan un historial de conducción intachable sin suspensiones durante los últimos tres años y estén en posesión de un certificado específico para el manejo de sistemas modulares europeos.*

Or. en

**Enmienda 164**

**Peter Lundgren**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra c**

Directiva 96/53/CE  
Artículo 4 – apartado 4 bis – párrafo 6

*Texto de la Comisión*

Cuando un Estado miembro permita, de conformidad con el presente apartado, la circulación de sistemas modulares europeos en el tráfico nacional, no podrá rechazar o prohibir la circulación en su territorio de sistemas modulares europeos en el tráfico internacional, siempre que dichos sistemas no rebasen los pesos y dimensiones máximos establecidos para los sistemas modulares europeos en el tráfico nacional.

*Enmienda*

Cuando un Estado miembro permita, de conformidad con el presente apartado, la circulación de sistemas modulares europeos en el tráfico nacional, no podrá rechazar o prohibir la circulación en su territorio de sistemas modulares europeos en el tráfico internacional, siempre que dichos sistemas no rebasen los pesos y dimensiones máximos establecidos para los sistemas modulares europeos en el tráfico nacional. ***Los Estados miembros deben cooperar para reconocer mutuamente los certificados de los conductores de sistemas modulares europeos.***

Or. en

**Enmienda 165**  
**Erik Bergkvist**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra c**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 4 – apartado 4 bis – párrafo 6

*Texto de la Comisión*

Cuando un Estado miembro permita, de conformidad con el presente apartado, la circulación de sistemas modulares europeos en el tráfico nacional, no podrá rechazar o prohibir la circulación en su territorio de sistemas modulares europeos en el tráfico internacional, siempre que dichos sistemas no rebasen los pesos y dimensiones máximos establecidos para los sistemas modulares europeos en el tráfico nacional.

*Enmienda*

Cuando un Estado miembro permita, de conformidad con el presente apartado, la circulación de sistemas modulares europeos ***o conjuntos de vehículos distintos de los indicados en el anexo I*** en el tráfico nacional, no podrá rechazar o prohibir la circulación en su territorio de sistemas modulares europeos ***o conjuntos de vehículos distintos de los indicados en el anexo I*** en el tráfico internacional, ***entre Estados miembros que dan su consentimiento***, siempre que dichos sistemas no rebasen los pesos y dimensiones máximos establecidos para los sistemas modulares europeos ***o conjuntos***

*de vehículos distintos de los indicados en el anexo I en el tráfico nacional.*

Or. en

### *Justificación*

*Se ha demostrado que los conjuntos de vehículos de gran capacidad contribuyen en gran medida a reducir el consumo de combustible, las emisiones y el número de camiones en las carreteras y a aliviar el problema de la escasez de conductores en la Unión. Es esencial seguir permitiendo esta práctica entre los Estados miembros que dan su consentimiento, ya que algunos no tienen la posibilidad de llevar a cabo operaciones transfronterizas de ninguna otra manera debido, por ejemplo, a los diferentes requisitos ferroviarios. Estas operaciones llevan realizándose desde hace décadas, sin que ello afecte significativamente a la competencia internacional en el sector del transporte.*

### **Enmienda 166**

**Ciarán Cuffe**

en nombre del Grupo Verts/ALE

### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra c**

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 4 bis – párrafo 6

### *Texto de la Comisión*

*Cuando un Estado miembro permita, de conformidad con el presente apartado, la circulación de sistemas modulares europeos en el tráfico nacional, no podrá rechazar o prohibir la circulación en su territorio de sistemas modulares europeos en el tráfico internacional, siempre que dichos sistemas no rebasen los pesos y dimensiones máximos establecidos para los sistemas modulares europeos en el tráfico nacional.*

### *Enmienda*

*Antes de autorizar la circulación de sistemas modulares europeos en su propio territorio, los Estados miembros presentarán una solicitud motivada a la Comisión en la que expondrán la manera en que han cumplido todas las condiciones establecidas en las letras a) a d) undecies) del presente apartado. La Comisión evaluará la solicitud y solo autorizará la circulación de sistemas modulares europeos dentro del Estado miembro si se cumplen las condiciones. La Comisión hará públicas sus evaluaciones y las justificaciones de cualquier decisión que tome en virtud del presente párrafo.*

Or. en

**Enmienda 167**  
**Bergur Løkke Rasmussen**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra c**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 4 – apartado 4 bis – párrafo 6

*Texto de la Comisión*

Cuando un Estado miembro permita, de conformidad con el presente apartado, la circulación de sistemas modulares europeos en el tráfico nacional, no podrá rechazar o prohibir la circulación en su territorio de sistemas modulares europeos en el tráfico internacional, siempre que dichos sistemas no rebasen los pesos y dimensiones máximos establecidos para los sistemas modulares europeos en el tráfico nacional.

*Enmienda*

Cuando un Estado miembro permita, de conformidad con el presente apartado, la circulación de sistemas modulares europeos ***o conjuntos de vehículos distintos de los indicados en el anexo I*** en el tráfico nacional, no podrá rechazar o prohibir la circulación en su territorio de sistemas modulares europeos ***o conjuntos de vehículos distintos de los indicados en el anexo I*** en el tráfico internacional, siempre que dichos sistemas no rebasen los pesos y dimensiones máximos establecidos para los sistemas modulares europeos ***o conjuntos de vehículos distintos de los indicados en el anexo I permitidos*** en el tráfico nacional.

Or. en

**Enmienda 168**  
**Jan-Christoph Oetjen**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra c**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 4 – apartado 4 bis – párrafo 6

*Texto de la Comisión*

Cuando un Estado miembro permita, de conformidad con el presente apartado, la circulación de sistemas modulares europeos en el tráfico nacional, no podrá rechazar o prohibir la circulación en su territorio de sistemas modulares europeos en el tráfico internacional, siempre que dichos sistemas no rebasen los pesos y

*Enmienda*

Cuando un Estado miembro permita, de conformidad con el presente apartado, la circulación de sistemas modulares europeos en el tráfico nacional, no podrá rechazar o prohibir la circulación en su territorio de sistemas modulares europeos en el tráfico internacional, siempre que dichos sistemas no rebasen los pesos y

dimensiones máximos establecidos para los sistemas modulares europeos en el tráfico nacional.

dimensiones máximos establecidos para los sistemas modulares europeos en el tráfico nacional. ***Los Estados miembros cooperarán para reconocer mutuamente los certificados de los conductores de sistemas modulares europeos.***

Or. en

### *Justificación*

*Debe alentarse a los Estados miembros que permitan la circulación de sistemas modulares europeos en el tráfico internacional a que cooperen para reconocer mutuamente las cualificaciones de los conductores de sistemas modulares europeos de otros Estados miembros, a fin de evitar que la denegación de formación y pruebas en un Estado miembro de acogida se convierta en un obstáculo para el uso internacional.*

## **Enmienda 169** **Rovana Plumb**

### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra c**

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 4 bis – párrafo 6

### *Texto de la Comisión*

Cuando un Estado miembro permita, de conformidad con el presente apartado, la circulación de sistemas modulares europeos en el tráfico nacional, no podrá rechazar o prohibir la circulación en su territorio de sistemas modulares europeos en el tráfico internacional, siempre que dichos sistemas no rebasen los pesos y dimensiones máximos establecidos para los sistemas modulares europeos en el tráfico nacional.

### *Enmienda*

Cuando un Estado miembro permita, de conformidad con el presente apartado, la circulación de sistemas modulares europeos en el tráfico nacional, no podrá rechazar o prohibir la circulación en su territorio de sistemas modulares europeos en el tráfico internacional, siempre que dichos sistemas no rebasen los pesos y dimensiones máximos establecidos para los sistemas modulares europeos en el tráfico nacional. ***Los Estados miembros cooperarán para reconocer mutuamente los certificados de los conductores de sistemas modulares europeos.***

Or. en



**Enmienda 170**  
**Jan-Christoph Oetjen, Elsi Katainen**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra c**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 4 – apartado 4 bis – párrafo 7

*Texto de la Comisión*

En caso de que los Estados miembros permitan la circulación en sus territorios de sistemas modulares europeos, informarán de ello a la Comisión.

*Enmienda*

En caso de que los Estados miembros permitan la circulación en sus territorios de sistemas modulares europeos, informarán de ello a la Comisión. ***Tres años después de la entrada en vigor, la Comisión presentará un informe sobre la circulación transfronteriza de los conjuntos de vehículos del sistema modular europeo en la Unión y, si procede, presentará una propuesta legislativa debidamente acompañada de una evaluación de impacto para ampliar el alcance de su uso.***

Or. en

**Enmienda 171**  
**Ciarán Cuffe**  
en nombre del Grupo Verts/ALE

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra c**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 4 – apartado 4 bis – párrafo 7

*Texto de la Comisión*

En ***caso de que los*** Estados miembros ***permitan*** la ***circulación*** en ***sus territorios*** de sistemas modulares europeos, ***informarán de ello a la Comisión.***

*Enmienda*

***La circulación de sistemas modulares europeos en el tráfico internacional entre dos Estados miembros vecinos solo se permitirá cuando, en el momento de la entrada en vigor de la presente Directiva, ya exista un tráfico transfronterizo de sistemas modulares europeos generalizado, periódico y no basado en pruebas, entre los dos Estados miembros, sujeto a las***

*condiciones descritas en el apartado 4 bis.*

Or. en

**Enmienda 172**  
**Peter Lundgren**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra c**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 4 – apartado 4 bis – párrafo nuevo

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*Tres años después de la entrada en vigor, la Comisión presentará un informe sobre la circulación transfronteriza de los conjuntos de vehículos del sistema modular europeo en la Unión y, si procede, presentará una propuesta legislativa debidamente acompañada de una evaluación de impacto para ampliar el alcance de su uso.»;*

Or. en

**Enmienda 173**  
**Rovana Plumb**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra c**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 4 – apartado 4 bis – párrafo nuevo

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*Tres años después de la entrada en vigor, la Comisión presentará un informe sobre la circulación transfronteriza de los conjuntos de vehículos del sistema modular europeo en la Unión y, si procede, presentará una propuesta legislativa debidamente acompañada de una evaluación de impacto para ampliar el alcance de su uso.*

**Enmienda 174**

**Pablo Arias Echeverría, José Ramón Bauzá Díaz**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra c**

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 4 bis – párrafo nuevo

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*A partir del 1 de enero de 2040, cuando los Estados miembros permitan la circulación en su territorio de vehículos o conjuntos de vehículos de sistemas modulares europeos («EMS») dedicados al tráfico internacional, evaluarán si el estado de los avances tecnológicos en los mercados permite eliminar gradualmente el uso de dichos sistemas que funcionan con combustibles fósiles.*

**Enmienda 175**

**Peter Lundgren**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra d**

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 5 – párrafo 1

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

Los Estados miembros podrán autorizar, durante un período de tiempo limitado, las pruebas de vehículos o conjuntos de vehículos que incorporen nuevas tecnologías o nuevos conceptos que no puedan cumplir los requisitos de la presente Directiva. Se permitirá que tales vehículos o conjuntos de vehículos realicen determinadas operaciones de transporte nacional o internacional durante el período

Los Estados miembros podrán autorizar, durante un período de tiempo limitado, las pruebas de vehículos o conjuntos de vehículos que incorporen nuevas tecnologías o nuevos conceptos que no puedan cumplir los requisitos de la presente Directiva. Se permitirá que tales vehículos o conjuntos de vehículos realicen determinadas operaciones de transporte nacional o internacional durante el período

de prueba. En particular, las pruebas con sistemas modulares europeos estarán autorizadas durante **un máximo de** cinco años. No se limitará el número de pruebas. Los Estados miembros informarán de ello a la Comisión.

de prueba. En particular, las pruebas con sistemas modulares europeos estarán autorizadas durante cinco años **y podrán renovarse una sola vez. En caso de que un Estado miembro renueve una prueba de sistemas modulares europeos, proporcionará una justificación adecuada a la Comisión.** No se limitará el número de pruebas. Los Estados miembros informarán de ello a la Comisión.

Or. en

#### *Justificación*

*El período de prueba se limita a cinco años, lo que puede no ser suficiente para determinar el nivel de madurez de un concepto de vehículo en todas las circunstancias. Debe ser posible prorrogar el período. No obstante, dicha prórroga debe estar sujeta a la presentación de una justificación adecuada a las autoridades nacionales competentes pertinentes.*

#### **Enmienda 176** **Massimiliano Salini**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra d**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 4 – apartado 5 – párrafo 1

#### *Texto de la Comisión*

Los Estados miembros podrán autorizar, durante un período de tiempo limitado, las pruebas de vehículos o conjuntos de vehículos que incorporen nuevas tecnologías o nuevos conceptos que no puedan cumplir los requisitos de la presente Directiva. Se permitirá que tales vehículos o conjuntos de vehículos realicen determinadas operaciones de transporte

#### *Enmienda*

Los Estados miembros podrán autorizar, durante un período de tiempo limitado, las pruebas de vehículos o conjuntos de vehículos que incorporen nuevas tecnologías o nuevos conceptos que no puedan cumplir los requisitos de la presente Directiva. Se permitirá que tales vehículos o conjuntos de vehículos realicen determinadas operaciones de transporte

nacional o internacional durante el período de prueba. En particular, las pruebas con sistemas modulares europeos estarán autorizadas durante un máximo de cinco años. No se limitará el número de pruebas. Los Estados miembros informarán de ello a la Comisión.

nacional o internacional durante el período de prueba ***solamente tras haber demostrado que las actividades de transporte específicas no pueden realizarse por ferrocarril o cualquier otro modo de transporte que ofrezca beneficios similares o superiores en materia de seguridad y medio ambiente. Debe demostrarse que esto no tiene un impacto significativo en la competencia intermodal en el sector del transporte en su conjunto.*** En particular, las pruebas con sistemas modulares europeos estarán autorizadas durante un máximo de cinco años. No se limitará el número de pruebas. Los Estados miembros informarán de ello a la Comisión.

Or. en

## **Enmienda 177**

**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen**

### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra d**

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 5 – párrafo 1

#### *Texto de la Comisión*

Los Estados miembros podrán autorizar, durante un período de tiempo limitado, las pruebas de vehículos o conjuntos de vehículos que incorporen nuevas tecnologías o nuevos conceptos que no puedan cumplir los requisitos de la presente Directiva. Se permitirá que tales vehículos o conjuntos de vehículos realicen determinadas operaciones de transporte nacional o internacional durante el período de prueba. En particular, las pruebas con sistemas modulares europeos estarán autorizadas durante ***un máximo de*** cinco años. No se limitará el número de pruebas. Los Estados miembros informarán de ello a la Comisión.

#### *Enmienda*

Los Estados miembros podrán autorizar, durante un período de tiempo limitado, las pruebas de vehículos o conjuntos de vehículos que incorporen nuevas tecnologías o nuevos conceptos que no puedan cumplir los requisitos de la presente Directiva. Se permitirá que tales vehículos o conjuntos de vehículos realicen determinadas operaciones de transporte nacional o internacional durante el período de prueba. En particular, las pruebas con sistemas modulares europeos estarán autorizadas durante cinco años ***y podrán renovarse una sola vez durante cinco años más. Si un Estado miembro decide renovar una prueba, proporcionará una justificación suficiente a la Comisión.*** No

se limitará el número de pruebas. Los Estados miembros informarán de ello a la Comisión.

Or. en

### *Justificación*

*Un período de prueba limitado de cinco años podría no ser suficiente para determinar el nivel de madurez de un concepto de vehículo. Además, para muchas pequeñas y medianas empresas, las pruebas representan una inversión significativa y limitar el período de prueba a cinco años podría perjudicar su disposición a invertir e innovar, por ejemplo, en vehículos más eficientes desde el punto de vista energético. Por lo tanto, debe permitirse la renovación de una prueba una sola vez con una justificación adecuada.*

### **Enmienda 178**

**Ciarán Cuffe**

en nombre del Grupo Verts/ALE

### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra d**

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 5 – párrafo 1

### *Texto de la Comisión*

Los Estados miembros podrán autorizar, durante un período de tiempo limitado, las pruebas de vehículos o conjuntos de vehículos que incorporen nuevas tecnologías o nuevos conceptos que no puedan cumplir los requisitos de la presente Directiva. Se permitirá que tales vehículos o conjuntos de vehículos realicen determinadas operaciones de transporte nacional ***o internacional*** durante el período de prueba. En particular, las pruebas con sistemas modulares europeos estarán autorizadas durante un máximo de ***cinco*** años. ***No se limitará el número de pruebas. Los Estados miembros informarán de ello a la Comisión.***

### *Enmienda*

Los Estados miembros podrán autorizar, durante un período de tiempo limitado, las pruebas de vehículos o conjuntos de vehículos que incorporen nuevas tecnologías o nuevos conceptos que no puedan cumplir los requisitos de la presente Directiva. Se permitirá que tales vehículos o conjuntos de vehículos realicen determinadas operaciones de transporte nacional durante el período de prueba ***solamente tras garantizar que se cumplen las condiciones establecidas en el apartado 4 bis del presente artículo.*** En particular, las pruebas con sistemas modulares europeos estarán autorizadas durante un máximo de ***tres*** años. ***Los Estados miembros solicitarán una autorización a la Comisión de conformidad con el apartado 4 bis.***

Or. en

**Enmienda 179**  
**Jan-Christoph Oetjen**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra d**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 4 – apartado 5 – párrafo 1

*Texto de la Comisión*

Los Estados miembros podrán autorizar, **durante un período de tiempo limitado**, las pruebas de vehículos o conjuntos de vehículos que incorporen nuevas tecnologías o nuevos conceptos que no puedan cumplir los requisitos de la presente Directiva. Se permitirá que tales vehículos o conjuntos de vehículos realicen determinadas operaciones de transporte nacional o internacional durante el período de prueba. En particular, las pruebas con sistemas modulares europeos **estarán autorizadas durante un máximo de cinco años**. No se limitará el número de pruebas. Los Estados miembros informarán de ello a la Comisión.

*Enmienda*

Los Estados miembros podrán autorizar las pruebas de vehículos o conjuntos de vehículos que incorporen nuevas tecnologías o nuevos conceptos que no puedan cumplir los requisitos de la presente Directiva. Se permitirá que tales vehículos o conjuntos de vehículos realicen determinadas operaciones de transporte nacional o internacional durante el período de prueba. En particular, **se autorizarán** las pruebas con sistemas modulares europeos. No se limitará el número de pruebas. Los Estados miembros informarán de ello a la Comisión.

Or. en

*Justificación*

*Una limitación temporal creará menos incentivos para que las empresas inviertan en sistemas modulares europeos innovadores y más eficientes desde el punto de vista energético. En particular, para las pymes es difícil comprender por qué deberían realizar una inversión significativa en un sistema modular europeo si podría limitarse su uso a pesar de que su esperanza de vida útil es superior a cinco años.*

**Enmienda 180**  
**Bergur Løkke Rasmussen**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra d**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 4 – apartado 5 – párrafo 1

*Texto de la Comisión*

Los Estados miembros podrán autorizar, ***durante un período de tiempo limitado***, las pruebas de vehículos o conjuntos de vehículos que incorporen nuevas tecnologías o nuevos conceptos que no puedan cumplir los requisitos de la presente Directiva. Se permitirá que tales vehículos o conjuntos de vehículos realicen determinadas operaciones de transporte nacional o internacional durante el período de prueba. En particular, las pruebas con sistemas modulares europeos ***estarán autorizadas durante un máximo de cinco años***. No se limitará el número de pruebas. Los Estados miembros informarán de ello a la Comisión.

*Enmienda*

Los Estados miembros podrán autorizar las pruebas de vehículos o conjuntos de vehículos que incorporen nuevas tecnologías o nuevos conceptos que no puedan cumplir los requisitos de la presente Directiva. Se permitirá que tales vehículos o conjuntos de vehículos realicen determinadas operaciones de transporte nacional o internacional durante el período de prueba. En particular, ***se autorizarán*** las pruebas con sistemas modulares europeos. No se limitará el número de pruebas. Los Estados miembros informarán de ello a la Comisión.

Or. en

**Enmienda 181**

**Dominique Riquet**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra d**  
Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 5 – párrafo 1

*Texto de la Comisión*

Los Estados miembros podrán autorizar, durante un período de tiempo limitado, las pruebas de vehículos o conjuntos de vehículos que incorporen nuevas tecnologías o nuevos conceptos que no puedan cumplir los requisitos de la presente Directiva. Se permitirá que tales vehículos o conjuntos de vehículos realicen determinadas operaciones de transporte nacional ***o internacional*** durante el período de prueba. En particular, las pruebas con sistemas modulares europeos estarán autorizadas durante un máximo de cinco años. No se limitará el número de pruebas. Los Estados miembros informarán de ello a

*Enmienda*

Los Estados miembros podrán autorizar, durante un período de tiempo limitado, las pruebas de vehículos o conjuntos de vehículos que incorporen nuevas tecnologías o nuevos conceptos que no puedan cumplir los requisitos de la presente Directiva. Se permitirá que tales vehículos o conjuntos de vehículos realicen determinadas operaciones de transporte nacional durante el período de prueba. En particular, las pruebas con sistemas modulares europeos estarán autorizadas durante un máximo de cinco años. No se limitará el número de pruebas. Los Estados miembros informarán de ello a la



la Comisión.

Comisión.

Or. en

### **Enmienda 182**

**Ciarán Cuffe**

en nombre del Grupo Verts/ALE

#### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra e**

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 5 bis

#### *Texto de la Comisión*

5 bis. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 10 nonies por los que se complete la presente Directiva determinando los conjuntos mínimos de datos y los indicadores de rendimiento que deben proporcionar los sistemas de seguimiento establecidos por los Estados miembros a que se refieren el apartado 4 bis, letra d), y el apartado 5 del presente artículo.»;

#### *Enmienda*

5 bis. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 10 nonies por los que se complete la presente Directiva determinando los conjuntos mínimos de datos y los indicadores de rendimiento, ***en relación con las letras a) a d undecies) del presente artículo***, que deben proporcionar los sistemas de seguimiento establecidos por los Estados miembros a que se refieren el apartado 4 bis, letra d), y el apartado 5 del presente artículo.»;

Or. en

### **Enmienda 183**

**Ciarán Cuffe**

en nombre del Grupo Verts/ALE

#### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra e bis (nueva)**

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 5 ter (nuevo)

#### *Texto de la Comisión*

#### *Enmienda*

***se inserta el apartado 5 ter siguiente:***

***A más tardar el 30 de junio de 2025, la Comisión velará por que todos los***

*requisitos y tecnologías aplicables a los vehículos pesados en virtud del Reglamento (UE) 2019/2144<sup>1 bis</sup> sean aplicables a los sistemas modulares europeos y, en caso necesario, se modifiquen a fin de tener en cuenta el posible aumento del riesgo para la seguridad vial que plantean dichos vehículos;*

---

*<sup>1 bis</sup> Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2019, relativo a los requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor y de sus remolques, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos, en lo que respecta a su seguridad general y a la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 y (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 631/2009, (UE) n.º 406/2010, (UE) n.º 672/2010, (UE) n.º 1003/2010, (UE) n.º 1005/2010, (UE) n.º 1008/2010, (UE) n.º 1009/2010, (UE) n.º 19/2011, (UE) n.º 109/2011, (UE) n.º 458/2011, (UE) n.º 65/2012, (UE) n.º 130/2012, (UE) n.º 347/2012, (UE) n.º 351/2012, (UE) n.º 1230/2012 y (UE) 2015/166 de la Comisión (Texto pertinente a efectos del EEE).*

Or. en

**Enmienda 184**  
**Jan-Christoph Oetjen**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4 – parte introductoria**

Directiva 96/53/CE  
Artículos 4 bis y 4 ter

*Texto de la Comisión*

4) Se insertan los artículos 4 bis y 4 *ter* siguientes:

*Enmienda*

4) Se insertan los artículos 4 bis, **4 *ter*** y 4 ***quater*** siguientes:

Or. en

**Enmienda 185**  
**Kateřina Konečná**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4 – parte introductoria**  
Directiva 96/53/CE  
Artículos 4 bis y 4 ter

*Texto de la Comisión*

4) Se ***insertan los artículos*** 4 bis y 4 *ter* siguientes:

*Enmienda*

4) Se ***inserta el artículo*** 4 bis siguiente:

Or. en

*Justificación*

*Permitir que los vehículos de combustión pasen de 40 toneladas a 44 toneladas reducirá los incentivos para que los agentes del mercado sustituyan los vehículos de combustión por vehículos eléctricos. Por otro lado, permitir que los acuerdos bilaterales entre los Estados miembros apliquen pesos y dimensiones superiores a los establecidos en la presente Directiva en el tráfico transfronterizo provocará que la presente Directiva quede obsoleta.*

**Enmienda 186**  
**Bergur Løkke Rasmussen**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 4 bis – letra b

*Texto de la Comisión*

b) una ventanilla única de acceso a nivel nacional para que los solicitantes

*Enmienda*

b) una ventanilla única de acceso a nivel nacional para que los solicitantes

obtengan la información sobre los requisitos para solicitar permisos especiales o modalidades similares establecidos en el artículo 4, apartado 3, y la información necesaria para planificar sus rutas de una manera clara, accesible y transparente;

obtengan la información sobre los requisitos para solicitar permisos especiales o modalidades similares establecidos en el artículo 4, apartado 3, y la información necesaria para planificar sus rutas de una manera clara, accesible y transparente. ***Se incluirá información sobre las restricciones de altura;***

Or. en

**Enmienda 187**  
**Rovana Plumb**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 4 bis – letra b

*Texto de la Comisión*

b) una ventanilla única de acceso a nivel nacional para ***que los solicitantes obtengan*** la información sobre los requisitos para solicitar permisos especiales o modalidades similares establecidos en el artículo 4, apartado 3, y la información necesaria para planificar sus rutas de una manera clara, accesible y transparente;

*Enmienda*

b) una ventanilla única de acceso a nivel nacional para ***obtener*** la información sobre los requisitos para solicitar permisos especiales o modalidades similares establecidos en el artículo 4, apartado 3, y la información necesaria para planificar sus rutas de una manera clara, accesible y transparente. ***Es necesario incluir información sobre las restricciones de altura;***

Or. en

**Enmienda 188**  
**Peter Lundgren**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 4 bis – letra b

*Texto de la Comisión*

b) una ventanilla única de acceso a

*Enmienda*

b) una ventanilla única de acceso a

nivel nacional para **que los solicitantes obtengan** la información sobre los requisitos para solicitar permisos especiales o modalidades similares establecidos en el artículo 4, apartado 3, y la información necesaria para planificar sus rutas de una manera clara, accesible y transparente;

nivel nacional para **obtener** la información sobre los requisitos para solicitar permisos especiales o modalidades similares establecidos en el artículo 4, apartado 3, y la información necesaria para planificar sus rutas de una manera clara, accesible y transparente. **Se incluirá información sobre las restricciones de altura;**

Or. en

**Enmienda 189**  
**Jan-Christoph Oetjen, Elsi Katainen**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 4 bis – apartado 2

*Texto de la Comisión*

2. La Comisión **podrá adoptar** actos de ejecución por los que se establezca un formulario de solicitud normalizado común y se armonicen las normas y procedimientos para la expedición de los permisos nacionales o las modalidades similares a que se refieren el apartado 1 del presente artículo y el artículo 4, apartado 3. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 10 decies, apartado 2.

*Enmienda*

2. La Comisión **adoptará** actos de ejecución por los que se establezca un formulario de solicitud **de permiso y registro de vehículos** normalizado común y se armonicen las normas y procedimientos para la expedición de los permisos nacionales, **también en formato digital**, o las modalidades similares a que se refieren el apartado 1 del presente artículo y el artículo 4, apartado 3, **así como las normas relativas a la escolta de transportes especiales**. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 10 decies, apartado 2.

Or. en

*Justificación*

*Por el momento, todos los Estados miembros exigen la misma información durante el proceso de solicitud de permisos especiales. Sin embargo, utilizan un formato diferente y su propia lengua nacional. Esto genera una carga burocrática carente de sentido. La racionalización de los procedimientos de solicitud entre los Estados miembros no requiere ningún cambio en las responsabilidades de los operadores de transporte por carretera ni en los métodos de expedición de permisos.*

**Enmienda 190**  
**Kosma Zlotowski**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 4 bis – apartado 2

*Texto de la Comisión*

2. La Comisión **podrá adoptar** actos de ejecución por los que se establezca un formulario de solicitud normalizado común y se armonicen las normas y procedimientos para la expedición de los permisos nacionales o las modalidades similares a que se refieren el apartado 1 del presente artículo y el artículo 4, apartado 3. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 10 decies, apartado 2.».

*Enmienda*

2. La Comisión **adoptará** actos de ejecución por los que se establezca un formulario de solicitud normalizado común **para el registro y la autorización de vehículos** y se armonicen las normas y procedimientos para la expedición de los permisos nacionales, **también en formato digital**, o las modalidades similares a que se refieren el apartado 1 del presente artículo y el artículo 4, apartado 3, **así como las normas relativas a la escolta de operaciones de transporte atípico**. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 10 decies, apartado 2.».

Or. pl

**Enmienda 191**  
**Bergur Løkke Rasmussen**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 4 bis – apartado 2

*Texto de la Comisión*

2. La Comisión **podrá adoptar** actos de ejecución por los que se establezca un formulario de solicitud normalizado común y se armonicen las normas y procedimientos para la expedición de los permisos nacionales o las modalidades

*Enmienda*

2. La Comisión **adoptará** actos de ejecución por los que se establezca un formulario de solicitud **de permiso y registro de vehículos** normalizado común y se armonicen las normas y procedimientos para la expedición de los permisos

similares a que se refieren el apartado 1 del presente artículo y el artículo 4, apartado 3. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 10 decies, apartado 2.

nacionales o las modalidades similares a que se refieren el apartado 1 del presente artículo y el artículo 4, apartado 3. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 10 decies, apartado 2.

Or. en

## **Enmienda 192**

**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4**

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 bis – apartado 2

#### *Texto de la Comisión*

2. La Comisión **podrá adoptar** actos de ejecución por los que se establezca un formulario de solicitud normalizado común y se armonicen las normas y procedimientos para la expedición de los permisos nacionales o las modalidades similares a que se refieren el apartado 1 del presente artículo y el artículo 4, apartado 3. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 10 decies, apartado 2.

#### *Enmienda*

2. La Comisión **adoptará** actos de ejecución por los que se establezca un formulario de solicitud **de permiso y registro de vehículos** normalizado común y se armonicen las normas y procedimientos para la expedición de los permisos nacionales o las modalidades similares a que se refieren el apartado 1 del presente artículo y el artículo 4, apartado 3. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 10 decies, apartado 2.

Or. en

#### *Justificación*

*En la actualidad, los Estados miembros exigen la misma información durante el procedimiento de solicitud, pero en un formato diferente y en su propia lengua nacional. La racionalización de los procedimientos de solicitud con una norma común para todos los Estados miembros reducirá la carga administrativa de los operadores de transporte especial y generará un ahorro financiero.*

## Enmienda 193

Markus Ferber, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 bis – apartado 2

#### *Texto de la Comisión*

2. La Comisión **podrá adoptar** actos de ejecución por los que se establezca un formulario de solicitud normalizado común y se armonicen las normas y procedimientos para la expedición de los permisos nacionales o las modalidades similares a que se refieren el apartado 1 del presente artículo y el artículo 4, apartado 3. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 10 decies, apartado 2.

#### *Enmienda*

2. La Comisión **adoptará** actos de ejecución por los que se establezca un formulario de solicitud **de permiso y registro de vehículos** normalizado común y se armonicen las normas y procedimientos para la expedición de los permisos nacionales o las modalidades similares a que se refieren el apartado 1 del presente artículo y el artículo 4, apartado 3. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 10 decies, apartado 2.

Or. en

## Enmienda 194

Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 bis – apartado 2

#### *Texto de la Comisión*

2. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución por los que se establezca un formulario de solicitud normalizado común y se armonicen las normas y procedimientos para la expedición de los permisos nacionales o las modalidades similares a que se refieren el apartado 1 del presente artículo y el artículo 4, apartado 3. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 10

#### *Enmienda*

2. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución por los que se establezca un formulario de solicitud normalizado común **de la Unión** y se armonicen las normas y procedimientos para la expedición de los permisos nacionales o las modalidades similares a que se refieren el apartado 1 del presente artículo y el artículo 4, apartado 3. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 10



decies, apartado 2.

decies, apartado 2.

Or. en

**Enmienda 195**  
**Peter Lundgren**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 4 bis – apartado 2

*Texto de la Comisión*

2. La Comisión **podrá adoptar** actos de ejecución por los que se establezca un formulario de solicitud normalizado común y se armonicen las normas y procedimientos para la expedición de los permisos nacionales o las modalidades similares a que se refieren el apartado 1 del presente artículo y el artículo 4, apartado 3. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 10 decies, apartado 2.

*Enmienda*

2. La Comisión **adoptará** actos de ejecución por los que se establezca un formulario de solicitud normalizado común y se armonicen las normas y procedimientos para la expedición de los permisos nacionales o las modalidades similares a que se refieren el apartado 1 del presente artículo y el artículo 4, apartado 3. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 10 decies, apartado 2.

Or. en

**Enmienda 196**  
**Kateřina Konečná**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 4 ter

*Texto de la Comisión*

*Artículo 4 ter*

**1. Cuando un Estado miembro, de conformidad con el artículo 4, apartado 2, letra a), permita la circulación en su territorio de conjuntos de vehículos cuyo**

*Enmienda*

**suprimido**

**suprimido**

*peso máximo rebase los límites establecidos en los puntos 2.2.1 o 2.2.2 del anexo I, no podrá rechazar o prohibir la utilización en su territorio, en el tráfico internacional, de aquellos conjuntos de vehículos que cumplan los valores de peso fijados para el transporte nacional de mercancías, siempre que dichos conjuntos de vehículos no tengan un peso máximo autorizado superior a 44 toneladas.*

*2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, el límite de peso de 44 toneladas establecido en el apartado 1 podrá rebasarse en caso de que el Estado miembro permita valores de peso más elevados para esos conjuntos de vehículos cuando participen en una operación de transporte intermodal.*

*suprimido*

*3. En vista de la creciente adopción de vehículos de emisión cero prevista, el presente artículo será aplicable hasta el 31 de diciembre de 2034.».*

*suprimido*

Or. en

#### *Justificación*

*Permitir que los vehículos de combustión pasen de 40 toneladas a 44 toneladas reducirá los incentivos para que los agentes del mercado sustituyan los vehículos de combustión por vehículos de emisión cero. Por otro lado, permitir que los acuerdos bilaterales entre los Estados miembros apliquen pesos y dimensiones superiores a los establecidos en la presente Directiva en el tráfico transfronterizo provocará que la presente Directiva quede obsoleta.*

#### **Enmienda 197**

**Ciarán Cuffe**

en nombre del Grupo Verts/ALE

#### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4**

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 ter – apartado 1

#### *Texto de la Comisión*

1. Cuando un Estado miembro, de conformidad con el artículo 4, apartado 2,

#### *Enmienda*

1. Cuando un Estado miembro, de conformidad con el artículo 4, apartado 2,

letra a), permita la circulación en su territorio de conjuntos de vehículos cuyo peso máximo rebase los límites establecidos en los puntos 2.2.1 o 2.2.2 del anexo I, **no** podrá **rechazar o prohibir** la utilización en su territorio, en el tráfico internacional, de aquellos conjuntos de vehículos que cumplan los valores de peso fijados para el transporte nacional de mercancías, siempre que dichos conjuntos de vehículos no tengan un peso máximo autorizado superior a 44 toneladas.

letra a), permita la circulación en su territorio de conjuntos de vehículos cuyo peso máximo rebase los límites establecidos en los puntos 2.2.1 o 2.2.2 del anexo I, podrá **optar por permitir** la utilización en su territorio, en el tráfico internacional, de aquellos conjuntos de vehículos que cumplan los valores de peso fijados para el transporte nacional de mercancías, siempre que dichos conjuntos de vehículos no tengan un peso máximo autorizado superior a 44 toneladas, **que las rutas que utilizan dichos vehículos no compitan con los modos de transporte por ferrocarril o acuático, y que se cumpla al menos una de las condiciones siguientes:**

**a) que el conjunto de vehículos sea de emisión cero;**

**b) que el conjunto de vehículos se utilice en operaciones de transporte intermodal.**

**La letra b) del presente apartado será aplicable hasta el 31 de diciembre de 2030.**

Or. en

## **Enmienda 198** **Markus Ferber**

### **Propuesta de Directiva** **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4** Directiva 96/53/CE Artículo 4 ter – apartado 1

#### *Texto de la Comisión*

1. Cuando un Estado miembro, de conformidad con el artículo 4, apartado 2, letra a), permita la circulación en su territorio de conjuntos de vehículos cuyo peso máximo rebase los límites establecidos en los puntos 2.2.1 o 2.2.2 del anexo I, no podrá rechazar o prohibir la utilización en su territorio, en el tráfico internacional, de aquellos conjuntos de

#### *Enmienda*

1. Cuando un Estado miembro, de conformidad con el artículo 4, apartado 2, letra a), permita la circulación en su territorio de conjuntos de vehículos cuyo peso máximo rebase los límites establecidos en los puntos 2.2.1 o 2.2.2 del anexo I, no podrá rechazar o prohibir la utilización en su territorio, en el tráfico internacional, de aquellos conjuntos de

vehículos que cumplan los valores de peso fijados para el transporte nacional de mercancías, siempre que dichos conjuntos de vehículos no tengan un peso máximo autorizado superior a **44** toneladas.

vehículos que cumplan los valores de peso fijados para el transporte nacional de mercancías, siempre que dichos conjuntos de vehículos no tengan un peso máximo autorizado superior a **46** toneladas.

Or. en

### *Justificación*

*Con el fin de estimular la adopción de vehículos de emisión cero y la intermodalidad y aumentar los esfuerzos de descarbonización, permitiendo al mismo tiempo una carga útil adicional, se concederán 44 toneladas a los vehículos de motor de 3 ejes con semirremolques de 3 ejes y 2 toneladas adicionales para los vehículos de emisión cero, impulsados con combustibles alternativos o que participen en el transporte intermodal. El aumento global a 44 toneladas garantizará un menor número de viajes para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.*

### **Enmienda 199**

**Bergur Løkke Rasmussen**

#### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4**

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 ter – apartado 1

#### *Texto de la Comisión*

1. ***Cuando un*** Estado miembro, ***de conformidad con el artículo 4, apartado 2, letra a), permita*** la circulación en su territorio de conjuntos de vehículos ***cuyo*** peso máximo ***rebase los límites establecidos en los puntos 2.2.1 o 2.2.2 del anexo I,*** no podrá rechazar o prohibir la utilización en su territorio, en el tráfico internacional, de aquellos conjuntos de vehículos que cumplan los valores de peso fijados para el transporte nacional de mercancías, siempre que dichos conjuntos de vehículos no tengan un peso máximo autorizado superior a **44** toneladas.

#### *Enmienda*

1. ***Cualquier*** Estado miembro ***puede establecer sus propio pesos y dimensiones, pero debe permitir*** la circulación en su territorio de conjuntos de vehículos ***con un*** peso máximo ***de 60 toneladas en la red RTE-T y*** no podrá rechazar o prohibir la utilización en su territorio, en el tráfico internacional, de aquellos conjuntos de vehículos que cumplan los valores de peso fijados para el transporte nacional de mercancías, siempre que dichos conjuntos de vehículos no tengan un peso máximo autorizado superior a **60** toneladas.

Or. en

## **Enmienda 200**

**Ciarán Cuffe**

en nombre del Grupo Verts/ALE

### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4**

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 ter – apartado 2

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, el límite de peso de 44 toneladas establecido en el apartado 1 podrá rebasarse en caso de que el Estado miembro permita valores de peso más elevados para esos conjuntos de vehículos cuando participen en una operación de transporte intermodal.**

**suprimido**

Or. en

## **Enmienda 201**

**Bergur Løkke Rasmussen**

### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4**

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 ter – apartado 2

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, el límite de peso de 44 toneladas establecido en el apartado 1 podrá rebasarse en caso de que el Estado miembro permita valores de peso más elevados para esos conjuntos de vehículos cuando participen en una operación de transporte intermodal.**

**2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, el límite de peso de 60 toneladas establecido en el apartado 1 podrá rebasarse en caso de que el Estado miembro permita valores de peso más elevados para esos conjuntos de vehículos cuando participen en una operación de transporte intermodal.**

Or. en

## **Enmienda 202**

**Markus Ferber**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 4 ter – apartado 2

*Texto de la Comisión*

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, el límite de peso de **44** toneladas establecido en el apartado 1 podrá rebasarse en caso de que el Estado miembro permita valores de peso más elevados para esos conjuntos de vehículos cuando participen en una operación de transporte intermodal.

*Enmienda*

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, el límite de peso de **46** toneladas establecido en el apartado 1 podrá rebasarse en caso de que el Estado miembro permita valores de peso más elevados para esos conjuntos de vehículos cuando participen en una operación de transporte intermodal.

Or. en

**Enmienda 203**  
**Jan-Christoph Oetjen, Ondřej Kovařík**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 4 ter – apartado 3

*Texto de la Comisión*

3. *En vista de la creciente adopción de vehículos de emisión cero prevista, el presente artículo será aplicable hasta el 31 de diciembre de 2034.».*

*Enmienda*

*suprimido*

Or. en

**Enmienda 204**  
**Ciarán Cuffe**  
en nombre del Grupo Verts/ALE

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 4 ter – apartado 3

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**3.** *En vista de la creciente adopción de vehículos de emisión cero prevista, el presente artículo será aplicable hasta el 31 de diciembre de 2034.».*

**suprimido**

Or. en

**Enmienda 205**  
**Markus Ferber**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 4 ter – apartado 3

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**3.** En vista de la creciente adopción de vehículos de emisión cero prevista, el presente artículo será aplicable hasta el 31 de diciembre de **2034**.».

**3.** En vista de la creciente adopción de vehículos de emisión cero prevista, el presente artículo será aplicable hasta el 31 de diciembre de **2039, siempre y cuando las condiciones favorecedoras del mercado lo permitan**.».

Or. en

**Enmienda 206**  
**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Ondřej Kovařík**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 4 ter – apartado 3

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**3.** En vista de la creciente adopción de vehículos de emisión cero prevista, el presente artículo será aplicable hasta el 31 de diciembre de **2034**.».

**3.** En vista de la creciente adopción de vehículos de emisión cero prevista, el presente artículo será aplicable hasta el 31 de diciembre de **2039, si se dan condiciones favorecedoras**.».

*Justificación*

*Es importante contar con incentivos para que los operadores descarbonicen el transporte por carretera. Sin embargo, en aras de la seguridad jurídica y la coherencia legislativa, el calendario de eliminación gradual debe ajustarse lo más posible a los objetivos establecidos en las normas sobre emisiones de CO<sub>2</sub> para los vehículos pesados. Condiciones favorecedoras son, por ejemplo, la disponibilidad de infraestructuras y vehículos de emisión cero.*

**Enmienda 207**  
**Peter Lundgren**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 4 ter – apartado 3

*Texto de la Comisión*

3. En vista de la creciente adopción de vehículos de emisión cero prevista, ***el presente artículo será aplicable hasta el 31 de diciembre de 2034.***».

*Enmienda*

3. En vista de la creciente adopción de vehículos de emisión cero prevista, ***la aplicación del presente artículo se evaluará en 2040.***».

**Enmienda 208**  
**Bergur Løkke Rasmussen**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 4 ter – apartado 3

*Texto de la Comisión*

3. En vista de la creciente adopción de vehículos de emisión cero prevista, el presente artículo ***será aplicable hasta el 31 de diciembre de 2034.***».

*Enmienda*

3. En vista de la creciente adopción de vehículos de emisión cero prevista, el presente artículo ***se evaluará en 2035.***».



**Enmienda 209**  
**Jan-Christoph Oetjen**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 4 quater (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**Artículo 4 quater**

***La Comisión adoptará actos de ejecución por los que se establezcan corredores de transporte especial por carretera, así como un procedimiento simplificado de solicitud de permisos para el uso de dichos corredores. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 10 decies, apartado 2.***

Or. en

**Enmienda 210**  
**Ciarán Cuffe**  
en nombre del Grupo Verts/ALE

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra a bis (nueva)**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 6 – apartado 4

*Texto en vigor*

*Enmienda*

«4. Los vehículos provistos de una prueba de conformidad ***podrán someterse***:

- en lo que respecta a las normas comunes relativas a pesos, a controles por muestreo,
- en lo que se refiere a las normas comunes relativas a dimensiones, únicamente a controles en caso de sospecha de no

***a bis) el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:***

«4. Los vehículos provistos de una prueba de conformidad ***se someterán***:

- en lo que respecta a las normas comunes relativas a pesos, a controles por muestreo,
- en lo que se refiere a las normas comunes relativas a dimensiones, únicamente a controles en caso de sospecha de no

conformidad con la presente Directiva.».

conformidad con la presente Directiva.».

Or. en *Directiva 96/53/CE*

## **Enmienda 211**

**Ciarán Cuffe**

en nombre del Grupo Verts/ALE

### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra c**

*Directiva 96/53/CE*

**Artículo 6 – apartado 7**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**c) se añade el apartado 7 siguiente:**

**suprimida**

«

**7. Para que una operación de transporte pueda considerarse una operación de transporte intermodal a efectos de la presente Directiva, el expedidor o, si es diferente del expedidor, la empresa que organice la operación de transporte intermodal se asegurará de que los documentos a que se refieren los artículos 3 y 7 de la Directiva 92/106/CEE, según proceda, se registren y pongan a disposición en una plataforma IETM de conformidad con el Reglamento (UE) 2020/1056. Las autoridades competentes podrán acceder a esa información mediante la misma plataforma IETM en la que se registró la información de transporte, de conformidad con el Reglamento (UE) 2020/1056.».**

Or. en

*Justificación*

*Esta disposición debe tratarse como parte de la revisión de la Directiva de transporte combinado.*

## **Enmienda 212**

**Ciarán Cuffe**

en nombre del Grupo Verts/ALE

### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7**

Directiva 96/53/CE

Artículo 8 quater

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**7) Se inserta el artículo 8 quater siguiente:**

**suprimido**

«

#### ***Artículo 8 quater***

***Los portavehículos de caja abierta podrán rebasar las longitudes máximas establecidas en el punto 1.1 del anexo I cuando estén cargados, hasta un total de 20,75 metros, y deberán utilizar soportes de carga autorizados.***

***El voladizo o soporte de carga de los portavehículos no podrá sobresalir en relación con la carga. La carga podrá sobresalir por delante del vehículo de tracción hasta un máximo de 0,5 metros, siempre que el primer eje del vehículo transportado descansa en la estructura del remolque. La carga podrá sobresalir por atrás hasta un máximo de 1,5 metros, siempre que el último eje del vehículo transportado descansa en la estructura del remolque.».***

Or. en

#### *Justificación*

*Esta disposición aumenta la competencia entre el transporte de mercancías por carretera y en ferrocarril. Tiene sentido usar los camiones para los portavehículos en distancias cortas, pero no que se incentive su uso para los viajes transfronterizos mediante una mayor longitud. Además, como se indica en la evaluación de impacto, cuando las sobrecargas superan el límite de diseño, los riesgos para la seguridad aumentan sustancialmente.*

**Enmienda 213**  
**Peter Lundgren**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7 – parte introductoria**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 8 quater

*Texto de la Comisión*

Los portavehículos **de caja abierta** podrán rebasar las longitudes máximas establecidas en el punto 1.1 del anexo I cuando estén cargados, hasta un total de 20,75 metros, y deberán utilizar soportes de carga **autorizados**.

**El voladizo o soporte de carga de los portavehículos no podrá sobresalir en relación con la carga. La carga podrá sobresalir por delante del vehículo de tracción** hasta un máximo de 0,5 metros, siempre que **el primer eje** del vehículo transportado **descanse** en la estructura **del remolque**. La carga podrá sobresalir por **atrás** hasta un máximo de 1,5 metros, siempre que el **último** eje del vehículo transportado **descanse** en la estructura del remolque.».

*Enmienda*

Los portavehículos podrán rebasar las longitudes máximas establecidas en el punto 1.1 del anexo I cuando estén cargados, hasta un total de 20,75 metros, y deberán utilizar soportes de carga **traseros extensibles**.

**La** carga podrá sobresalir **por delante del portavehículos, salvo en el caso de los vehículos articulados**, hasta un máximo de 0,5 metros, siempre que **los ejes** del vehículo transportado **descansen** en la estructura **de la carrocería**. La carga podrá sobresalir por **la parte trasera** hasta un máximo de 1,5 metros, siempre que el eje **delantero** del vehículo transportado **o los ejes delanteros de los vehículos transportados descansen** en la estructura del remolque. **Los soportes de carga traseros extensibles no podrán sobresalir más que la carga que sobresale.**».

Or. en

**Enmienda 214**  
**Markus Ferber**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 8 quater – párrafo 1

*Texto de la Comisión*

Los portavehículos **de caja abierta** podrán rebasar las longitudes máximas establecidas en el punto 1.1 del anexo I

*Enmienda*

Los portavehículos podrán rebasar las longitudes máximas establecidas en el punto 1.1 del anexo I cuando estén

cuando estén cargados, hasta un total de 20,75 metros, y deberán utilizar soportes de carga autorizados.

cargados, hasta un total de 20,75 metros, y deberán utilizar soportes de carga autorizados, *como los soportes de carga traseros extensibles*.

Or. en

## **Enmienda 215**

**Jan-Christoph Oetjen, Elsi Katainen**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7**

Directiva 96/53/CE

Artículo 8 quater – párrafo 1

#### *Texto de la Comisión*

Los portavehículos de caja abierta podrán rebasar las longitudes máximas establecidas en el punto 1.1 del anexo I cuando estén cargados, hasta un total de 20,75 metros, y deberán utilizar soportes de carga *autorizados*.

#### *Enmienda*

Los portavehículos de caja abierta podrán rebasar las longitudes máximas establecidas en el punto 1.1 del anexo I cuando estén cargados, hasta un total de 20,75 metros, y deberán utilizar soportes de carga *traseros extensibles*.

Or. en

#### *Justificación*

*No existe ninguna definición sobre qué soportes de carga están «autorizados» y cuáles no. Por lo tanto, es necesario aclararlo.*

## **Enmienda 216**

**Marco Campomenosi**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7**

Directiva 96/53/CE

Artículo 8 quater – párrafo 1

#### *Texto de la Comisión*

Los portavehículos de caja abierta podrán rebasar las longitudes máximas establecidas en el punto 1.1 del anexo I cuando estén cargados, hasta un total

#### *Enmienda*

Los portavehículos de caja abierta podrán rebasar las longitudes máximas establecidas en el punto 1.1 del anexo I cuando estén cargados, hasta un total

de **20,75** metros, y deberán utilizar soportes de carga autorizados.

de **21** metros, y deberán utilizar soportes de carga autorizados.

Or. it

**Enmienda 217**  
**Massimiliano Salini**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 8 quater – párrafo 1

*Texto de la Comisión*

Los portavehículos de caja abierta podrán rebasar las longitudes máximas establecidas en el punto 1.1 del anexo I cuando estén cargados, hasta un total de **20,75** metros, y deberán utilizar soportes de carga autorizados.

*Enmienda*

Los portavehículos de caja abierta podrán rebasar las longitudes máximas establecidas en el punto 1.1 del anexo I cuando estén cargados, hasta un total de **21** metros, y deberán utilizar soportes de carga autorizados.

Or. en

**Enmienda 218**  
**Rovana Plumb**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 8 quater – párrafo 1

*Texto de la Comisión*

Los portavehículos **de caja abierta** podrán rebasar las longitudes máximas establecidas en el punto 1.1 del anexo I cuando estén cargados, hasta un total de 20,75 metros, y deberán utilizar soportes de carga **autorizados**.

*Enmienda*

Los portavehículos podrán rebasar las longitudes máximas establecidas en el punto 1.1 del anexo I cuando estén cargados, hasta un total de 20,75 metros, y deberán utilizar soportes de carga **traseros extensibles**.

Or. en

**Enmienda 219**  
**Bergur Løkke Rasmussen**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 8 quater – párrafo 1

*Texto de la Comisión*

Los portavehículos **de caja abierta** podrán rebasar las longitudes máximas establecidas en el punto 1.1 del anexo I cuando estén cargados, hasta un total de 20,75 metros, y deberán utilizar soportes de carga autorizados.

*Enmienda*

Los portavehículos podrán rebasar las longitudes máximas establecidas en el punto 1.1 del anexo I cuando estén cargados, hasta un total de 20,75 metros, y deberán utilizar soportes de carga autorizados.

Or. en

**Enmienda 220**  
**Rovana Plumb**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 8 quater – párrafo 2

*Texto de la Comisión*

***El voladizo o soporte de carga de los portavehículos no podrá sobresalir en relación con la carga.*** La carga podrá sobresalir por delante del ***vehículo de tracción*** hasta un máximo de 0,5 metros, siempre que ***el primer eje*** del vehículo transportado descansa en la estructura ***del remolque***. La carga podrá sobresalir por ***atrás*** hasta un máximo de 1,5 metros, siempre que ***el último eje*** del vehículo transportado ***descanse*** en la estructura del remolque.».

*Enmienda*

La carga podrá sobresalir por delante del ***portavehículos, salvo en el caso de los vehículos articulados,*** hasta un máximo de 0,5 metros, siempre que ***los ejes*** del vehículo transportado descansen en la estructura ***de la carrocería***. La carga podrá sobresalir por ***la parte trasera*** hasta un máximo de 1,5 metros, siempre que ***el eje delantero del vehículo transportado o los ejes delanteros de los vehículos transportados descansen*** en la estructura del remolque. ***Los soportes de carga traseros extensibles no podrán sobresalir más que la carga que sobresale.».***

Or. en

**Enmienda 221**  
**Markus Ferber**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7**  
Directiva 95/53/CE  
Artículo 8 quater – párrafo 2

*Texto de la Comisión*

***El voladizo o soporte de carga de los portavehículos no podrá sobresalir en relación con la carga.*** La carga podrá sobresalir por delante del ***vehículo de tracción*** hasta un máximo de 0,5 metros, siempre que ***el primer eje*** del vehículo transportado ***descanse*** en la estructura del remolque. La carga podrá sobresalir por atrás hasta un máximo de 1,5 metros, siempre que el ***último*** eje del vehículo transportado descansa en la estructura del remolque.».

*Enmienda*

La carga podrá sobresalir por delante del ***portavehículos, salvo en el caso de los vehículos articulados,*** hasta un máximo de 0,5 metros, siempre que ***los ejes*** del vehículo transportado ***descansen*** en la estructura del remolque. La carga podrá sobresalir por atrás hasta un máximo de 1,5 metros, siempre que el eje ***delantero*** del vehículo transportado descansa en la estructura del remolque.».

Or. en

*Justificación*

*Aclaración, ya que no hay una definición reconocida para los portavehículos de caja «abierta» y «cerrada» y para dejar margen para que entren en el mercado diseños parciales o futuros, reflejando al mismo tiempo la realidad operativa del sector de los portavehículos.*

**Enmienda 222**  
**Massimiliano Salini**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 8 quater – párrafo 2

*Texto de la Comisión*

El voladizo o soporte de carga de los portavehículos no podrá sobresalir en relación con la carga. La carga podrá sobresalir por delante del vehículo de tracción hasta un máximo de 0,5 metros, siempre que el primer eje del vehículo

*Enmienda*

El voladizo o soporte de carga de los portavehículos no podrá sobresalir en relación con la carga. La carga podrá sobresalir por delante del vehículo de tracción hasta un máximo de 0,5 metros, siempre que el primer eje del vehículo



transportado descansa en la estructura del *remolque*. La carga podrá sobresalir por atrás hasta un máximo de 1,5 metros, siempre que el último eje del vehículo transportado descansa en la estructura del remolque.».

transportado descansa en la estructura del *vehículo de motor*. La carga podrá sobresalir por atrás hasta un máximo de 1,5 metros, siempre que el último eje del vehículo transportado descansa en la estructura del remolque.».

Or. en

**Enmienda 223**  
**Marco Campomenosi**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 8 quater – párrafo 2

*Texto de la Comisión*

El voladizo o soporte de carga de los portavehículos no podrá sobresalir en relación con la carga. La carga podrá sobresalir por delante del vehículo de tracción hasta un máximo de 0,5 metros, siempre que el primer eje del vehículo transportado descansa en la estructura del *remolque*. La carga podrá sobresalir por atrás hasta un máximo de 1,5 metros, siempre que el último eje del vehículo transportado descansa en la estructura del remolque.».

*Enmienda*

El voladizo o soporte de carga de los portavehículos no podrá sobresalir en relación con la carga. La carga podrá sobresalir por delante del vehículo de tracción hasta un máximo de 0,5 metros, siempre que el primer eje del vehículo transportado descansa en la estructura del *vehículo de motor*. La carga podrá sobresalir por atrás hasta un máximo de 1,5 metros, siempre que el último eje del vehículo transportado descansa en la estructura del remolque.».

Or. it

**Enmienda 224**  
**Peter Lundgren**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 8 – letra a**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 9 bis – apartado 1

*Texto de la Comisión*

1. Los vehículos o conjuntos de

*Enmienda*

1. Los vehículos o conjuntos de

vehículos que cumplan lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2018/858 podrán rebasar las longitudes máximas establecidas en el punto 1.1 del anexo I de la presente Directiva, siempre que sus cabinas mejoren el rendimiento aerodinámico y la eficiencia energética, **así como** el rendimiento en materia de seguridad. Cualquier rebasamiento de las longitudes máximas permitidas en virtud del presente artículo podrá también utilizarse para instalar tecnologías de emisión cero. Los vehículos o conjuntos de vehículos equipados con esas cabinas deberán cumplir el punto 1.5 del anexo I de la presente Directiva y cualquier rebasamiento de las longitudes máximas no implicará un aumento de la capacidad de carga de dichos vehículos.

vehículos que cumplan lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2018/858 podrán rebasar las longitudes máximas establecidas en el punto 1.1 del anexo I de la presente Directiva, siempre que sus cabinas mejoren el rendimiento aerodinámico, la eficiencia energética, el rendimiento en materia de seguridad **y la comodidad del conductor**. Cualquier rebasamiento de las longitudes máximas permitidas en virtud del presente artículo podrá también utilizarse para instalar tecnologías de emisión cero. Los vehículos o conjuntos de vehículos equipados con esas cabinas deberán cumplir el punto 1.5 del anexo I de la presente Directiva y cualquier rebasamiento de las longitudes máximas no implicará un aumento de la capacidad de carga de dichos vehículos.

Or. en

## **Enmienda 225** **Mario Furore**

### **Propuesta de Directiva** **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 8 – letra a** Directiva 96/53/CE Artículo 9 bis – apartado 1

#### *Texto de la Comisión*

1. Los vehículos o conjuntos de vehículos que cumplan lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2018/858 podrán rebasar las longitudes máximas establecidas en el punto 1.1 del anexo I de la presente Directiva, siempre que sus cabinas mejoren el rendimiento aerodinámico y la eficiencia energética, así como el rendimiento en materia de seguridad. Cualquier rebasamiento de las longitudes máximas permitidas en virtud del presente artículo podrá también utilizarse para instalar tecnologías de emisión cero. Los vehículos o conjuntos de vehículos equipados con esas cabinas deberán cumplir el punto 1.5

#### *Enmienda*

1. Los vehículos o conjuntos de vehículos que cumplan lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2018/858 podrán rebasar las longitudes máximas establecidas en el punto 1.1 del anexo I de la presente Directiva, siempre que sus cabinas mejoren el rendimiento aerodinámico y la eficiencia energética, así como el rendimiento en materia de seguridad. Cualquier rebasamiento de las longitudes máximas permitidas en virtud del presente artículo podrá también utilizarse para instalar tecnologías de emisión cero. Los vehículos o conjuntos de vehículos equipados con esas cabinas deberán cumplir el punto 1.5

del anexo I de la presente Directiva y cualquier rebasamiento de las longitudes máximas no implicará un aumento de la capacidad de carga de dichos vehículos.

del anexo I de la presente Directiva y cualquier rebasamiento de las longitudes máximas no implicará un aumento de la capacidad de carga de dichos vehículos.

***Cuando las cabinas estén equipadas con aseos, estos no podrán retirarse para permitir la instalación de tecnología de emisión cero.***

Or. it

## **Enmienda 226**

**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 8 – letra a**

Directiva 96/53/CE

Artículo 9 bis – apartado 1

#### *Texto de la Comisión*

1. Los vehículos o conjuntos de vehículos que cumplan lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2018/858 podrán rebasar las longitudes máximas establecidas en el punto 1.1 del anexo I de la presente Directiva, siempre que sus cabinas mejoren el rendimiento aerodinámico y la eficiencia energética, así como el rendimiento en materia de seguridad. Cualquier rebasamiento de las longitudes máximas permitidas en virtud del presente artículo podrá también utilizarse para instalar tecnologías de emisión cero. Los vehículos o conjuntos de vehículos equipados con esas cabinas deberán cumplir el punto 1.5 del anexo I de la presente Directiva y cualquier rebasamiento de las longitudes máximas no implicará un aumento de la capacidad de carga de dichos vehículos.

#### *Enmienda*

1. Los vehículos o conjuntos de vehículos que cumplan lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2018/858 podrán rebasar las longitudes máximas establecidas en el punto 1.1 del anexo I de la presente Directiva, siempre que sus cabinas mejoren el rendimiento aerodinámico, la eficiencia energética **y la comodidad del conductor**, así como el rendimiento en materia de seguridad. Cualquier rebasamiento de las longitudes máximas permitidas en virtud del presente artículo podrá también utilizarse para instalar tecnologías de emisión cero. Los vehículos o conjuntos de vehículos equipados con esas cabinas deberán cumplir el punto 1.5 del anexo I de la presente Directiva y cualquier rebasamiento de las longitudes máximas no implicará un aumento de la capacidad de carga de dichos vehículos.

Or. en

**Enmienda 227**  
**Markus Ferber**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 8 – letra a**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 9 bis – apartado 1

*Texto de la Comisión*

1. Los vehículos o conjuntos de vehículos que cumplan lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2018/858 podrán rebasar las longitudes máximas establecidas en el punto 1.1 del anexo I de la presente Directiva, siempre que sus cabinas mejoren el rendimiento aerodinámico y la eficiencia energética, **así como** el rendimiento en materia de seguridad. Cualquier rebasamiento de las longitudes máximas permitidas en virtud del presente artículo podrá también utilizarse para instalar tecnologías de emisión cero. Los vehículos o conjuntos de vehículos equipados con esas cabinas deberán cumplir el punto 1.5 del anexo I de la presente Directiva y cualquier rebasamiento de las longitudes máximas no implicará un aumento de la capacidad de carga de dichos vehículos.

*Enmienda*

1. Los vehículos o conjuntos de vehículos que cumplan lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2018/858 podrán rebasar las longitudes máximas establecidas en el punto 1.1 del anexo I de la presente Directiva, siempre que sus cabinas mejoren el rendimiento aerodinámico, la eficiencia energética, el rendimiento en materia de seguridad **y la comodidad del conductor**. Cualquier rebasamiento de las longitudes máximas permitidas en virtud del presente artículo podrá también utilizarse para instalar tecnologías de emisión cero. Los vehículos o conjuntos de vehículos equipados con esas cabinas deberán cumplir el punto 1.5 del anexo I de la presente Directiva y cualquier rebasamiento de las longitudes máximas no implicará un aumento de la capacidad de carga de dichos vehículos.

Or. en

*Justificación*

*El sector del transporte de mercancías por carretera experimenta una escasez crónica de conductores; la mejora de la seguridad y la comodidad general son esenciales para ayudar a paliarla.*

**Enmienda 228**  
**Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 8 – letra a**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 9 bis – apartado 1

*Texto de la Comisión*

1. Los vehículos o conjuntos de vehículos que cumplan lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2018/858 podrán rebasar las longitudes máximas establecidas en el punto 1.1 del anexo I de la presente Directiva, siempre que sus cabinas mejoren el rendimiento aerodinámico y la eficiencia energética, **así como** el rendimiento en materia de seguridad. Cualquier rebasamiento de las longitudes máximas permitidas en virtud del presente artículo podrá también utilizarse para instalar tecnologías de emisión cero. Los vehículos o conjuntos de vehículos equipados con esas cabinas deberán cumplir el punto 1.5 del anexo I de la presente Directiva y cualquier rebasamiento de las longitudes máximas no implicará un aumento de la capacidad de carga de dichos vehículos.

*Enmienda*

1. Los vehículos o conjuntos de vehículos que cumplan lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2018/858 podrán rebasar las longitudes máximas establecidas en el punto 1.1 del anexo I de la presente Directiva, siempre que sus cabinas mejoren el rendimiento aerodinámico, la eficiencia energética, el rendimiento en materia de seguridad **y la comodidad del conductor**. Cualquier rebasamiento de las longitudes máximas permitidas en virtud del presente artículo podrá también utilizarse para instalar tecnologías de emisión cero. Los vehículos o conjuntos de vehículos equipados con esas cabinas deberán cumplir el punto 1.5 del anexo I de la presente Directiva y cualquier rebasamiento de las longitudes máximas no implicará un aumento de la capacidad de carga de dichos vehículos.

Or. en

**Enmienda 229**

**Ciarán Cuffe**

en nombre del Grupo Verts/ALE

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 8 bis (nuevo)**

Directiva 96/53/CE

Artículo 9 ter (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**8 bis) Se inserta el artículo 9 ter siguiente:**

**«En el plazo de un año a partir de la entrada en vigor de la presente Directiva, la Comisión Europea modificará la legislación pertinente sobre homologación de tipo, incluido el Reglamento (UE) 2018/858<sup>6 bis</sup>, para garantizar que los nuevos vehículos o conjuntos de vehículos**

*sean técnica y operativamente compatibles con los requisitos de transbordo intermodal, incluidos, entre otros, los requisitos de peso, forma, tamaño, adecuación para la grúa, resistencia a las fuerzas aerodinámicas ferroviarias y retractabilidad y plegabilidad de los dispositivos sobresalientes.».*

---

*<sup>6 bis</sup> Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 y por el que se deroga la Directiva 2007/46/CE.*

Or. en

#### *Justificación*

*En la actualidad, la mayoría de las unidades de transporte por carretera no son compatibles con su transporte por ferrocarril o por vías navegables y, a fin de evitar que se obstaculice un segmento importante del mercado (en particular a la luz de los cambios introducidos en el anexo I), es fundamental garantizar que cualquier nueva unidad de transporte por carretera que se comercialice tenga un diseño compatible con las operaciones de transporte intermodal.*

#### **Enmienda 230** **Dominique Riquet**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 10 ter – apartado 1 – párrafo 1

#### *Texto de la Comisión*

Los pesos y los pesos por eje máximos autorizados de los vehículos impulsados por combustibles alternativos o de los

#### *Enmienda*

Los pesos y los pesos por eje máximos autorizados de los vehículos impulsados por combustibles alternativos o de los

vehículos de emisión cero serán los establecidos en los puntos 2.2, 2.3, 2.4, 3.4.2 y 3.4.3 del anexo I.

vehículos de emisión cero serán los establecidos en los puntos 2.2, 2.3, 2.4, 3.4.2 y 3.4.3 del anexo I.

***Los vehículos impulsados por combustibles alternativos también deberán respetar los límites de peso máximo autorizado por eje indicados en el anexo I, punto 3.***

Or. en

**Enmienda 231**  
**Markus Ferber**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 10 ter – apartado 1 – párrafo 1

*Texto de la Comisión*

Los pesos y los pesos por eje máximos autorizados de los vehículos impulsados por combustibles alternativos o de los vehículos de emisión cero serán los establecidos en los puntos 2.2, 2.3, 2.4, 3.4.2 y 3.4.3 del anexo I.

*Enmienda*

Los pesos y los pesos por eje máximos autorizados de los vehículos impulsados por combustibles alternativos o de los vehículos de emisión cero serán los establecidos en los puntos 2.2, 2.3, 2.4 y 3.4.2 del anexo I.

Or. en

*Justificación*

*Sincronización con los cambios en el anexo.*

**Enmienda 232**  
**Dominique Riquet**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 10 ter – apartado 1 – párrafo 2

*Texto de la Comisión*

El peso adicional requerido por los

*Enmienda*

El peso adicional requerido por los

vehículos impulsados por combustibles alternativos *distintos de los vehículos de emisión cero* se definirá sobre la base de la documentación proporcionada por el fabricante cuando el vehículo en cuestión esté homologado. Dicho peso adicional se indicará en la prueba de conformidad que exige el artículo 6.

vehículos impulsados por combustibles alternativos se definirá sobre la base de la documentación proporcionada por el fabricante cuando el vehículo en cuestión esté homologado. Dicho peso adicional se indicará en la prueba de conformidad que exige el artículo 6.

Or. en

### **Enmienda 233**

**Ciarán Cuffe**

en nombre del Grupo Verts/ALE

### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9**

Directiva 96/53/CE

Artículo 10 ter – apartado 1 – párrafo 4

#### *Texto de la Comisión*

Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 10 nonies, a fin de completar la presente Directiva actualizando la lista de combustibles alternativos mencionados en el artículo 2 que requieran peso adicional. Es de particular importancia que la Comisión observe su práctica habitual y lleve a cabo consultas con expertos, incluidos los de los Estados miembros, antes de adoptar dichos actos delegados.

#### *Enmienda*

Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 10 nonies, a fin de completar la presente Directiva actualizando la lista de combustibles alternativos mencionados en el artículo 2 que requieran peso adicional, ***siempre y cuando dichos aditamentos estén destinados a que un vehículo cumpla con lo establecido en el artículo 3, punto 11, del Reglamento (UE) 2019/1242<sup>1 bis</sup>***. Es de particular importancia que la Comisión observe su práctica habitual y lleve a cabo consultas con expertos, incluidos los de los Estados miembros, antes de adoptar dichos actos delegados.

---

<sup>1 bis</sup> ***Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de junio de 2019 por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> para vehículos pesados nuevos y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 595/2009 y (UE)***



**Enmienda 234**  
**Dominique Riquet**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 10 ter – apartado 2

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**2. Las longitudes máximas establecidas en el punto 1.1 del anexo I para los vehículos de emisión cero o los conjuntos de vehículos que incluyan vehículos de emisión cero podrán rebasarse en la longitud adicional que sea necesaria para dar cabida a la tecnología de emisión cero, con un máximo de 90 cm, a fin de permitir la instalación de tales dispositivos. Dichos vehículos o conjuntos de vehículos de emisión cero cumplirán lo dispuesto en los puntos 1.5 y 1.5 bis del anexo I de la presente Directiva, y cualquier rebasamiento de las longitudes máximas no dará lugar a un aumento de la longitud de carga de dichos vehículos o conjuntos de vehículos, a fin de garantizar la compatibilidad de los remolques y semirremolques con los requisitos aplicables a las operaciones de transporte intermodal.**

**suprimido**

**La longitud adicional requerida por los vehículos de emisión cero se definirá sobre la base de la documentación proporcionada por el fabricante cuando el vehículo en cuestión esté homologado. Dicha longitud adicional se indicará en la prueba de conformidad que exige el artículo 6.»**

**Enmienda 235**

**Ciarán Cuffe**

en nombre del Grupo Verts/ALE

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9**

Directiva 96/53/CE

Artículo 10 ter – apartado 2 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**2 bis.** *La Comisión revisará la legislación sobre homologación de tipo de la Unión para tener en cuenta los requisitos establecidos en los puntos 3.4.2, 3.4.3 y 3.4.4 del anexo I.*

Or. en

**Enmienda 236**

**Peter Lundgren**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 10**

Directiva 96/53/CE

Artículo 10 quater

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

Las longitudes máximas establecidas en el punto 1.1 del anexo I, a reserva, cuando sea aplicable, del artículo 9 bis, apartado 1, y del artículo 10 ter, apartado 2, y la distancia máxima establecida en el punto 1.6 del anexo I podrán rebasarse en 15 cm en el caso de los vehículos o conjuntos de vehículos que transporten contenedores de 45 pies de longitud o cajas móviles de 45 pies de longitud, con o sin carga, siempre que el transporte por carretera del contenedor o de la caja móvil en cuestión forme parte de una operación de transporte intermodal.»

Las longitudes máximas establecidas en el punto 1.1 del anexo I, a reserva, cuando sea aplicable, del artículo 9 bis, apartado 1, y del artículo 10 ter, apartado 2, y la distancia máxima establecida en el punto 1.6 del anexo I podrán rebasarse en 15 cm en el caso de los vehículos o conjuntos de vehículos que transporten contenedores de 45 pies de longitud o cajas móviles de 45 pies de longitud, con o sin carga, siempre que el transporte por carretera del contenedor o de la caja móvil en cuestión forme parte de una operación de transporte intermodal. **Los contenedores**

*de 45 pies o más de longitud y las cajas móviles que formen parte de una operación de transporte intermodal también podrán transportarse mediante un conjunto de vehículos articulados con un semirremolque de hasta 15 metros de longitud, siempre que se cumplan las condiciones establecidas en el artículo 4, apartados 1 y 2.».*

Or. en

### **Enmienda 237**

**Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero**

#### **Propuesta de Directiva**

##### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 10**

Directiva 96/53/CE

Artículo 10 quater

#### *Texto de la Comisión*

Las longitudes máximas establecidas en el punto 1.1 del anexo I, a reserva, cuando sea aplicable, del artículo 9 bis, apartado 1, y del artículo 10 ter, apartado 2, y la distancia máxima establecida en el punto 1.6 del anexo I podrán rebasarse en **15 cm en** el caso de los vehículos o conjuntos de vehículos que transporten contenedores de 45 pies de longitud o cajas móviles de 45 pies de longitud, con o sin carga, siempre que el transporte por carretera del contenedor o de la caja móvil en cuestión forme parte de una operación de transporte intermodal.».

#### *Enmienda*

Las longitudes máximas establecidas en el punto 1.1 del anexo I, a reserva, cuando sea aplicable, del artículo 9 bis, apartado 1, y del artículo 10 ter, apartado 2, y la distancia máxima establecida en el punto 1.6 del anexo I podrán rebasarse en el caso de los vehículos o conjuntos de vehículos que transporten contenedores de 45 **o 48** pies de longitud o cajas móviles de 45 pies de longitud, con o sin carga, siempre que el transporte por carretera del contenedor o de la caja móvil en cuestión forme parte de una operación de transporte intermodal.».

Or. en

### **Enmienda 238**

**Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner**

#### **Propuesta de Directiva**

##### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 13 – letra a**

Directiva 96/53/CE  
Artículo 10 quinquies – apartado 1 – párrafo nuevo

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***Los sistemas automáticos certificados estarán vinculados a la ventanilla única de contacto a nivel nacional para permisos especiales o disposiciones similares establecidas en el artículo 4 bis, a fin de poder reconocer los vehículos o conjuntos de vehículos que superen los pesos máximos autorizados y estén en posesión de un permiso especial.***

Or. en

### **Enmienda 239**

**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen**

#### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 13 – letra a**

Directiva 96/53/CE

Artículo 10 quinquies – apartado 1 – párrafo 2

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

Si un Estado miembro opta por establecer sistemas automáticos en las infraestructuras viarias, garantizará como mínimo el despliegue de dichos sistemas en la red transeuropea de transporte por carretera establecida en el Reglamento (UE) n.º 1315/2013\*.

Si un Estado miembro opta por establecer sistemas automáticos en las infraestructuras viarias, garantizará como mínimo el despliegue de dichos sistemas en la red transeuropea de transporte por carretera establecida en el Reglamento (UE) n.º 1315/2013\*. ***Los sistemas automáticos deberán ser capaces, si es técnicamente posible, de identificar los vehículos o conjuntos de vehículos con un permiso especial y vincular las condiciones establecidas en el permiso con los pesos y dimensiones máximos autorizados.***

Or. en

*Justificación*

*Los sistemas de identificación automática deben ser capaces de identificar los vehículos o*

*conjuntos de vehículos que superen los pesos y dimensiones máximos autorizados, pero que dispongan de un permiso especial para ello. Los vehículos con permiso especial no deben recibir una sanción injustificada debido a la información facilitada por un sistema de identificación automática.*

**Enmienda 240**  
**Peter Lundgren**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 13 – letra a**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 10 quinquies – apartado 1 – párrafo 2

*Texto de la Comisión*

Si un Estado miembro opta por establecer sistemas automáticos en las infraestructuras viarias, garantizará como mínimo el despliegue de dichos sistemas en la red transeuropea de transporte por carretera establecida en el Reglamento (UE) n.º 1315/2013\*.

*Enmienda*

Si un Estado miembro opta por establecer sistemas automáticos en las infraestructuras viarias, garantizará como mínimo el despliegue de dichos sistemas en la red transeuropea de transporte por carretera establecida en el Reglamento (UE) n.º 1315/2013\*. ***Los sistemas automáticos deberán ser capaces de identificar los vehículos o conjuntos de vehículos con un permiso especial y vincular las condiciones establecidas en el permiso con los pesos y dimensiones máximos autorizados.***

Or. en

**Enmienda 241**  
**Ciarán Cuffe**  
en nombre del Grupo Verts/ALE

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 13 – letra a**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 10 quinquies – apartado 1 – párrafo 3

*Texto de la Comisión*

***Ningún Estado miembro impondrá la instalación de equipos de pesaje a bordo de vehículos o conjuntos de vehículos que***

*Enmienda*

***En un plazo de cuatro años a partir de la entrada en vigor de la presente Directiva, todos los vehículos y conjuntos de***

*estén matriculados en otro Estado miembro.*

vehículos *deberá estar equipados con equipos de pesaje a bordo conectados a los tacógrafos a bordo.*

Or. en

**Enmienda 242**  
**Kateřina Konečná**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 13 – letra a**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 10 quinquies – apartado 1 – párrafo 3

*Texto de la Comisión*

*Ningún Estado miembro impondrá la instalación de equipos de pesaje a bordo de vehículos o conjuntos de vehículos que estén matriculados en otro Estado miembro.*

*Enmienda*

*En un plazo de cinco años a partir de la entrada en vigor de la presente Directiva, todos los vehículos y conjuntos de vehículos deberán estar equipados con un equipo de pesaje a bordo.*

Or. en

*Justificación*

*En vez de depender únicamente de sistemas de pesaje instalados esporádicamente en las infraestructuras viarias (fáciles de eludir a través de rutas alternativas que, probablemente lleguen a estar congestionadas), se logrará una mejor aplicación de la legislación vial mediante sistemas a bordo de seguimiento continuo del peso basados en sensores de peso conectados a los tacógrafos ya existentes.*

**Enmienda 243**  
**Kosma Złotowski**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 13 – letra a**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 10 quinquies – apartado 1 – párrafo 4

*Texto de la Comisión*

Sin perjuicio del Derecho de la Unión y nacional, cuando se usen sistemas automáticos para determinar la comisión de

*Enmienda*

Sin perjuicio del Derecho de la Unión y nacional, cuando se usen sistemas automáticos para determinar la comisión de

infracciones de la presente Directiva e imponer sanciones, dichos sistemas automáticos deberán estar certificados. Cuando se utilicen sistemas automáticos solo a efectos de identificación, estos no requerirán certificación.

infracciones de la presente Directiva e imponer sanciones, dichos sistemas automáticos deberán estar certificados. ***Estos sistemas también deben estar vinculados al sistema electrónico de licencias de transporte atípico para que puedan identificar los vehículos autorizados que transportan cargas indivisibles.*** Cuando se utilicen sistemas automáticos solo a efectos de identificación, estos no requerirán certificación.

Or. pl

#### **Enmienda 244**

**Markus Ferber, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska**

#### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 13 – letra a**

Directiva 96/53/CE

Artículo 10 quinquies – apartado 1 – párrafo 4

#### *Texto de la Comisión*

Sin perjuicio del Derecho de la Unión y nacional, cuando se usen sistemas automáticos para determinar la comisión de infracciones de la presente Directiva e imponer sanciones, dichos sistemas automáticos deberán estar certificados. Cuando se utilicen sistemas automáticos solo a efectos de identificación, estos no requerirán certificación.

#### *Enmienda*

Sin perjuicio del Derecho de la Unión y nacional, cuando se usen sistemas automáticos para determinar la comisión de infracciones de la presente Directiva e imponer sanciones, dichos sistemas automáticos deberán estar certificados. ***Estos sistemas también deberán estar vinculados a un sistema electrónico de concesión de licencias para los transportes especiales con el fin de reconocer vehículos autorizados que transportan cargas indivisibles.*** Cuando se utilicen sistemas automáticos solo a efectos de identificación, estos no requerirán certificación.

Or. en

#### **Enmienda 245**

**Ciarán Cuffe**

en nombre del Grupo Verts/ALE

### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 13 – letra a**

Directiva 96/53/CE

Artículo 10 quinquies – apartado 2

#### *Texto de la Comisión*

Los Estados miembros llevarán a cabo, cada año civil, al menos **seis** controles por cada millón de vehículos-km recorridos por vehículos o conjuntos de vehículos utilizados para el transporte de mercancías en su territorio e incluidos en el ámbito de aplicación de la presente Directiva en relación con los pesos de dichos vehículos o conjuntos de vehículos, independientemente del país de matriculación de dichos vehículos o del país en el que se hayan puesto en circulación. Los controles de conformidad incluirán **un número adecuado de controles efectuados** por la noche.»;

#### *Enmienda*

Los Estados miembros llevarán a cabo, cada año civil, al menos **veinte** controles por cada millón de vehículos-km recorridos por vehículos o conjuntos de vehículos utilizados para el transporte de mercancías en su territorio e incluidos en el ámbito de aplicación de la presente Directiva en relación con los pesos de dichos vehículos o conjuntos de vehículos, independientemente del país de matriculación de dichos vehículos o del país en el que se hayan puesto en circulación. Los controles de conformidad incluirán **al menos cinco controles por cada millón de vehículos-km recorridos** por la noche.»;

Or. en

### **Enmienda 246**

**Peter Lundgren**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 14**

Directiva 96/53/CE

Artículo 10 quinquies bis – apartado 2

#### *Texto de la Comisión*

2. Cuando un Estado miembro aplique PAI con arreglo al apartado 1, velará por que sus regímenes de PAI cumplan lo dispuesto en la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo\*. En particular, los Estados miembros velarán por que los datos relacionados con el régimen de PAI que entren en el ámbito de aplicación de la Directiva 2010/40/UE,

#### *Enmienda*

2. Cuando un Estado miembro aplique PAI con arreglo al apartado 1, velará por que sus regímenes de PAI cumplan lo dispuesto en la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo\*. En particular, los Estados miembros velarán por que los datos relacionados con el régimen de PAI que entren en el ámbito de aplicación de la Directiva 2010/40/UE,



incluidas las restricciones de peso, longitud, anchura o altura, estén disponibles en formato digital legible por máquina y sean accesibles a través de los puntos de acceso nacionales establecidos con arreglo al Reglamento Delegado (UE) 2022/670\*\*.

incluidas las restricciones de peso, longitud, anchura o altura, estén disponibles en formato digital legible por máquina y sean accesibles a través de los puntos de acceso nacionales establecidos con arreglo al Reglamento Delegado (UE) 2022/670\*\*. **Los Estados miembros también deberán garantizar que el régimen de PAI sea capaz de identificar los vehículos y conjuntos de vehículos con un permiso especial y vincular las condiciones establecidas en el permiso con los pesos y dimensiones máximos autorizados.**

Or. en

## Enmienda 247

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 14

Directiva 96/53/CE

Artículo 10 quinquies bis – apartado 2

#### *Texto de la Comisión*

2. Cuando un Estado miembro aplique PAI con arreglo al apartado 1, velará por que sus regímenes de PAI cumplan lo dispuesto en la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo\*. En particular, los Estados miembros velarán por que los datos relacionados con el régimen de PAI que entren en el ámbito de aplicación de la Directiva 2010/40/UE, incluidas las restricciones de peso, longitud, anchura o altura, estén disponibles en formato digital legible por máquina y sean accesibles a través de los puntos de acceso nacionales establecidos con arreglo al Reglamento Delegado (UE) 2022/670\*\*.

#### *Enmienda*

2. Cuando un Estado miembro aplique PAI con arreglo al apartado 1, velará por que sus regímenes de PAI cumplan lo dispuesto en la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo\*. En particular, los Estados miembros velarán por que los datos relacionados con el régimen de PAI que entren en el ámbito de aplicación de la Directiva 2010/40/UE, incluidas las restricciones de peso, longitud, anchura o altura, estén disponibles en formato digital legible por máquina y sean accesibles a través de los puntos de acceso nacionales establecidos con arreglo al Reglamento Delegado (UE) 2022/670\*\*. **Los Estados miembros también deberán garantizar que el régimen de PAI sea capaz de identificar los vehículos y conjuntos de vehículos con un permiso especial y vincular las**

***condiciones establecidas en el permiso con los pesos y dimensiones máximos autorizados.***

Or. en

*Justificación*

*Las políticas de acceso inteligente deben ser capaces de identificar los vehículos o conjuntos de vehículos que superen los pesos y dimensiones máximos autorizados, pero que dispongan de un permiso especial para ello. Los vehículos con permiso especial no deben recibir una sanción injustificada debido a la información facilitada por un sistema de identificación automática.*

**Enmienda 248**  
**Dominique Riquet**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 14**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 10 quinquies bis – apartado 3 – letra a

*Texto de la Comisión*

a) definir los criterios para conceder acceso a los vehículos pesados, incluidos, entre otros, el peso del vehículo, su longitud, las especificaciones técnicas y el cumplimiento de normas de seguridad específicas;

*Enmienda*

a) definir los criterios para conceder acceso a los vehículos pesados, incluidos, entre otros, el peso del vehículo, su longitud, ***su altura***, las especificaciones técnicas y el cumplimiento de normas de seguridad específicas;

Or. en

**Enmienda 249**  
**Ciarán Cuffe**  
en nombre del Grupo Verts/ALE

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 14 bis (nuevo)**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 10 sexies – párrafo 1 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***14 bis) En el artículo 10 sexies, se añade el párrafo siguiente:***

*«Los Estados miembros velarán por que los ingresos generados mediante estas sanciones se utilicen para desarrollar y apoyar las operaciones de transporte intermodal, reducir los costes externos generados por las operaciones de transporte por carretera y mejorar las operaciones de transporte transfronterizas por ferrocarril y por vías navegables.»;*

Or. en

**Enmienda 250**  
**Dominique Riquet**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 15**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 10 ter – punto 15

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*15) En el artículo 10 septies, apartado 1, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:*

*suprimido*

«

*a) el expedidor entregue al transportista al que haya confiado el transporte de un contenedor o de una caja móvil una declaración en la que indique el peso y la altura del contenedor o de la caja móvil transportado, y*

».

Or. en

**Enmienda 251**  
**Ciarán Cuffe**  
en nombre del Grupo Verts/ALE

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 16**

Directiva 96/53/CE  
Artículo 10 octies – apartado 2

*Texto de la Comisión*

2. La Comisión analizará la información recibida con arreglo al apartado 1 y, sobre la base de la información recibida, presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la ejecución de la presente Directiva, a más tardar **trece** meses después de haber recibido la información de todos los Estados miembros. Dicho informe incluirá información sobre los avances pertinentes en los ámbitos en cuestión.

*Enmienda*

2. La Comisión analizará la información recibida con arreglo al apartado 1 y, sobre la base de la información recibida, presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la ejecución de la presente Directiva, a más tardar **doce** meses después de haber recibido la información de todos los Estados miembros. Dicho informe incluirá información sobre los avances pertinentes en los ámbitos en cuestión.

Or. en

**Enmienda 252**

**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 16 bis (nuevo)**

Directiva 96/53/CE

Artículo 10 octies bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**16 bis) Se inserta el artículo 10 octies bis siguiente:**

**«Artículo 10 octies bis**

**Foro de mejores prácticas de EMS**

**1. Se creará un Foro de mejores prácticas de EMS con el fin de fomentar el diálogo y compartir experiencias y mejores prácticas sobre EMS en la Unión entre los expertos de los Estados miembros y los miembros del Comité del transporte por carretera.**

**2. Los Estados miembros delegarán como expertos en el Foro de mejores prácticas de EMS a los expertos que participen en el Comité del transporte por carretera a que se refiere el artículo 10 decies.**

**3. Las partes interesadas, los representantes de los fabricantes de vehículos, los representantes de los operadores de transporte y los interlocutores sociales podrán ser invitados al Foro de mejores prácticas de EMS.**

**4. El Foro de mejores prácticas de EMS aprobará su reglamento interno.**

**5. El Foro de mejores prácticas de EMS se reunirá al menos una vez al año.».**

Or. en

### *Justificación*

*Los EMS se utilizan en algunos Estados miembros, pero en otros no. A medida que aumenta la circulación y la recogida de datos sobre los EMS, sería beneficioso crear oportunidades para que los Estados miembros compartan experiencias, conocimientos y mejores prácticas en lo que respecta a los EMS a través de un Foro de mejores prácticas de EMS.*

### **Enmienda 253**

**Ciarán Cuffe**

en nombre del Grupo Verts/ALE

### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 19**

Directiva 96/53/CE

Artículo 10 undecies

#### *Texto de la Comisión*

19) ***Se suprime*** el artículo 10 undecies.

#### *Enmienda*

19) El artículo 10 undecies ***se sustituye por el texto siguiente:***

***«A más tardar el [cuatro años después de la fecha de entrada en vigor] y, a continuación, cada cuatro años, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la aplicación de la presente Directiva. El informe incluirá una evaluación detallada de los efectos de la presente Directiva en la seguridad vial, las infraestructuras viarias, la competitividad del sector, la conectividad y el cambio modal. El informe debe evaluar específicamente los***

*efectos de los sistemas modulares europeos utilizados en el transporte nacional para comprender mejor las consecuencias de permitir su funcionamiento. Como parte de este informe, la Comisión evaluará también en qué medida la aplicación de la presente Directiva ha alcanzado sus objetivos y su interacción con otros actos jurídicos pertinentes de la Unión. Sobre la base de ese informe, la Comisión presentará, si procede, una propuesta legislativa para modificar la presente Directiva.».*

Or. en

**Enmienda 254**  
**Markus Ferber**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 19 bis (nuevo)**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 10 undecies bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**19 bis) Se inserta el artículo 10 undecies bis siguiente:**

**«Artículo 10 undecies bis**

**Revisión**

***A más tardar en 2027, la Comisión revisará la eficacia y el impacto de la presente Directiva, la viabilidad de las fechas establecidas en el artículo 4 ter y su compatibilidad con otros actos legislativos pertinentes de la Unión, y presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo con el resultado de la revisión. El informe irá acompañado, cuando proceda, de una propuesta de modificación de la presente Directiva basada en los resultados de la revisión y en una evaluación de impacto.***

***La Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo sobre el estado de***

*las condiciones favorecedoras para la adopción en el mercado de vehículos pesados de emisión cero en la Unión. En dicho informe, la Comisión evaluará, en particular, pero sin limitarse a ello, los siguientes elementos:*

*a) la cantidad de matriculaciones de vehículos pesados de emisión cero en los Estados miembros;*

*b) el despliegue de infraestructuras de recarga y repostaje adecuadas para vehículos pesados en los Estados miembros;*

*c) la implantación de la tarificación vial diferenciada con arreglo a las emisiones de CO<sub>2</sub> en los Estados miembros;*

*d) el nivel del precio medio de los derechos de emisión en el nuevo régimen de comercio de derechos de emisión que cubre el transporte por carretera;*

*e) otras medidas que apoyen la adopción de vehículos pesados de emisión cero.».*

Or. en

**Enmienda 255**  
**Dominique Riquet**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 20**  
Directiva 96/53/CE  
Artículo 10 duodécimos – párrafo 4

*Texto de la Comisión*

A efectos del presente artículo, se entenderá por «crisis» un acontecimiento excepcional, inesperado y repentino, natural o humano y de carácter y escala extraordinarias que tenga lugar dentro o fuera de la Unión, con importantes repercusiones directas o indirectas en el ámbito del transporte por carretera o en la economía o el bienestar de los ciudadanos de la Unión, por el cual el funcionamiento

*Enmienda*

A efectos del presente artículo, se entenderá por «crisis» un acontecimiento excepcional, inesperado y repentino, natural o humano y de carácter y escala extraordinarias que tenga lugar dentro o fuera de la Unión, con importantes repercusiones directas o indirectas en el ámbito del transporte por carretera o en la economía, **la seguridad** o el bienestar de los ciudadanos de la Unión, por el cual el

normal de la sociedad se vea perturbado de forma significativa y el interés público requiera la adopción de medidas urgentes.».

funcionamiento normal de la sociedad se vea perturbado de forma significativa y el interés público requiera la adopción de medidas urgentes.».

Or. en

**Enmienda 256**  
**Peter Lundgren**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 2 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*Artículo 2 bis*

***Modificaciones del Reglamento  
(UE) 2018/858***

***El artículo 3, punto 17, del  
Reglamento (UE) 2018/858 se sustituye  
por el texto siguiente:***

***«17) “remolque”: todo vehículo no  
autopropulsado diseñado y fabricado para  
ser remolcado por un vehículo de motor,  
incluidos los semirremolques. No  
obstante, el remolque podrá ser  
propulsado para contribuir al movimiento  
sin aplicar fuerzas propulsoras cuando no  
esté enganchado a un vehículo tractor;***

***El artículo 3, punto 33, del  
Reglamento (UE) 2018/858 se sustituye  
por el texto siguiente:***

***33) “semirremolque”: vehículo  
remolcable cuyo eje o ejes se encuentran  
detrás de su centro de gravedad (con la  
carga repartida uniformemente) y que  
está equipado con un dispositivo de  
enganche que permite transmitir las  
fuerzas horizontales y verticales al  
vehículo tractor. Uno o varios ejes podrán  
ser motores para ayudar al vehículo  
tractor, y se permitirá una contribución a  
las fuerzas propulsoras del conjunto de  
vehículos a todas las velocidades. Para  
garantizar la estabilidad del conjunto de***



**vehículos, las fuerzas propulsoras del semirremolque no deberán ser superiores a las del vehículo tractor a velocidades superiores a 15 km/h.».**

Or. en

### *Justificación*

*Debe garantizarse que los operadores de transporte interesados en invertir en vehículos de motor, remolques y semirremolques de emisión cero o más eficientes desde el punto de vista energético puedan hacerlo sin obstáculos debidos a flujos legales. La legislación de la UE en materia de homologación de tipo sigue sin facilitar la homologación de tipo de remolques y semirremolques con un sistema de propulsión auxiliar, lo que constituye una barrera muy grave para su comercialización y uso en el mercado.*

### **Enmienda 257**

**Ciarán Cuffe**

en nombre del Grupo Verts/ALE

### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 2 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

#### *Artículo 2 bis*

#### **Modificación del Reglamento (UE) 2019/2144**

**En el artículo 7 del Reglamento  
(UE) 2019/2144, se añade el  
apartado 4 bis siguiente:**

**«4 bis. Los vehículos de las categorías  $M_1$   
y  $N_1$  tendrán la siguiente anchura  
máxima autorizada:**

- 1)  $M_1$ : 1,921 m, excepto en el caso de los  
vehículos  $M_1$  con al menos 10 metros  
cúbicos de espacio interior, para los que  
el límite de anchura será de 2,07 m;**
- 2)  $N_1$ : 1,921 m, excepto en el caso de los  
vehículos  $N_1$  con al menos 7 metros  
cúbicos de espacio interior, para los que  
el límite de anchura será de 2,07 m;**
- 3)  $N_1$ : 2,60 m en el caso de los vehículos  
provistos de una carrocería con tabiques  
aislados de, como mínimo, 45 mm de  
espesor, y correspondiente al código de**

*carrocería 04 o 05, de acuerdo con el apéndice 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2018/858;*

*Los requisitos mencionados en los puntos 1 y 2 del párrafo primero serán aplicables a partir del 1 de enero de 2028 para los vehículos que emitan emisiones del tubo de escape y a partir del 1 de enero de 2032 para los vehículos de emisión cero.».*

Or. en

**Enmienda 258**  
**Markus Ferber**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 3 – apartado 1**

*Texto de la Comisión*

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán, a más tardar el [fecha de adopción + **2 años**] las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones. Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

*Enmienda*

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán, a más tardar el [fecha de adopción + **1 año**] las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones. Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

Or. en

*Justificación*

*Habida cuenta del calendario, las disposiciones revisadas sobre pesos y dimensiones deben ser aplicables lo antes posible. Por lo tanto, debe acelerarse en la medida de lo posible la transposición nacional.*

## **Enmienda 259**

**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 3 – apartado 1**

##### *Texto de la Comisión*

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán, a más tardar el [fecha de adopción + **2 años**] las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones. Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

##### *Enmienda*

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán, a más tardar el [fecha de adopción + **1 año**] las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones. Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

Or. en

##### *Justificación*

*Se trata de una legislación esencial para el sector del transporte por carretera, por lo que es importante que sea aplicable lo antes posible. Por lo tanto, la transposición nacional no debe ser superior a 1 año tras la adopción.*

## **Enmienda 260**

**Kateřina Konečná**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 3 – apartado 1**

##### *Texto de la Comisión*

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán, a más tardar el [fecha de adopción + **2 años**] las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva. Comunicarán inmediatamente a la

##### *Enmienda*

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán, a más tardar el [fecha de adopción + **1 año**] las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva. Comunicarán inmediatamente a la

Comisión el texto de dichas disposiciones. Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

Comisión el texto de dichas disposiciones. Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

Or. en

### **Enmienda 261**

**Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner**

#### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 3 – apartado 1**

##### *Texto de la Comisión*

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán, a más tardar el [fecha de adopción + **2 años**] las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones. Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

##### *Enmienda*

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán, a más tardar el [fecha de adopción + **1 año**] las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones. Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

Or. en

### **Enmienda 262**

**Colm Markey**

#### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 3 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**Artículo 3 bis**

***A más tardar el 31 de diciembre de 2024, la Comisión revisará la anchura máxima establecida en la legislación de la Unión para los vehículos ligeros y, si procede, presentará propuestas legislativas que se apliquen a las nuevas matriculaciones a partir de una o varias fechas adecuadas.***

Or. en

*Justificación*

*A la luz de la creciente anchura de los vehículos ligeros de pasajeros (es decir, automóviles, vehículos multisección, todocaminos y camionetas), a fin de aportar claridad legislativa respecto de que su anchura máxima se revisará en un plazo determinado.*

**Enmienda 263**

**Marianne Vind, Vera Tax, Kathleen Van Brempt**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 3 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**Artículo 3 bis**

***La Comisión revisará la anchura máxima establecida en la legislación de la Unión para los vehículos ligeros y presentará propuestas legislativas que se apliquen a las nuevas matriculaciones a partir de una o varias fechas adecuadas a más tardar el 31 de diciembre de 2024.***

Or. en

*Justificación*

*A la luz de la creciente anchura de los vehículos ligeros de pasajeros (es decir, automóviles, vehículos multisección, todocaminos y camionetas), a fin de aportar claridad legislativa respecto de que su anchura máxima se revisará en un plazo determinado.*

**Enmienda 264**  
**Clare Daly, Leila Chaibi**

**Propuesta de Directiva**  
**Artículo 3 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**Artículo 3 bis**

***A más tardar el 31 de diciembre de 2024, la Comisión revisará la anchura máxima establecida en la legislación de la Unión para los vehículos ligeros y presentará propuestas legislativas que se apliquen a las nuevas matriculaciones a partir de una o varias fechas adecuadas.***

Or. en

**Enmienda 265**  
**Markus Ferber**

**Propuesta de Directiva**  
**Anexo I – cuadro – punto 1.1**

*Texto de la Comisión*

1. Dimensiones máximas autorizadas de los vehículos contemplados en el artículo 1, apartado 1, letra a)		
1.1 Longitud máxima:		
	— vehículo de motor que no sea un autobús	12,00 m
	— remolque	12,00 m
	— vehículo articulado	<b>16,50 m</b>
	— tren de carretera	18,75 m
	— autobús articulado	18,75 m
	— autobús de 2 ejes	13,50 m
	— autobús de más de 2 ejes	15,00 m

	— autobús + remolque	18,75 m
--	----------------------	---------

*Enmienda*

1. Dimensiones máximas autorizadas de los vehículos contemplados en el artículo 1, apartado 1, letra a)		
1.1 Longitud máxima:		
	— vehículo de motor que no sea un autobús	12,00 m
	— remolque	12,00 m
	— vehículo articulado	<b>18,00 m</b>
	— tren de carretera	18,75 m
	— autobús articulado <i>de 3 ejes</i>	18,75 m
	— <b>autobús articulado de cuatro ejes</b>	<b>21,00 m</b>
	— autobús de 2 ejes	13,50 m
	— autobús de más de 2 ejes	15,00 m
	— autobús + remolque	18,75 m

Or. en

**Enmienda 266**  
**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen**

**Propuesta de Directiva**  
**Anexo I – cuadro – punto 1.1 y punto 2.5 (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

1.1 Longitud máxima:		
	— vehículo de motor que no sea un autobús	12,00 m

— remolque	12,00 m
— vehículo articulado	16,50 m
— tren de carretera	18,75 m
— autobús articulado	18,75 m
— autobús de 2 ejes	13,50 m
— autobús de más de 2 ejes	15,00 m
— autobús + remolque	18,75 m

*Enmienda*

<b>1.1 Longitud máxima:</b>	
— vehículo de motor que no sea un autobús	12,00 m
— remolque	12,00 m
— vehículo articulado	16,50 m
— tren de carretera	18,75 m
— autobús articulado <i>de 3 ejes</i>	18,75 m
— <b><i>autobús articulado de 4 ejes</i></b>	<b><i>21,00 m</i></b>
— autobús de 2 ejes	13,50 m
— autobús de más de 2 ejes	15,00 m
— autobús + remolque	18,75 m
<b><i>2.5 Autobuses articulados de 4 ejes:</i></b>	<b><i>32 toneladas</i></b>
<b><i>En el caso de los vehículos impulsados por combustibles alternativos distintos de los vehículos de emisión cero, el peso máximo autorizado de 32 toneladas establecido en la subsección 2.5 se incrementará en el peso adicional requerido por la tecnología de combustibles alternativos, hasta un máximo de 1 tonelada.</i></b>	
<b><i>En el caso de los vehículos de emisión cero, el peso máximo autorizado de 32 toneladas establecido en la subsección 2.5 se incrementará en 2 toneladas.</i></b>	



*Justificación*

*La enmienda añade una categoría distinta para los autobuses articulados de cuatro ejes con el fin de que esta legislación esté más preparada para el futuro. Estos autobuses se utilizan cada vez más, pero todavía no se han considerado una categoría distinta.*

**Enmienda 267**  
**Peter Lundgren**

**Propuesta de Directiva**  
**Anexo I – cuadro – punto 1.1**

*Texto de la Comisión*

1.1 Longitud máxima:		
	— vehículo de motor que no sea un autobús	12,00 m
	— remolque	12,00 m
	— vehículo articulado	16,50 m
	— tren de carretera	18,75 m
	— autobús articulado	18,75 m
	— autobús de 2 ejes	13,50 m
	— autobús de más de 2 ejes	15,00 m
	— autobús + remolque	18,75 m

*Enmienda*

1.1 Longitud máxima:		
	— vehículo de motor que no sea un autobús	12,00 m
	— remolque	12,00 m
	— vehículo articulado	16,50 m
	— <i>vehículo articulado para el transporte de contenedores o cajas móviles de 45 pies de longitud que participe en operaciones de</i>	<i>18,00 m</i>

	<b><i>transporte intermodal</i></b>	
	— tren de carretera	18,75 m
	— autobús articulado <b><i>de 3 ejes</i></b>	18,75 m
	— <b><i>autobús articulado de 4 ejes</i></b>	<b>21,00 m</b>
	— autobús de 2 ejes	13,50 m
	— autobús de más de 2 ejes	15,00 m
	— autobús + remolque	18,75 m

Or. en

**Enmienda 268**  
**Dominique Riquet**

**Propuesta de Directiva**  
**Anexo I – cuadro – punto 1.3**

*Texto de la Comisión*

1.3 Altura máxima:		
	— todo vehículo	4,00 m
	— vehículos o conjuntos de vehículos que transporten en transporte intermodal uno o varios contenedores con una altura exterior estándar de 9 pies y 6 pulgadas (contenedores de gran capacidad)	<b>4,30 m</b>

*Enmienda*

1.3 Altura máxima:		
	— todo vehículo	4,00 m
	— vehículos o conjuntos de vehículos que transporten en transporte intermodal uno o varios contenedores con una altura exterior estándar de 9 pies y 6 pulgadas (contenedores de gran capacidad)	<b>4,00 m</b>

Or. en

**Enmienda 269**  
**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen**

**Propuesta de Directiva**

## Anexo I – cuadro – punto 1.1 y punto 1.6

*Texto de la Comisión*

1.1 Longitud máxima:		
	— vehículo de motor que no sea un autobús	12,00 m
	— remolque	12,00 m
	— vehículo articulado	<b>16,50 m</b>
	— tren de carretera	18,75 m
	— autobús articulado	18,75 m
	— autobús de 2 ejes	13,50 m
	— autobús de más de 2 ejes	15,00 m
	— autobús + remolque	18,75 m
1.6 Distancia máxima entre el eje del pivote de enganche y la parte posterior del semirremolque		<b>12,00 m</b>

*Enmienda*

1.1 Longitud máxima:		
	— vehículo de motor que no sea un autobús	12,00 m
	— remolque	12,00 m
	— vehículo articulado	<b>18,00 m</b>
	— tren de carretera	18,75 m
	— autobús articulado	18,75 m
	— autobús de 2 ejes	13,50 m
	— autobús de más de 2 ejes	15,00 m
	— autobús + remolque	18,75 m

1.6 Distancia máxima entre el eje del pivote de enganche y la parte posterior del semirremolque	<b>13,50 m</b>
---	----------------

Or. en

*Justificación*

*Al ampliar la longitud máxima en tan solo 1,5 metros, pueden transportarse tanto el contenedor de 45 pies como el contenedor de 48 pies. Esto refuerza la intermodalidad. Además, el contenedor de 48 pies permite aproximadamente un 30 % más de volumen de transporte a casi el mismo coste que el contenedor de 40 pies. Esta mayor eficiencia ahorra CO<sub>2</sub> y tiene un efecto positivo en la escasez de conductores, ya que se necesitan menos conductores para transportar el mismo volumen de mercancías. Esta ampliación solo aumenta el volumen transportable, pero no modifica el peso total admisible. Por lo tanto, no existe una carga adicional para la infraestructura viaria.*

**Enmienda 270**

**Ciarán Cuffe**

**Propuesta de Directiva**

**Anexo I – cuadro – punto 2.2**

*Texto de la Comisión*

2.2 Conjunto de vehículos				
	2.2.1	Trenes de carretera de 5 o 6 ejes		
		a)	vehículo de motor de 2 ejes con remolque de 3 ejes	40 toneladas
		b)	vehículo de motor de 3 ejes con remolque de 2 o 3 ejes	40 toneladas
	2.2.2	Vehículos articulados de 5 o 6 ejes		
		a)	vehículo de motor de 2 ejes con semirremolque de 3 ejes	40 toneladas
		b)	vehículo de motor de 3 ejes con semirremolque de 2 o 3 ejes	40 toneladas
		c)	vehículo de motor de 2 ejes con semirremolque de 3 ejes que participe en operaciones de transporte intermodal	<b>42 toneladas</b>
		d)	vehículo de motor de 3 ejes con semirremolque de 2 o 3 ejes que participe en operaciones de transporte intermodal	44 toneladas

2.2.3	Trenes de carretera de 4 ejes compuestos por un vehículo de motor de 2 ejes y un remolque de 2 ejes	36 toneladas
2.2.4	Vehículos articulados de 4 ejes compuestos por un vehículo de motor de 2 ejes y por un semirremolque de 2 ejes, cuando la separación entre los ejes del semirremolque:	
2.2.4.1	sea igual o superior a 1,3 m e igual o inferior a 1,8 m	36 toneladas
2.2.4.2	sea superior a 1,8 m	36 toneladas
	En caso de que se respeten el peso máximo autorizado del vehículo de motor (18 toneladas) y el peso máximo autorizado del eje tándem del semirremolque (20 toneladas) y el eje motor esté equipado con neumáticos gemelos y suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente en la Unión, con arreglo a la definición del anexo II, el peso máximo autorizado establecido en el punto 2.2.4.2 se incrementará en 2 toneladas.	
	En el caso de conjuntos de vehículos que incluyan vehículos impulsados por combustibles alternativos distintos de los vehículos de emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en la subsección 2.2 se incrementarán en el peso adicional requerido por la tecnología de combustibles alternativos, hasta un máximo de 1 tonelada.	
	En el caso de conjuntos de vehículos que incluyan vehículos de emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en las subsecciones 2.2.1 y 2.2.2 se incrementarán en 4 toneladas.	
	En el caso de conjuntos de vehículos que incluyan vehículos de emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en las subsecciones 2.2.3 y 2.2.4 se incrementarán en 2 toneladas.	

### *Enmienda*

2.2 Conjunto de vehículos		
2.2.1	Trenes de carretera de 5 o 6 ejes	
	a) vehículo de motor de 2 ejes con remolque de 3 ejes	40 toneladas
	b) vehículo de motor de 3 ejes con remolque de 2 o 3 ejes	40 toneladas
2.2.2	Vehículos articulados de 5 o 6 ejes	
a)	vehículo de motor de 2 ejes con semirremolque de 3 ejes	40 toneladas
b)	vehículo de motor de 3 ejes con semirremolque de 2 o 3 ejes	40 toneladas
c)	vehículo de motor de 2 ejes con semirremolque de 3 ejes que participe en operaciones de transporte intermodal	<del>40</del> toneladas

	d)	vehículo de motor de 3 ejes con semirremolque de 2 o 3 ejes que participe en operaciones de transporte intermodal	44 toneladas
2.2.3	Trenes de carretera de 4 ejes compuestos por un vehículo de motor de 2 ejes y un remolque de 2 ejes		36 toneladas
2.2.4	Vehículos articulados de 4 ejes compuestos por un vehículo de motor de 2 ejes y por un semirremolque de 2 ejes, cuando la separación entre los ejes del semirremolque:		
	2.2.4.1	sea igual o superior a 1,3 m e igual o inferior a 1,8 m	36 toneladas
	2.2.4.2	sea superior a 1,8 m	36 toneladas
		En caso de que se respeten el peso máximo autorizado del vehículo de motor (18 toneladas) y el peso máximo autorizado del eje tándem del semirremolque (20 toneladas) y el eje motor esté equipado con neumáticos gemelos y suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente en la Unión, con arreglo a la definición del anexo II, el peso máximo autorizado establecido en el punto 2.2.4.2 se incrementará en 2 toneladas.	
En el caso de conjuntos de vehículos que incluyan vehículos impulsados por combustibles alternativos distintos de los vehículos de emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en la subsección 2.2 se incrementarán en el peso adicional requerido por la tecnología de combustibles alternativos, hasta un máximo de 1 tonelada.			
En el caso de conjuntos de vehículos que incluyan vehículos <i>de motor</i> de emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en las subsecciones 2.2.1 y 2.2.2 se incrementarán en 4 toneladas. <b><i>Esta tolerancia de peso para los conjuntos de vehículos de emisión cero será aplicable tanto al tráfico nacional como al internacional.</i></b>			
En el caso de conjuntos de vehículos que incluyan vehículos <i>de motor</i> de emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en las subsecciones 2.2.3 y 2.2.4 se incrementarán en 2 toneladas. <b><i>Esta tolerancia de peso para los conjuntos de vehículos de emisión cero será aplicable tanto al tráfico nacional como al internacional.</i></b>			

Or. en

### Enmienda 271

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen

### Propuesta de Directiva

Anexo I – cuadro – punto 2.2.1 y punto 2.2.2

#### Texto de la Comisión

2.2.1	Trenes de carretera de 5 o 6 ejes	
	a) vehículo de motor de 2 ejes con remolque de 3 ejes	40 toneladas
	b) vehículo de motor de 3 ejes con remolque de 2 o 3 ejes	40 toneladas
2.2.2	Vehículos articulados de 5 o 6 ejes	

a)	vehículo de motor de 2 ejes con semirremolque de 3 ejes	40 toneladas
b)	vehículo de motor de 3 ejes con semirremolque de 2 o 3 ejes	40 toneladas
c)	vehículo de motor de 2 ejes con semirremolque de 3 ejes que participe en operaciones de transporte intermodal	42 toneladas
d)	vehículo de motor de 3 ejes con semirremolque de 2 o 3 ejes que participe en operaciones de transporte intermodal	44 toneladas

*Enmienda*

2.2.1	Trenes de carretera de 5 o 6 ejes		
	a) vehículo de motor de 2 ejes con remolque de 3 ejes	40 toneladas	
	b) vehículo de motor de 3 ejes con remolque de 2 ejes	40 toneladas	
	<b><i>b bis) vehículo de motor de 3 ejes con remolque de 3 ejes</i></b>	<b><i>44 toneladas</i></b>	
2.2.2	Vehículos articulados de 5 o 6 ejes		
	a)	vehículo de motor de 2 ejes con semirremolque de 3 ejes	40 toneladas
	b)	vehículo de motor de 3 ejes con semirremolque de 2 ejes	40 toneladas
	<b><i>b bis)</i></b>	<b><i>vehículo de motor de 3 ejes con semirremolque de 3 ejes</i></b>	<b><i>44 toneladas</i></b>
	c)	vehículo de motor de 2 ejes con semirremolque de 3 ejes que participe en operaciones de transporte intermodal	44 toneladas
	d)	vehículo de motor de 3 ejes con semirremolque de 2 o 3 ejes que participe en operaciones de transporte intermodal	44 toneladas

Or. en

*Justificación*

*Por una parte, el aumento del peso total en 4 toneladas mejora la eficiencia del transporte de mercancías. Esta mayor eficiencia ahorra CO<sub>2</sub> y tiene un efecto positivo en la escasez de conductores, ya que se necesitan menos conductores para transportar el mismo volumen de mercancías. Por otra parte, esto aumenta el desgaste en la carretera. La propuesta es un compromiso equilibrado. Al permitir que los vehículos de 3+3 ejes transporten el peso*

adicional, la carga adicional se distribuye a lo largo de un eje más, lo que mitiga la desventaja, manteniendo al mismo tiempo las ventajas de un transporte de mercancías más eficiente.

**Enmienda 272**  
**Massimiliano Salini**

**Propuesta de Directiva**  
**Anexo I – cuadro – punto 2.2.2**

*Texto de la Comisión*

2.2.2	Vehículos articulados de 5 o 6 ejes		
	a)	vehículo de motor de 2 ejes con semirremolque de 3 ejes	40 toneladas
	b)	vehículo de motor de 3 ejes con semirremolque de 2 o 3 ejes	40 toneladas
	c)	vehículo de motor de 2 ejes con semirremolque de 3 ejes que participe en operaciones de transporte intermodal	<del>42</del> toneladas
	d)	vehículo de motor de 3 ejes con semirremolque de 2 o 3 ejes que participe en operaciones de transporte intermodal	44 toneladas

*Enmienda*

2.2.2	Vehículos articulados de 5 o 6 ejes		
	a)	vehículo de motor de 2 ejes con semirremolque de 3 ejes	40 toneladas
	b)	vehículo de motor de 3 ejes con semirremolque de 2 o 3 ejes	40 toneladas
	c)	vehículo de motor de 2 ejes con semirremolque de 3 ejes que participe en operaciones de transporte intermodal	<del>42</del> <b>44</b> toneladas
	d)	vehículo de motor de 3 ejes con semirremolque de 2 o 3 ejes que participe en operaciones de transporte intermodal	44 toneladas

Or. en

**Enmienda 273**  
**Peter Lundgren**



**Propuesta de Directiva**  
**Anexo I – cuadro – punto 2.2.2**

*Texto de la Comisión*

2.2.2	Vehículos articulados de 5 o 6 ejes	
a)	vehículo de motor de 2 ejes con semirremolque de 3 ejes	40 toneladas
b)	vehículo de motor de 3 ejes con semirremolque de 2 <b>o 3</b> ejes	40 toneladas
c)	vehículo de motor de 2 ejes con semirremolque de 3 ejes que participe en operaciones de transporte intermodal	42 toneladas
d)	vehículo de motor de 3 ejes con semirremolque de 2 <b>o 3</b> ejes que participe en operaciones de transporte intermodal	44 toneladas

*Enmienda*

2.2.2	Vehículos articulados de 5 o 6 ejes	
a)	vehículo de motor de 2 ejes con semirremolque de 3 ejes	40 toneladas
b)	vehículo de motor de 3 ejes con semirremolque de 2 ejes	40 toneladas
<b><i>b bis)</i></b>	<b><i>vehículo de motor de 3 ejes con semirremolque de 3 ejes</i></b>	<b><i>46 toneladas</i></b>
c)	vehículo de motor de 2 ejes con semirremolque de 3 ejes que participe en operaciones de transporte intermodal	42 toneladas
d)	vehículo de motor de 3 ejes con semirremolque de 2 ejes que participe en operaciones de transporte intermodal	44 toneladas
<b><i>d bis)</i></b>	<b><i>vehículo de motor de 3 ejes con semirremolque de 3 ejes que participe en operaciones de transporte intermodal</i></b>	<b><i>46 toneladas</i></b>

Or. en

**Enmienda 274**  
**Marco Campomenosi**

**Propuesta de Directiva**

**Anexo I – cuadro – punto 2.2.2**

*Texto de la Comisión*

2.2.2	Vehículos articulados de 5 o 6 ejes		
	a)	vehículo de motor de 2 ejes con semirremolque de 3 ejes	40 toneladas
	b)	vehículo de motor de 3 ejes con semirremolque de 2 o 3 ejes	40 toneladas
	c)	vehículo de motor de 2 ejes con semirremolque de 3 ejes que participe en operaciones de transporte intermodal	<b>42</b> toneladas
d)	vehículo de motor de 3 ejes con semirremolque de 2 o 3 ejes que participe en operaciones de transporte intermodal	44 toneladas	

*Enmienda*

2.2.2	Vehículos articulados de 5 o 6 ejes		
	a)	vehículo de motor de 2 ejes con semirremolque de 3 ejes	40 toneladas
	b)	vehículo de motor de 3 ejes con semirremolque de 2 o 3 ejes	40 toneladas
	c)	vehículo de motor de 2 ejes con semirremolque de 3 ejes que participe en operaciones de transporte intermodal	<b>44</b> toneladas
d)	vehículo de motor de 3 ejes con semirremolque de 2 o 3 ejes que participe en operaciones de transporte intermodal	44 toneladas	

Or. en

**Enmienda 275**  
**Markus Ferber**

**Propuesta de Directiva**  
**Anexo I – cuadro – punto 2.2.2**

*Texto de la Comisión*

2.2.2	Vehículos articulados de 5 o 6 ejes	
	a)	vehículo de motor de 2 ejes con semirremolque de 3 ejes

	b)	vehículo de motor de 3 ejes con semirremolque de 2 <b>o 3 ejes</b>	40 toneladas
	c)	vehículo de motor de 2 ejes con semirremolque de 3 ejes que participe en operaciones de transporte intermodal	42 toneladas
	d)	vehículo de motor de 3 ejes con semirremolque de 2 o 3 ejes que participe en operaciones de transporte intermodal	44 toneladas

*Enmienda*

2.2.2	Vehículos articulados de 5 o 6 ejes		
	a)	vehículo de motor de 2 ejes con semirremolque de 3 ejes	40 toneladas
	b)	vehículo de motor de 3 ejes con semirremolque de 2 ejes	40 toneladas
	<b>b bis)</b>	<b>vehículo de motor de 3 ejes con semirremolque de 3 ejes</b>	<b>44 toneladas</b>
	c)	vehículo de motor de 2 ejes con semirremolque de 3 ejes que participe en operaciones de transporte intermodal <b>o vehículo de motor de 2 ejes de emisión cero o impulsado por combustibles alternativos con semirremolque de 3 ejes</b>	<b>44 toneladas</b>
	d)	vehículo de motor de 3 ejes con semirremolque de 2 o 3 ejes que participe en operaciones de transporte intermodal <b>o vehículo de motor de 2 ejes de emisión cero o impulsado por combustibles alternativos con semirremolque de 3 ejes</b>	<b>46 toneladas</b>

Or. en

*Justificación*

*Con el fin de estimular la adopción de vehículos de emisión cero y la intermodalidad y aumentar los esfuerzos de descarbonización, permitiendo al mismo tiempo una carga útil adicional, se concederán 44 toneladas a los vehículos de motor de 3 ejes con semirremolques de 3 ejes y 2 toneladas adicionales para los vehículos de emisión cero, impulsados con combustibles alternativos o que participen en el transporte intermodal. El aumento global a 44 toneladas garantizará un menor número de viajes para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.*

**Enmienda 276**  
**Jan-Christoph Oetjen**

**Propuesta de Directiva**

## Anexo I – cuadro – punto 2.2.4

### Texto de la Comisión

2.2.4	Vehículos articulados de 4 ejes compuestos por un vehículo de motor de 2 ejes y por un semirremolque de 2 ejes, cuando la separación entre los ejes del semirremolque:	
2.2.4.1	sea igual o superior a 1,3 m e igual o inferior a 1,8 m	36 toneladas
2.2.4.2	sea superior a 1,8 m	36 toneladas
	En caso de que se respeten el peso máximo autorizado del vehículo de motor (18 toneladas) y el peso máximo autorizado del eje tándem del semirremolque (20 toneladas) y el eje motor esté equipado con neumáticos gemelos y suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente en la Unión, con arreglo a la definición del anexo II, el peso máximo autorizado establecido en el punto 2.2.4.2 se incrementará en 2 toneladas.	
En el caso de conjuntos de vehículos que incluyan vehículos impulsados por combustibles alternativos distintos de los vehículos de emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en la subsección 2.2 se incrementarán en el peso adicional requerido por la tecnología de combustibles alternativos, hasta un máximo de 1 tonelada.		
En el caso de conjuntos de vehículos que incluyan vehículos de emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en <i>las subsecciones</i> 2.2.1 y 2.2.2 se incrementarán en 4 toneladas.		
En el caso de conjuntos de vehículos que incluyan vehículos de emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en las subsecciones 2.2.3 y 2.2.4 se incrementarán en 2 toneladas.		

### Enmienda

2.2.4	Vehículos articulados de 4 ejes compuestos por un vehículo de motor de 2 ejes y por un semirremolque de 2 ejes, cuando la separación entre los ejes del semirremolque:	
2.2.4.1	sea igual o superior a 1,3 m e igual o inferior a 1,8 m	36 toneladas
2.2.4.2	sea superior a 1,8 m	36 toneladas
	En caso de que se respeten el peso máximo autorizado del vehículo de motor (18 toneladas) y el peso máximo autorizado del eje tándem del semirremolque (20 toneladas) y el eje motor esté equipado con neumáticos gemelos y suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente en la Unión, con arreglo a la definición del anexo II, el peso máximo autorizado establecido en el punto 2.2.4.2 se incrementará en 2 toneladas.	
En el caso de conjuntos de vehículos que incluyan vehículos impulsados por combustibles alternativos distintos de los vehículos de emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en la subsección 2.2 se incrementarán en el peso adicional requerido por la tecnología de combustibles alternativos, hasta un máximo de 1 tonelada.		
En el caso de conjuntos de vehículos que incluyan vehículos de emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en <i>los puntos</i> 2.2.1, <i>letra b)</i> , y 2.2.2, <i>letras b) y d)</i> , se incrementarán en 4 toneladas.		

En el caso de conjuntos de vehículos que incluyan vehículos de emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en las subsecciones 2.2.3 y 2.2.4 se incrementarán en 2 toneladas.

Or. en

*Justificación*

*Por una parte, es necesario aumentar el peso total en 4 toneladas para los vehículos de emisión cero para compensar su peso adicional e incentivar su uso. Por otra parte, esto aumenta el desgaste en la carretera. La propuesta es un compromiso equilibrado. Al permitir que los vehículos de 3+3 ejes transporten el peso adicional, la carga adicional se distribuye a lo largo de un eje más, lo que mitiga la desventaja, manteniendo al mismo tiempo las ventajas de un transporte de mercancías más eficiente.*

**Enmienda 277**

**Jan-Christoph Oetjen**

**Propuesta de Directiva**

**Anexo I – cuadro – punto 2.2.4**

*Texto de la Comisión*

2.2.4	Vehículos articulados de 4 ejes compuestos por un vehículo de motor de 2 ejes y por un semirremolque de 2 ejes, cuando la separación entre los ejes del semirremolque:		
	2.2.4.1	sea igual o superior a 1,3 m e igual o inferior a 1,8 m	36 toneladas
	2.2.4.2	sea superior a 1,8 m	36 toneladas
	En caso de que se respeten el peso máximo autorizado del vehículo de motor (18 toneladas) y el peso máximo autorizado del eje tándem del semirremolque (20 toneladas) y el eje motor esté equipado con neumáticos gemelos y suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente en la Unión, con arreglo a la definición del anexo II, el peso máximo autorizado establecido en el punto 2.2.4.2 se incrementará en 2 toneladas.		
En el caso de conjuntos de vehículos que incluyan vehículos impulsados por combustibles alternativos distintos de los vehículos de emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en la subsección 2.2 se incrementarán en el peso adicional requerido por la tecnología de combustibles alternativos, hasta un máximo de 1 tonelada.			
En el caso de conjuntos de vehículos que incluyan vehículos de emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en <b>las subsecciones</b> 2.2.1 y 2.2.2 se incrementarán en 4 toneladas.			
En el caso de conjuntos de vehículos que incluyan vehículos de emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en <b>las subsecciones</b> 2.2.3 y 2.2.4 se incrementarán en 2 toneladas.			

### Enmienda

2.2.4	Vehículos articulados de 4 ejes compuestos por un vehículo de motor de 2 ejes y por un semirremolque de 2 ejes, cuando la separación entre los ejes del semirremolque:		
	2.2.4.1	sea igual o superior a 1,3 m e igual o inferior a 1,8 m	36 toneladas
	2.2.4.2	sea superior a 1,8 m	36 toneladas
	En caso de que se respeten el peso máximo autorizado del vehículo de motor (18 toneladas) y el peso máximo autorizado del eje tándem del semirremolque (20 toneladas) y el eje motor esté equipado con neumáticos gemelos y suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente en la Unión, con arreglo a la definición del anexo II, el peso máximo autorizado establecido en el punto 2.2.4.2 se incrementará en 2 toneladas.		
En el caso de conjuntos de vehículos que incluyan vehículos impulsados por combustibles alternativos distintos de los vehículos de emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en la subsección 2.2 se incrementarán en el peso adicional requerido por la tecnología de combustibles alternativos, hasta un máximo de 1 tonelada.			
En el caso de conjuntos de vehículos que incluyan vehículos de emisión cero <b>o remolques con tecnología de emisión cero</b> , los pesos máximos autorizados establecidos en <b>los puntos</b> 2.2.1 y 2.2.2 se incrementarán en 4 toneladas.			
En el caso de conjuntos de vehículos que incluyan vehículos de emisión cero <b>o remolques con tecnología de emisión cero</b> , los pesos máximos autorizados establecidos en <b>los puntos</b> 2.2.3 y 2.2.4 se incrementarán en 2 toneladas.			

Or. en

### Justificación

*Durante la transición hacia un transporte de mercancías por carretera sin emisiones, y en ausencia de un programa plenamente establecido en el marco del Reglamento relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos, debe ser posible conceder el límite de exención de dos toneladas de peso también a los remolques con tecnología de emisión cero remolcados por camiones con motor de combustión interna.*

**Enmienda 278**  
**Dominique Riquet**

**Propuesta de Directiva**  
**Anexo I – cuadro – punto 2.2.4 – últimas tres líneas**

### Texto de la Comisión

***En el caso de conjuntos de vehículos que incluyan vehículos impulsados por combustibles alternativos distintos de los vehículos de emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en la subsección 2.2 se incrementarán en el peso adicional requerido por la tecnología de combustibles alternativos, hasta un máximo de 1 tonelada.***

*En el caso de conjuntos de vehículos que incluyan vehículos de emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en los puntos 2.2.1 y 2.2.2 se incrementarán en 4 toneladas.*

*En el caso de conjuntos de vehículos que incluyan vehículos de emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en los puntos 2.2.3 y 2.2.4 se incrementarán en 2 toneladas.*

*Enmienda*

*suprimidas*

Or. en

**Enmienda 279**  
**Carlo Fidanza**

**Propuesta de Directiva**  
**Anexo I – cuadro – punto 2.2.4 – últimas tres líneas**

*Texto de la Comisión*

En el caso de conjuntos de vehículos que incluyan vehículos impulsados por combustibles alternativos distintos de los vehículos de emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en la subsección 2.2 se incrementarán en el peso adicional requerido por la tecnología de combustibles alternativos, hasta un máximo de **1 tonelada**.

En el caso de conjuntos de vehículos que incluyan vehículos de emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en **las subsecciones** 2.2.1 y 2.2.2 se incrementarán en **4 toneladas**.

En el caso de conjuntos de vehículos que incluyan vehículos de emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en **las subsecciones** 2.2.3 y 2.2.4 se incrementarán en **2 toneladas**.

*Enmienda*

En el caso de conjuntos de vehículos que incluyan vehículos impulsados por combustibles alternativos distintos de los vehículos de emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en la subsección 2.2 se incrementarán en el peso adicional requerido por la tecnología de combustibles alternativos, hasta un máximo de **2 toneladas**.

En el caso de conjuntos de vehículos que incluyan vehículos de emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en **los puntos** 2.2.1 y 2.2.2 se incrementarán en **2 toneladas para los vehículos de emisión cero y 2 toneladas para los remolques con tecnología de remolque eléctrico**.

En el caso de conjuntos de vehículos que incluyan vehículos de emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en **los puntos** 2.2.3 y 2.2.4 se incrementarán en **1 tonelada para los vehículos de emisión cero y 1 tonelada para los remolques con tecnología de remolque eléctrico**.

**En el caso de conjuntos de vehículos que incluyan vehículos distintos de los vehículos impulsados por combustibles alternativos o los vehículos de emisión cero contemplados en los puntos 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 y 2.2.4, se aplicará un incremento de 2 toneladas en el caso de remolques con tecnología de remolque electrónico.**

Or. en

*Justificación*

*The proposed amendments aim at dedicating a specific additional weight to accommodate the installation of zero-emissions refrigeration units and the necessary technologies (e-axle and battery pack) whilst also making sure that there is a fair split of the extra weight allowance between the vehicle and the trailer. The new exception proposed looks at allowing the possibility to deploy zero-emissions refrigeration units also on ICE vehicles as a bridging measure until all HDVs are ZEV. This would enable the elimination of roughly 6 million tons of CO2 emitted annually by all refrigeration units circulating on EU roads..*

**Enmienda 280**  
**Ciarán Cuffe**

**Propuesta de Directiva**  
**Anexo I – cuadro – punto 2.3**

*Texto de la Comisión*

2.3 Vehículos de motor		
2.3.1	Vehículos de motor de 2 ejes, distintos de los autobuses:	18 toneladas
2.3.2	Autobuses de 2 ejes:	19,5 toneladas
2.3.3	Vehículos de motor de 3 ejes:	25 toneladas
2.3.4	Vehículos de motor de 3 ejes, cuando el eje motor esté dotado de neumáticos gemelos y suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente en la Unión, según se define en el anexo II, o cuando cada eje motor esté dotado de neumáticos gemelos y el peso máximo de cada eje no supere las 9,5 toneladas.	26 toneladas
2.3.5	Vehículos de motor de 4 ejes con dos ejes de dirección, cuando el eje motor esté dotado de neumáticos gemelos y suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente en la Unión, según se define en el anexo II, o cuando cada eje motor esté dotado de neumáticos gemelos y el peso máximo de cada eje no supere las 9,5 toneladas.	32 toneladas



2.3.6	Vehículos de motor de 5 ejes con dos ejes de dirección, cuando el eje motor esté dotado de neumáticos gemelos y suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente en la Unión, según se define en el anexo II, o cuando cada eje motor esté dotado de neumáticos gemelos y el peso máximo de cada eje no supere las 9,5 toneladas.	<b>40 toneladas</b>
En el caso de los vehículos impulsados por combustibles alternativos distintos de los vehículos de emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en los puntos 2.3.1, 2.3.3 y 2.3.4 de la subsección 2.3 se incrementarán en el peso adicional requerido por la tecnología de combustibles alternativos, hasta un máximo de 1 tonelada.		
En el caso de los vehículos de emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en la subsección 2.3 se incrementarán en 2 toneladas.		

*Enmienda*

2.3 Vehículos de motor		
2.3.1	Vehículos de motor de 2 ejes, distintos de los autobuses:	18 toneladas
2.3.2	Autobuses de 2 ejes:	19,5 toneladas
2.3.3	Vehículos de motor de 3 ejes:	25 toneladas
2.3.4	Vehículos de motor de 3 ejes, cuando el eje motor esté dotado de neumáticos gemelos y suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente en la Unión, según se define en el anexo II, o cuando cada eje motor esté dotado de neumáticos gemelos y el peso máximo de cada eje no supere las 9,5 toneladas.	26 toneladas
2.3.5	Vehículos de motor de 4 ejes con dos ejes de dirección, cuando el eje motor esté dotado de neumáticos gemelos y suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente en la Unión, según se define en el anexo II, o cuando cada eje motor esté dotado de neumáticos gemelos y el peso máximo de cada eje no supere las 9,5 toneladas.	32 toneladas
2.3.6	Vehículos de motor de 5 ejes con dos ejes de dirección, cuando el eje motor esté dotado de neumáticos gemelos y suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente en la Unión, según se define en el anexo II, o cuando cada eje motor esté dotado de neumáticos gemelos y el peso máximo de cada eje no supere las 9,5 toneladas.	<b>32 toneladas</b>
En el caso de los vehículos impulsados por combustibles alternativos distintos de los vehículos de emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en los puntos 2.3.1, 2.3.3 y 2.3.4 de la subsección 2.3 se incrementarán en el peso adicional requerido por la tecnología de combustibles alternativos, hasta un máximo de 1 tonelada.		

En el caso de los vehículos *de motor* de emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en la subsección 2.3 se incrementarán en 2 toneladas. *Esta tolerancia de peso para los conjuntos de vehículos de emisión cero será aplicable tanto al tráfico nacional como al internacional.*

Or. en

**Enmienda 281**  
**Markus Ferber**

**Propuesta de Directiva**  
**Anexo I – cuadro – punto 2.3**

*Texto de la Comisión*

2.3 Vehículos de motor		
2.3.1	Vehículos de motor de 2 ejes, distintos de los autobuses:	18 toneladas
2.3.2	Autobuses de 2 ejes:	19,5 toneladas
2.3.3	Vehículos de motor de 3 ejes:	25 toneladas
2.3.4	Vehículos de motor de 3 ejes, <i>cuando el eje motor esté dotado de neumáticos gemelos y suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente en la Unión, según se define en el anexo II, o cuando cada eje motor esté dotado de neumáticos gemelos y el peso máximo de cada eje no supere las 9,5 toneladas.</i>	26 toneladas
2.3.5	Vehículos de motor de 4 ejes con dos ejes de dirección, <i>cuando el eje motor esté dotado de neumáticos gemelos y suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente en la Unión, según se define en el anexo II, o cuando cada eje motor esté dotado de neumáticos gemelos y el peso máximo de cada eje no supere las 9,5 toneladas.</i>	32 toneladas
2.3.6	Vehículos de motor de 5 ejes con dos ejes de dirección, <i>cuando el eje motor esté dotado de neumáticos gemelos y suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente en la Unión, según se define en el anexo II, o cuando cada eje motor esté dotado de neumáticos gemelos y el peso máximo de cada eje no supere las 9,5 toneladas.</i>	40 toneladas
En el caso de los vehículos impulsados por combustibles alternativos distintos de los vehículos de emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en los puntos 2.3.1, 2.3.3 y 2.3.4 de la subsección 2.3 se incrementarán en el peso adicional requerido por la tecnología de combustibles alternativos, hasta un máximo de 1 tonelada.		

En el caso de los vehículos de emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en la subsección 2.3 se incrementarán en 2 toneladas.

*Enmienda*

2.3 Vehículos de motor		
2.3.1	Vehículos de motor de 2 ejes, distintos de los autobuses:	18 toneladas
2.3.2	Autobuses de 2 ejes:	19,5 toneladas
2.3.3	Vehículos de motor de 3 ejes:	25 toneladas
2.3.4	Vehículos de motor de 3 ejes <i>con ejes motores con arreglo a los puntos 3.5.3.2 a 3.5.3.4.</i>	26 toneladas
2.3.5	Vehículos de motor de 4 ejes con dos ejes de dirección <i>con ejes motores con arreglo a los puntos 3.5.3.2 a 3.5.3.4.</i>	32 toneladas
2.3.6	Vehículos de motor de 5 ejes con dos ejes de dirección <i>con ejes motores con arreglo a los puntos 3.5.3.2 a 3.5.3.4.</i>	40 toneladas
En el caso de los vehículos impulsados por combustibles alternativos distintos de los vehículos de emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en los puntos 2.3.1, 2.3.3 y 2.3.4 de la subsección 2.3 se incrementarán en el peso adicional requerido por la tecnología de combustibles alternativos, hasta un máximo de 1 tonelada.		
En el caso de los vehículos de emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en la subsección 2.3 se incrementarán en 2 toneladas.		

Or. en

**Enmienda 282**  
**Paolo Borchia**

**Propuesta de Directiva**  
**Anexo I – cuadro – punto 2.3**

*Texto de la Comisión*

2.3 Vehículos de motor

2.3.1	Vehículos de motor de 2 ejes, distintos de los autobuses:	18 toneladas
2.3.2	Autobuses de 2 ejes:	19,5 toneladas
2.3.3	Vehículos de motor de 3 ejes:	25 toneladas
2.3.4	Vehículos de motor de 3 ejes, cuando el eje motor esté dotado de neumáticos gemelos y suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente en la Unión, según se define en el anexo II, o cuando cada eje motor esté dotado de neumáticos gemelos y el peso máximo de cada eje no supere las 9,5 toneladas.	26 toneladas
2.3.5	Vehículos de motor de 4 ejes con dos ejes de dirección, cuando el eje motor esté dotado de neumáticos gemelos y suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente en la Unión, según se define en el anexo II, o cuando cada eje motor esté dotado de neumáticos gemelos y el peso máximo de cada eje no supere las 9,5 toneladas.	32 toneladas
2.3.6	Vehículos de motor de 5 ejes con dos ejes de dirección, cuando el eje motor esté dotado de neumáticos gemelos y suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente <i>en la Unión, según se define en el anexo II, o cuando cada eje motor esté dotado de neumáticos gemelos y el peso máximo de cada eje no supere las 9,5 toneladas.</i>	40 toneladas
En el caso de los vehículos impulsados por combustibles alternativos distintos de los vehículos de emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en los puntos 2.3.1, 2.3.3 y 2.3.4 de la subsección 2.3 se incrementarán en el peso adicional requerido por la tecnología de combustibles alternativos, hasta un máximo de 1 tonelada.		
En el caso de los vehículos de emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en la subsección 2.3 se incrementarán en 2 toneladas.		

*Enmienda*

2.3 Vehículos de motor		
2.3.1	Vehículos de motor de 2 ejes, distintos de los autobuses:	18 toneladas
2.3.2	Autobuses de 2 ejes:	19,5 toneladas
2.3.3	Vehículos de motor de 3 ejes:	25 toneladas
2.3.4	Vehículos de motor de 3 ejes, cuando el eje motor esté dotado de neumáticos gemelos y suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente en la Unión, según se define en el anexo II, o cuando cada eje motor esté dotado de neumáticos gemelos y el peso máximo de cada eje no supere las 9,5 toneladas.	26 toneladas

2.3.5	Vehículos de motor de 4 ejes con dos ejes de dirección, cuando el eje motor esté dotado de neumáticos gemelos y suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente en la Unión, según se define en el anexo II, o cuando cada eje motor esté dotado de neumáticos gemelos y el peso máximo de cada eje no supere las 9,5 toneladas.	32 toneladas
2.3.6	Vehículos de motor de 5 ejes con dos ejes de dirección, cuando el eje motor esté dotado de neumáticos gemelos y suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente.	40 toneladas
En el caso de los vehículos impulsados por combustibles alternativos distintos de los vehículos de emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en los puntos 2.3.1, 2.3.3 y 2.3.4 de la subsección 2.3 se incrementarán en el peso adicional requerido por la tecnología de combustibles alternativos, hasta un máximo de 1 tonelada.		
En el caso de los vehículos de emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en la subsección 2.3 se incrementarán en 2 toneladas.		

Or. en

### Enmienda 283

Henna Virkkunen, Petri Sarvamaa

### Propuesta de Directiva

Anexo I – cuadro – punto 2.3 – última línea

#### *Texto de la Comisión*

En el caso de los vehículos de emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en la subsección 2.3 se incrementarán en 2 toneladas.

#### *Enmienda*

En el caso de los vehículos de emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en la subsección 2.3 se incrementarán en 2 toneladas. **Al punto 2.3.2 se le aplicará un incremento de 0,5 toneladas.**

Or. en

#### *Justificación*

*La propuesta de la Comisión permitiría un autobús de 21,5 toneladas con solo dos ejes. Este límite provocaría una serie de problemas con la infraestructura viaria, especialmente en las ciudades; los vehículos de tres ejes ya están disponibles en el mercado, protegen mejor la*

*infraestructura viaria y permiten también un mayor número de viajeros debido a una mayor longitud máxima.*

**Enmienda 284**  
**Peter Lundgren**

**Propuesta de Directiva**  
**Anexo I – cuadro – punto 2.3.4, punto 2.3.5 y punto 2.3.6**

*Texto de la Comisión*

2.3.4	Vehículos de motor de 3 ejes, cuando el eje motor esté dotado de neumáticos gemelos y suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente en la Unión, según se define en el anexo II, o cuando cada eje motor esté dotado de neumáticos gemelos y el peso máximo de cada eje no supere las 9,5 toneladas.	26 toneladas
2.3.5	Vehículos de motor de 4 ejes con dos ejes de dirección, <b>cuando el</b> eje motor <b>esté</b> dotado de neumáticos gemelos y suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente en la Unión, según se define en el anexo II, o cuando cada eje motor esté dotado de neumáticos gemelos y el peso máximo de cada eje no supere las 9,5 toneladas.	32 toneladas
2.3.6	Vehículos de motor de 5 ejes con dos ejes de dirección, <b>cuando el</b> eje motor <b>esté</b> dotado de neumáticos gemelos y suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente en la Unión, según se define en el anexo II, o cuando cada eje motor esté dotado de neumáticos gemelos y el peso máximo de cada eje no supere las 9,5 toneladas.	40 toneladas
En el caso de los vehículos impulsados por combustibles alternativos distintos de los vehículos de emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en los puntos 2.3.1, 2.3.3 y 2.3.4 de la subsección 2.3 se incrementarán en el peso adicional requerido por la tecnología de combustibles alternativos, hasta un máximo de 1 tonelada.		
En el caso de los vehículos de emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en la subsección 2.3 se incrementarán en 2 toneladas.		

*Enmienda*

2.3.4	Vehículos de motor de 3 ejes, cuando el eje motor esté dotado de neumáticos gemelos y suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente en la Unión, según se define en el anexo II, o cuando cada eje motor esté dotado de neumáticos gemelos y el peso máximo de cada eje no supere las 9,5 toneladas <b>o de ejes motores con arreglo a los puntos 3.5.2 o 3.5.3.</b>	26 toneladas
-------	--	--------------

2.3.5	Vehículos de motor de 4 ejes con dos ejes de dirección <b>y al menos un</b> eje motor dotado de neumáticos gemelos y suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente en la Unión, según se define en el anexo II, o cuando cada eje motor esté dotado de neumáticos gemelos y el peso máximo de cada eje no supere las 9,5 toneladas.	32 toneladas
2.3.6	Vehículos de motor de 5 ejes con dos ejes de dirección <b>y al menos un</b> eje motor dotado de neumáticos gemelos y suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente en la Unión, según se define en el anexo II, o cuando cada eje motor esté dotado de neumáticos gemelos y el peso máximo de cada eje no supere las 9,5 toneladas.	40 toneladas
En el caso de los vehículos impulsados por combustibles alternativos distintos de los vehículos de emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en los puntos 2.3.1, 2.3.2, 2.3.3 y 2.3.4 de la subsección 2.3 se incrementarán en el peso adicional requerido por la tecnología de combustibles alternativos, hasta un máximo de 1 tonelada.		
En el caso de los vehículos <b>de motor</b> de emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en <b>los puntos 2.3.1 y 2.3.3 a 2.3.6</b> se incrementarán en <b>4 toneladas, y en 2 toneladas en el caso de los vehículos previstos en el punto 2.3.2.</b>		

Or. en

**Enmienda 285**  
**Dominique Riquet**

**Propuesta de Directiva**  
**Anexo I – cuadro – punto 2.3.6 – últimas dos líneas**

*Texto de la Comisión*

*En el caso de los vehículos impulsados por combustibles alternativos distintos de los vehículos de emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en los puntos 2.3.1, 2.3.3 y 2.3.4 de la subsección 2.3 se incrementarán en el peso adicional requerido por la tecnología de combustibles alternativos, hasta un máximo de 1 tonelada.*

*En el caso de los vehículos de emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en la subsección 2.3 se incrementarán en 2 toneladas.*

Enmienda

*suprimidas*

Or. en

**Enmienda 286**  
**Ciarán Cuffe**

**Propuesta de Directiva**  
**Anexo I – cuadro – punto 2.4**

*Texto de la Comisión*

2.4 Autobuses articulados de 3 ejes:	28 toneladas
En el caso de los vehículos impulsados por combustibles alternativos distintos de los vehículos de emisión cero, el peso máximo autorizado de 28 toneladas establecido en la subsección 2.4 se incrementará en el peso adicional requerido por la tecnología de combustibles alternativos, hasta un máximo de 1 tonelada.	
En el caso de los vehículos de emisión cero, el peso máximo autorizado de 28 toneladas establecido en la subsección 2.4 se incrementará en 2 toneladas.	

*Enmienda*

2.4 Autobuses articulados de 3 ejes:	28 toneladas
En el caso de los vehículos impulsados por combustibles alternativos distintos de los vehículos de emisión cero, el peso máximo autorizado de 28 toneladas establecido en la subsección 2.4 se incrementará en el peso adicional requerido por la tecnología de combustibles alternativos, hasta un máximo de 1 tonelada.	
En el caso de los vehículos <b>de motor</b> de emisión cero, el peso máximo autorizado de 28 toneladas establecido en la subsección 2.4 se incrementará en 2 toneladas. <b><i>Esta tolerancia de peso para los conjuntos de vehículos de emisión cero será aplicable tanto al tráfico nacional como al internacional.</i></b>	

Or. en



**Enmienda 287**  
**Markus Ferber**

**Propuesta de Directiva**  
**Anexo I – cuadro – punto 2.4**

*Texto de la Comisión*

<b>2.4 Autobuses articulados de 3 ejes:</b>	<b>28 toneladas</b>
En el caso de los vehículos impulsados por combustibles alternativos distintos de los vehículos de emisión cero, el peso máximo autorizado de <b>28 toneladas</b> establecido en la subsección 2.4 se incrementará en el peso adicional requerido por la tecnología de combustibles alternativos, hasta un máximo de 1 tonelada.	
En el caso de los vehículos de emisión cero, el peso máximo autorizado de 28 toneladas establecido en <b>la subsección 2.4</b> se incrementará en <b>2 toneladas</b> .	

*Enmienda*

<b>2.4 Autobuses articulados</b>		
<b>2.4.1</b>	<b>Autobuses articulados de 3 ejes:</b>	<b>28 toneladas</b>
<b>2.4.2</b>	<b>Autobuses articulados de 4 ejes:</b>	<b>32 toneladas</b>
En el caso de los vehículos impulsados por combustibles alternativos distintos de los vehículos de emisión cero, el peso máximo autorizado establecido en la subsección 2.4 se incrementará en el peso adicional requerido por la tecnología de combustibles alternativos, hasta un máximo de 1 tonelada.		
En el caso de los vehículos de emisión cero, el peso máximo autorizado de 28 toneladas establecido en <b>el punto 2.4.1</b> se incrementará en <b>3 toneladas</b> y <b>el peso máximo autorizado establecido en el punto 2.4.2 se incrementará en 4 toneladas</b> .		

Or. en

**Enmienda 288**  
**Peter Lundgren**

**Propuesta de Directiva**

**Anexo I – cuadro – punto 2.5 (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

<b>2.5</b>	<b><i>Autobuses articulados de 4 ejes:</i></b>	<b><i>32 toneladas</i></b>
	<b><i>En el caso de los vehículos impulsados por combustibles alternativos distintos de los vehículos de emisión cero, el peso máximo autorizado de 32 toneladas establecido en la subsección 2.5 se incrementará en el peso adicional requerido por la tecnología de combustibles alternativos, hasta un máximo de 1 tonelada.</i></b>	
	<b><i>En el caso de los vehículos de emisión cero, el peso máximo autorizado de 32 toneladas establecido en la subsección 2.5 se incrementará en 4 toneladas.</i></b>	

Or. en

**Enmienda 289**  
**Peter Lundgren**

**Propuesta de Directiva**  
**Anexo I – cuadro – punto 3.1 y punto 3.4**

*Texto de la Comisión*

<b>3.1 Ejes simples</b>		
	<b>Eje no motor simple</b>	<b>10 toneladas</b>
<b>3.4 Eje motor</b>		
<b>3.4.1</b>	<b>Eje motor de los vehículos contemplados en los puntos 2.2, 2.3 y 2.4 <i>distintos de los vehículos de emisión cero</i></b>	<b><i>11,5 toneladas</i></b>
<b>3.4.2</b>	<b><i>Eje motor de los vehículos de emisión cero contemplados en los puntos 2.2.1 y 2.2.2</i></b>	<b><i>12,5 toneladas</i></b>
<b>3.4.3</b>	<b><i>Autobuses de 2 ejes de emisión cero</i></b>	<b><i>12,5 toneladas</i></b>

*Enmienda*

<b>3.1 Ejes simples</b>
-------------------------

	Eje no motor simple	10 toneladas
	<b><i>Eje no motor simple con neumáticos gemelos para autobuses</i></b>	<b><i>11,5 toneladas</i></b>
3.4 Eje motor		
3.4.1	Eje motor de los vehículos contemplados en los puntos 2.2, 2.3, 2.4 y 2.5	<b><i>12,5 toneladas</i></b>

Or. en

### **Enmienda 290**

#### **Andor Deli**

#### **Propuesta de Directiva**

#### **Anexo I – cuadro – punto 3.4**

#### *Texto de la Comisión*

3.4 Eje motor			
	3.4.1	Eje motor de los vehículos contemplados en los puntos 2.2, 2.3 y 2.4 distintos de los vehículos de emisión cero	11,5 toneladas
	3.4.2	Eje motor de los vehículos de emisión cero contemplados en los puntos 2.2.1 y 2.2.2	<b><i>12,5 toneladas</i></b>
	3.4.3	Autobuses de 2 ejes de emisión cero	<b><i>12,5 toneladas</i></b>

#### *Enmienda*

3.4 Eje motor			
	3.4.1	Eje motor de los vehículos contemplados en los puntos 2.2, 2.3 y 2.4 distintos de los vehículos de emisión cero	11,5 toneladas
	3.4.2	Eje motor de los vehículos de emisión cero contemplados en los puntos 2.2.1 y 2.2.2	<b><i>11,5 toneladas</i></b>
	3.4.3	Autobuses de 2 ejes de emisión cero	<b><i>11,5 toneladas</i></b>

Or. en

#### *Justificación*

*El aumento propuesto del eje motor en 3.4.2 y 3.4.3 causaría un desgaste excesivo en la carretera (aproximadamente +40 %) y no incentiva a los fabricantes a producir vehículos más ligeros.*

**Enmienda 291**  
**Markus Ferber**

**Propuesta de Directiva**  
**Anexo I – cuadro – punto 3.4**

*Texto de la Comisión*

3.4 Eje motor			
	3.4.1	Eje motor de los vehículos contemplados en los puntos 2.2, 2.3 y 2.4 distintos de los vehículos de emisión cero	<b>11,5 toneladas</b>
	3.4.2	Eje motor de los vehículos de emisión cero contemplados en los puntos 2.2.1 y 2.2.2	12,5 toneladas
	3.4.3	<b>Autobuses de 2 ejes de emisión cero</b>	<b>12,5 toneladas</b>

*Enmienda*

3.4 Eje motor			
	3.4.1	Eje motor de los vehículos contemplados en los puntos 2.2, 2.3 y 2.4 distintos de los vehículos de emisión cero	<b>12,5 toneladas</b>
	3.4.2	Eje motor de los vehículos de emisión cero contemplados en los puntos 2.3 y 2.4	12,5 toneladas

Or. en

**Enmienda 292**  
**Kateřina Konečná**

**Propuesta de Directiva**  
**Anexo I – cuadro – punto 3.4**

*Texto de la Comisión*

3.4 Eje motor			
	3.4.1	Eje motor de los vehículos contemplados en los puntos 2.2, 2.3 y 2.4 distintos de los vehículos de emisión cero	11,5 toneladas
	3.4.2	Eje motor de los vehículos de emisión cero contemplados en los puntos 2.2.1 y 2.2.2	<b>12,5 toneladas</b>
	3.4.3	Autobuses de 2 ejes de emisión cero	12,5 toneladas

*Enmienda*

3.4 Eje motor			
	3.4.1	Eje motor de los vehículos contemplados en los puntos 2.2, 2.3 y 2.4 distintos de los vehículos de emisión cero	11,5 toneladas

3.4.2	Eje motor de los vehículos de emisión cero contemplados en los puntos 2.2.1 y 2.2.2	<b>12</b> toneladas
3.4.3	Autobuses de 2 ejes de emisión cero	12,5 toneladas

Or. en

*Justificación*

*El aumento propuesto del eje motor en 3.4.2 y 3.4.3 causaría un desgaste excesivo en la carretera (aproximadamente +40 %) y no incentiva a los fabricantes a producir vehículos más ligeros.*

**Enmienda 293**  
**Ciarán Cuffe**

**Propuesta de Directiva**  
**Anexo I – cuadro – punto 3.4**

*Texto de la Comisión*

3.4 Eje motor		
3.4.1	Eje motor de los vehículos contemplados en los puntos 2.2, 2.3 y 2.4 distintos de los vehículos de emisión cero	11,5 toneladas
3.4.2	Eje motor de los vehículos de emisión cero contemplados en los puntos 2.2.1 y 2.2.2	<b>12,5</b> toneladas
3.4.3	Autobuses de 2 ejes de emisión cero	<b>12,5</b> toneladas

*Enmienda*

3.4 Eje motor		
3.4.1	Eje motor de los vehículos contemplados en los puntos 2.2, 2.3 y 2.4 distintos de los vehículos de emisión cero	11,5 toneladas
3.4.2	Eje motor de los vehículos de emisión cero contemplados en los puntos 2.2.1 y 2.2.2, <b>excepto los vehículos descritos abajo.</b>  <b><i>Eje motor de los vehículos de emisión cero matriculados por primera vez entre la entrada en vigor de la presente Directiva y el 1 de enero de 2029, siempre que se cumplan las condiciones del punto 3.4.4.</i></b>  <b><i>A partir del 1 de enero de 2029, las condiciones establecidas en el punto 3.4.4 se aplicarán a todos los vehículos de nueva matriculación contemplados en los puntos 2.2.1 y 2.2.2,</i></b>	<b>11,5</b> toneladas  <b>12 toneladas</b>

	<i>independientemente de su grupo motopropulsor.</i>	
3.4.3	<p>Autobuses de 2 ejes de emisión cero</p> <p><i>Eje motor de autobuses de dos ejes de emisión cero matriculados por primera vez entre la entrada en vigor de la presente Directiva y el 1 de enero de 2035, siempre que se cumplan las condiciones del punto 3.4.4.</i></p> <p><i>A partir del 1 de enero de 2029, las condiciones establecidas en el punto 3.4.4 se aplicarán a todos los autobuses de dos ejes de nueva matriculación, independientemente de su grupo motopropulsor.</i></p>	<p><i>11,5 toneladas</i></p> <p><i>12 toneladas</i></p>
3.4.4	<p><i>Los vehículos pesados de emisión cero matriculados por primera vez entre la entrada en vigor de la presente Directiva y el 1 de enero de 2029 y que tengan un eje motor de 12 toneladas:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><i>1. Utilizarán neumáticos únicos de alta eficiencia de base amplia en el eje de dirección de una clasificación UE mínima A para la resistencia a la rodadura y B para la adherencia en superficie mojada;</i></li> <li><i>2. Utilizarán una configuración doble de neumáticos en el eje de dirección empleando neumáticos de una clasificación UE mínima A para la resistencia a la rodadura y B para la adherencia en superficie mojada;</i></li> <li><i>3. Fijarán el nivel de alerta del sistema de control de la presión de los neumáticos para informar al conductor de una pérdida de presión en 0,6 bar;</i></li> <li><i>4. Utilizarán un limitador de aceleración que garantice que la aceleración desde una posición inmovilizada no supere los 1,2 m/s<sup>2</sup>.</i></li> </ol> <p><i>A partir del 1 de enero de 2029, todos los nuevos vehículos pesados matriculados utilizarán las tecnologías descritas en los puntos 1 a 4 de la presente subsección.</i></p>	

Or. en

**Enmienda 294**  
**Elsi Katainen**

**Propuesta de Directiva**

## Anexo I – cuadro – punto 3.4

### *Texto de la Comisión*

3.4 Eje motor			
	3.4.1	Eje motor de los vehículos contemplados en los puntos 2.2, 2.3 y 2.4 distintos de los vehículos de emisión cero	11,5 toneladas
	3.4.2	Eje motor de los vehículos de emisión cero contemplados en los puntos 2.2.1 y 2.2.2	<b>12,5 toneladas</b>
	3.4.3	Autobuses de 2 ejes de emisión cero	<b>12,5 toneladas</b>

### *Enmienda*

3.4 Eje motor			
	3.4.1	Eje motor de los vehículos contemplados en los puntos 2.2, 2.3 y 2.4 distintos de los vehículos de emisión cero	11,5 toneladas
	3.4.2	Eje motor de los vehículos de emisión cero contemplados en los puntos 2.2.1 y 2.2.2	<b>11,5 toneladas</b>
	3.4.3	Autobuses de 2 ejes de emisión cero	<b>11,5 toneladas</b>

Or. en

### *Justificación*

*Añadir la carga por eje causaría importantes efectos negativos en el desgaste de la carretera y en los puentes. Por ejemplo, existen muchas estructuras viarias débiles y pequeños puentes en las ciudades que no pueden soportar la carga por eje añadida de 12,5. Esto limitaría el uso de estos autobuses. Casi todas las líneas de autobuses pasarán por las ciudades en algún momento de su viaje a medida que recojan pasajeros. Ya hay en circulación muchos autobuses de tres ejes de emisión cero, y la masa por eje de 11,5 no ha sido un problema a la hora de promover la transición ecológica.*

### **Enmienda 295**

**Henna Virkkunen, Petri Sarvamaa**

### **Propuesta de Directiva**

**Anexo I – cuadro – punto 3.4**

### *Texto de la Comisión*

3.4 Eje motor			
	3.4.1	Eje motor de los vehículos contemplados en los puntos 2.2, 2.3 y 2.4 distintos de los vehículos de emisión cero	11,5 toneladas
	3.4.2	Eje motor de los vehículos de emisión cero contemplados en los puntos 2.2.1 y 2.2.2	<b>12,5 toneladas</b>

	3.4.3	Autobuses de 2 ejes de emisión cero	<b>12,5</b> toneladas
--	-------	-------------------------------------	-----------------------

*Enmienda*

3.4 Eje motor			
	3.4.1	Eje motor de los vehículos contemplados en los puntos 2.2, 2.3 y 2.4 distintos de los vehículos de emisión cero	11,5 toneladas
	3.4.2	Eje motor de los vehículos de emisión cero contemplados en los puntos 2.2.1 y 2.2.2	<b>11,5</b> toneladas
	3.4.3	Autobuses de 2 ejes de emisión cero	<b>11,5</b> toneladas

Or. en

*Justificación*

*Aumentar la masa por eje motor para la combinación de emisión cero de 11,5 toneladas a 12,5 toneladas causaría problemas de límite de peso para los puentes urbanos y, en consecuencia, limitaría el uso de autobuses. La resistencia al avance en carretera aumentaría significativamente con esta propuesta. El límite actual de masa por eje de 11,5 toneladas no ha sido un problema a la hora de desarrollar autobuses eléctricos para la transición ecológica. Existen muchas opciones diferentes, como los autobuses eléctricos de dos ejes, de tres ejes y articulados ya disponibles en el mercado.*

**Enmienda 296**

**Isabel García Muñoz**

**Propuesta de Directiva**

**Anexo I – cuadro – punto 3.4**

*Texto de la Comisión*

3.4 Eje motor			
	3.4.1	Eje motor de los vehículos contemplados en los puntos 2.2, 2.3 y 2.4 distintos de los vehículos de emisión cero	11,5 toneladas
	3.4.2	Eje motor de los vehículos de emisión cero contemplados en los puntos 2.2.1 y 2.2.2	12,5 toneladas
	3.4.3	Autobuses de 2 ejes de emisión cero	12,5 toneladas

*Enmienda*

3.4 Eje motor			
	3.4.1	Eje motor de los vehículos contemplados en los puntos 2.2, 2.3 y 2.4 distintos de los vehículos de emisión cero	11,5 toneladas



	3.4.2	Eje motor de los vehículos de emisión cero contemplados en los puntos 2.2.1 y 2.2.2	12,5 toneladas
	3.4.3	Autobuses de 2 ejes de emisión cero	12,5 toneladas
	3.4.4	<i>Autobuses de 3 ejes de emisión cero</i>	<i>12,5 toneladas</i>

Or. en

**Enmienda 297**  
**Isabel García Muñoz**

**Propuesta de Directiva**  
**Anexo I – cuadro – punto 3.5.3**

*Texto de la Comisión*

3.5.3	es igual o superior a 1,3 m e inferior a 1,8 m ( $1,3 \leq d < 1,8$ )	18 toneladas
	cuando el eje motor esté equipado con neumáticos gemelos y suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente en la Unión, con arreglo a la definición del anexo II, o cuando cada eje motor esté equipado con neumáticos gemelos y el peso máximo de cada eje no exceda de 9,5 toneladas.	19 toneladas

*Enmienda*

3.5.3	es igual o superior a 1,3 m e inferior a 1,8 m ( $1,3 \leq d < 1,8$ )	18 toneladas
	cuando el eje motor esté equipado con neumáticos gemelos y suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente en la Unión, con arreglo a la definición del anexo II, o cuando cada eje motor esté equipado con neumáticos gemelos y el peso máximo de cada eje no exceda de 9,5 toneladas. <b><i>En el caso de los vehículos de emisión cero, la suma máxima de los pesos por eje de un tandem se incrementará en 1 tonelada.</i></b>	19 toneladas

Or. en

**Enmienda 298**  
**Markus Ferber**

**Propuesta de Directiva**

### Anexo I – cuadro – punto 3.5.3

#### Texto de la Comisión

3.5.3	es igual o superior a 1,3 m e inferior a 1,8 m ( $1,3 \leq d < 1,8$ )	<b>18 toneladas</b>
	cuando el eje motor esté equipado con neumáticos gemelos y suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente en la Unión, con arreglo a la definición del anexo II, o cuando cada eje motor esté equipado con neumáticos gemelos y el peso máximo de cada eje no exceda de 9,5 toneladas.	19 toneladas

#### Enmienda

3.5.3	es igual o superior a 1,3 m e inferior a 1,8 m ( $1,3 \leq d < 1,8$ )	
<b>3.5.3.1</b>	<b><i>En general</i></b>	<b>18 toneladas</b>
<b>3.5.3.2</b>	cuando el eje motor esté equipado con neumáticos gemelos y suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente en la Unión, con arreglo a la definición del anexo II, o cuando cada eje motor esté equipado con neumáticos gemelos y el peso máximo de cada eje no exceda de 9,5 toneladas.	19 toneladas
<b>3.5.3.3</b>	<b><i>En el caso de los vehículos de emisión cero a que se refieren los puntos 2.3 y 2.4, cuando el eje motor esté dotado de neumáticos gemelos y suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente en la Unión, según se define en el anexo II.</i></b>	<b>20 toneladas</b>
<b>3.5.3.4</b>	<b><i>En el caso de los vehículos de emisión cero a que se refieren los puntos 2.3 y 2.4, cuando cada eje motor esté dotado de neumáticos gemelos y cuando el peso máximo de cada eje no supere las 10 toneladas.</i></b>	<b>20 toneladas</b>

Or. en

**Enmienda 299**  
**Elsi Katainen**

**Propuesta de Directiva**

## Anexo I – cuadro – punto 3.6 (nuevo)

*Texto de la Comisión*

--

*Enmienda*

<b>3.6 Ejes trídems de los vehículos de motor</b>		
	<b><i>La suma de los pesos por eje de un trídems no debe sobrepasar, si la separación (d) de los ejes:</i></b>	
<b>3.6.1</b>	<b><i>es inferior a 1,3 m (<math>d &lt; 1,3</math>)</i></b>	<b><i>21 toneladas</i></b>
<b>3.6.2</b>	<b><i>es igual o superior a 1,3 m e inferior a 1,8 m (<math>1,3 \leq d &lt; 1,8</math>)</i></b>	<b><i>24 toneladas</i></b>

Or. en

*Justificación*

*Es importante añadir pesos para los trídems de los vehículos de motor al anexo I, de modo que haya pesos comunes en la UE.*

**Enmienda 300**  
**Peter Lundgren**

**Propuesta de Directiva**  
**Anexo I – cuadro – punto 3.6 (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

--

*Enmienda*

<b>3.6 Ejes trídems de los vehículos de motor</b>		
	<b><i>La suma de los pesos por eje de un trídems no debe sobrepasar, si la separación (d) de los ejes:</i></b>	
<b>3.6.1</b>	<b><i>es igual o superior a 1,3 m e inferior a 1,8 m (<math>1,3 \leq d &lt; 1,8</math>)</i></b>	<b><i>24 toneladas</i></b>
<b>3.6.2</b>	<b><i>en el caso de los vehículos de emisión cero, si al menos dos ejes están dotados de neumáticos gemelos, es igual o superior a 1,3 m e inferior a 1,8 m (<math>1,3 \leq d &lt; 1,8</math>)</i></b>	<b><i>26 toneladas</i></b>

Or. en

**Enmienda 301**  
**Henna Virkkunen, Petri Sarvamaa**

**Propuesta de Directiva**  
**Anexo I – cuadro – punto 3.6 (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

--

*Enmienda*

<b>3.6 Ejes trídems de los vehículos de motor</b>		
	<b><i>La suma de los pesos por eje de un trídems no debe sobrepasar, si la separación (d) de los ejes:</i></b>	
<b>3.6.1</b>	<b><i>es inferior a 1,3 m (<math>d &lt; 1,3</math>)</i></b>	<b><i>21 toneladas</i></b>
<b>3.6.2</b>	<b><i>es igual o superior a 1,3 m e inferior a 1,8 m (<math>1,3 \leq d &lt; 1,8</math>)</i></b>	<b><i>27 toneladas</i></b>

Or. en

*Justificación*

*Los pesos de los trídems de los vehículos de motor deben añadirse al anexo I para tener pesos comunes en la UE.*

**Enmienda 302**  
**Elsi Katainen**

**Propuesta de Directiva**

### Anexo I – cuadro – punto 4.3

#### *Texto de la Comisión*

4.3 Peso máximo autorizado en función de la distancia entre ejes	
	El peso máximo autorizado en toneladas de un vehículo de motor de 4 ejes no podrá sobrepasar 5 veces la distancia en metros entre los ejes de los árboles extremos del vehículo

#### *Enmienda*

4.3 Peso máximo autorizado en función de la distancia entre ejes	
	El peso máximo autorizado en toneladas de un vehículo de motor de 4 <b>o</b> 5 ejes no podrá sobrepasar 5 veces la distancia en metros entre los ejes de los árboles extremos del vehículo

Or. en

#### *Justificación*

*Para salvaguardar la seguridad y la infraestructura vial es importante controlar las cargas en los puentes. Los camiones de 5 ejes transportan las mercancías más pesadas y tienen 40 toneladas de peso bruto. Por lo tanto, el peso máximo autorizado en función de la distancia entre ejes es aún más importante para los camiones de 5 ejes que para los camiones de 4 ejes y debe introducirse en la Directiva. Una distancia entre ejes demasiado corta causaría problemas, por ejemplo, en la infraestructura de los puentes.*

**Enmienda 303**  
**Peter Lundgren**

**Propuesta de Directiva**  
**Anexo I – cuadro – punto 4.3**

#### *Texto de la Comisión*

4.3 Peso máximo autorizado en función de la distancia entre ejes	
	El peso máximo autorizado en toneladas de un vehículo de motor de 4 ejes no podrá sobrepasar 5 veces la distancia en metros entre los ejes de los árboles extremos del vehículo

#### *Enmienda*

4.3 Peso máximo autorizado en función de la distancia entre ejes	
--	--

	El peso máximo autorizado en toneladas de un vehículo de motor de 4 o 5 ejes no podrá sobrepasar 5 veces la distancia en metros entre los ejes de los árboles extremos del vehículo
--	---

Or. en

**Enmienda 304**  
**Henna Virkkunen, Petri Sarvamaa**

**Propuesta de Directiva**  
**Anexo I – cuadro – punto 4.3**

*Texto de la Comisión*

4.3 Peso máximo autorizado en función de la distancia entre ejes	
	El peso máximo autorizado en toneladas de un vehículo de motor de 4 ejes no podrá sobrepasar 5 veces la distancia en metros entre los ejes de los árboles extremos del vehículo

*Enmienda*

4.3 Peso máximo autorizado en función de la distancia entre ejes	
	El peso máximo autorizado en toneladas de un vehículo de motor de 4 o 5 ejes no podrá sobrepasar 5 veces la distancia en metros entre los ejes de los árboles extremos del vehículo

Or. en

*Justificación*

*El peso máximo autorizado en función de la distancia entre ejes es aún más importante para los camiones de 5 ejes que para los camiones de 4 ejes, ya que los camiones de 5 ejes transportan las mercancías más pesadas y tienen 40 toneladas de peso bruto. Este aspecto debe codificarse en la Directiva.*