



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 5 maggio 2014
(OR. en)**

8310/14

**Fascicolo interistituzionale:
2013/0105 (COD)**

**CODEC 950
TRANS 186
PE 225**

NOTA INFORMATIVA

del:	Segretariato generale
al:	Comitato dei rappresentanti permanenti/Consiglio
Oggetto:	Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 96/53/CE, del 25 luglio 1996, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale - Risultati della prima lettura del Parlamento europeo (Strasburgo, dal 14 al 17 aprile 2014)

I. INTRODUZIONE

Il relatore Jörg LEICHTFRIED (S&D, AT) ha presentato, a nome della commissione per i trasporti e il turismo, una relazione sulla proposta in oggetto. La relazione conteneva 69 emendamenti (emendamenti 1-69).

I gruppi politici (PPE ed ECR) hanno inoltre presentato altri tre emendamenti (emendamenti 70-72).

II. DISCUSSIONE

La discussione relativa alla proposta ha avuto luogo il 14 aprile 2014.

Il relatore Jörg LEICHTFRIED (S&D, AT) ha avviato la discussione e:

- ha affermato che, senza il contributo e l'impegno del Parlamento relativamente a questa normativa, la circolazione dei veicoli più pesanti ("mega truck") sarebbe autorizzata sulle strade di tutta Europa, non vi sarebbero reali obblighi riguardo alle misure aerodinamiche né misure di sicurezza obbligatorie a beneficio degli utenti vulnerabili, la disponibilità di tecnologie di propulsione alternative per i veicoli pesanti sarebbe limitata e non vigerebbe alcun obbligo sui sensori di peso per aiutare ad individuare sovraccarichi e facilitare i controlli da parte delle autorità;
- in merito alle misure aerodinamiche e ai sensori di peso, ha precisato che la commissione per i trasporti ha cercato di chiarire i requisiti al fine di evitare un sistema giuridico dualistico in Europa. Per quanto riguarda i sensori di peso, il modo in cui le autorità hanno scelto di effettuare i controlli non sarà influenzato, ma vigerà un sistema che può essere d'aiuto per conducenti e polizia;
- a nome della grande maggioranza dei membri della commissione per i trasporti, ha sollecitato la Commissione a esaminare le conseguenze (ambientali ed economiche) dell'impiego transfrontaliero dei "mega truck";
- ha concluso che si è raggiunto un buon risultato in seno al Parlamento e che nella prossima legislatura, nei colloqui con il Consiglio e la Commissione, si dovrà esaminare come portare avanti la proposta.

Il commissario KALLAS:

- ha sostenuto che la proposta presenta molteplici benefici. Essa incoraggerà l'uso di tecnologie di propulsione a basse emissioni di carbonio e renderà i veicoli pesanti più aerodinamici. Risulterà inoltre positiva per gli utenti vulnerabili, dal momento che una diversa progettazione della cabina migliorerà la visione dei conducenti e aiuterà i produttori di mezzi pesanti europei nel mercato globale. Renderà il trasporto stradale più ecologico e sicuro;
- si è compiaciuto di molti emendamenti votati dalla commissione per i trasporti, in quanto hanno chiarito o rafforzato la proposta;
- ha espresso preoccupazione riguardo ad alcuni emendamenti:
 - il limite di 50 cm imposto per i dispositivi all'estremità posteriore. Mantenere tale limite significherebbe rinunciare a importanti benefici in termini di riduzione delle emissioni e del consumo di carburante;
 - rendere obbligatori nuovi modelli di cabine a sette anni dall'entrata in vigore della direttiva sarebbe contrario all'attuale approccio volto a promuovere veicoli più aerodinamici senza imporre un modello specifico;

- l'uso del termine "trasporto combinato" in luogo di "trasporto intermodale", in quanto questo si applica unicamente ai trasporti tra gli Stati membri dell'UE, mentre i container di 45 piedi sono sempre più utilizzati nei trasporti transoceanici;
- i sistemi di pesatura installati a bordo non dovrebbero essere obbligatori. dovrebbe essere consentito agli Stati membri che hanno investito nelle infrastrutture per la pesatura di veicoli in movimento di continuare a utilizzare tale metodo;
- ha preso atto del compromesso raggiunto in merito al traffico transfrontaliero dei veicoli più lunghi. In tale contesto, ha precisato che la Commissione non ha intenzione di generalizzare o di insistere sull'uso di veicoli pesanti più grandi in tutta Europa e che rispetta chiaramente la volontà e i processi decisionali degli Stati membri. La scelta se consentire tali veicoli dovrebbe continuare a essere di competenza degli Stati membri. È stata la commissione per i trasporti a porre la questione sul tappeto e il commissario ha espresso rammarico per il fatto che tale questione abbia messo in ombra gli elementi nettamente positivi della direttiva;
- ha auspicato che, a seguito dell'orientamento generale previsto in occasione del Consiglio di giugno, la nuova direttiva possa essere messa a punto entro la fine dell'anno.

Intervenendo a nome del gruppo PPE, Mathieu GROSCH (BE):

- ha dichiarato che persistono disaccordi sulla proposta e che sono stati raggiunti compromessi al fine di far progredire la stessa;
- in tale contesto ha ricordato che la proposta riguardante pesi e dimensioni mira principalmente a migliorare la sicurezza e l'aerodinamica, producendo in tal modo effetti positivi per i consumatori e l'ambiente. In considerazione delle imminenti elezioni europee, è comprensibile che la questione del traffico transfrontaliero con grandi mezzi pesanti abbia assunto un ruolo centrale, ma sarebbe deplorabile lasciarsi sfuggire gli sviluppi positivi. Tuttavia, ha deplorato il fatto che non siano stati raggiunti compromessi positivi in determinati settori;
- in relazione ai possibili effetti sul trasporto ferroviario, ha affermato che limitare il trasporto su strada non rappresenta una soluzione per conseguire una maggiore efficienza del trasporto ferroviario.

Intervenendo a nome del gruppo S&D, Saïd EL KHADRAOUI (BE):

- ha condiviso l'opinione del relatore secondo cui il Parlamento dovrebbe fare chiarezza per evitare interpretazioni erranee della normativa da parte della Commissione;

- ha dichiarato che il suo gruppo non sostiene un aumento dell'utilizzo dei "mega truck", in quanto ritiene che ciò sarebbe contrario alle intenzioni della Commissione illustrate nel Libro bianco sui trasporti, ossia stimolare i modi di trasporto sostenibili per i trasporti di lungo raggio. Il suo gruppo è pronto a discutere la questione sulla base degli studi d'impatto che devono essere effettuati;
- ha accolto con favore le proposte volte a adeguare i pesi e le dimensioni agli sviluppi tecnologici, al fine di ridurre i consumi di carburante e le emissioni di CO2 e migliorare la sicurezza, proteggere gli utenti vulnerabili e aumentare il comfort dei conducenti. Ciò rappresenta un evidente passo in avanti nella promozione del settore; nel complesso le proposte sono positive e il suo gruppo è in grado di sostenerle appieno.

Intervenendo a nome del gruppo ALDE, Phil BENNION (UK):

- ha dichiarato di ritenere che la votazione sulla proposta rappresenta un'occasione irripetibile per rendere più sicuri e rispettosi dell'ambiente i mezzi pesanti del futuro;
- per quanto riguarda la riapertura della controversa questione dell'uso transfrontaliero dei "mega truck", ha dichiarato che, nonostante la sua ferma contrarietà alla possibilità che questi divengano la norma in Europa, non desidera mettere a rischio il fragile compromesso raggiunto e con questo l'intera proposta. Ha auspicato che i conservatori UK che si sono astenuti sul fascicolo al livello di commissione ritornino sulla propria decisione e sostengano le proposte in sede di votazione in Aula.

Intervenendo a nome del gruppo Verts/ALE, Eva LICHTENBERGER (AT):

- ha osservato che l'unico elemento positivo della proposta della Commissione è rappresentato dalle misure aggiuntive volte a migliorare la sicurezza stradale e l'aerodinamica. L'unico rammarico è che queste non siano obbligatorie;
- ha rilevato che tali miglioramenti sono solo un pretesto per l'autentico obiettivo della proposta, cioè promuovere l'uso di veicoli da trasporto di lunga percorrenza più pesanti ("mega liner") a livello transfrontaliero ed europeo. In una prima fase, questi dovrebbero essere utilizzati unicamente tra paesi limitrofi, ma si è calcolato che la pressione esercitata su altri paesi sarebbe tale da far sì che alla fine tali "mega liner" potrebbero essere utilizzati ovunque. Tuttavia, i "mega liner" rappresentano la maggiore minaccia per la sicurezza e richiedono costosi adeguamenti delle infrastrutture che devono essere pagati con denaro pubblico. Si è detta compiaciuta del fatto che la commissione abbia migliorato la proposta in merito a tale questione.

Intervenendo a nome del gruppo ECR, Peter van DALEN (NL):

- ha dichiarato che il Parlamento, votando a favore dell'emendamento 72 che consente l'uso transfrontaliero dei veicoli lunghi ("eco liner"), ha un'opportunità unica per migliorare le prestazioni ambientali del trasporto stradale. Tenuto conto delle esperienze estremamente positive nel suo paese, l'emendamento dovrebbe essere approvato poiché gli "eco liner" sono favorevoli all'ambiente, si verificherebbero meno congestioni del traffico e non vi sarebbero effetti negativi sulla sicurezza né aumenti dei costi delle infrastrutture;
- si rammarica che in merito alla questione molti colleghi, attenti alle imminenti elezioni, si siano fatti influenzare da foto rimaneggiate. Nel caso in cui il suo emendamento non venisse adottato, vorrebbe che la Commissione chiarisse che l'accettazione della proposta del relatore implica in ogni caso il mantenimento dello status quo nel settore.

Tra gli altri oratori, si possono citare i seguenti:

Dieter-Lebrecht KOCH (PPE, DE) ha sostenuto la soppressione della proposta della questione relativa ai veicoli pesanti lunghi o "eco liner", poiché attualmente vi sono conclusioni divergenti in materia. Si aspettava che la Commissione presentasse una valutazione d'impatto basata su dati scientifici, nonché un'analisi costi-benefici sull'uso di questo tipo di veicoli, nel rispetto di condizioni rigorose.

Jacqueline FOSTER (ECR, UK) ha chiarito che il motivo della preoccupazione dei conservatori UK riguarda le possibili limitazioni che potrebbero essere imposte ai trasportatori irlandesi e britannici in termini di altezza dei veicoli. Inoltre, sottolineando il principio di sussidiarietà, ha rilevato che sarebbe prematuro riesaminare la questione dell'utilizzo transfrontaliero dei veicoli pesanti più lunghi entro il 2016.

Bendt BENDTSEN (PPE, DK) avrebbe auspicato un uso più ampio degli "eco liner". Nei paesi nordici tali veicoli sono già in uso da alcuni anni con buoni risultati: minori emissioni di CO₂, meno veicoli pesanti e prezzi per il trasporto merci più bassi. Tuttavia, era a conoscenza del fatto che alcuni colleghi del suo gruppo politico non hanno condiviso tali opinioni e si è rallegrato del fatto che, in base alla proposta, i veicoli pesanti più lunghi possano continuare a essere utilizzati nei paesi che hanno deciso di consentirli.

III. VOTAZIONE

La votazione sulla proposta ha avuto luogo il 15 aprile 2014. Il Parlamento europeo ha adottato 70 emendamenti alla proposta.

Tutti gli emendamenti della Commissione sono stati adottati. È stato inoltre adottato l'emendamento 70 del gruppo PPE.

Gli emendamenti adottati figurano nell'allegato unitamente alla risoluzione legislativa.

Dimensioni e pesi dei veicoli stradali che circolano nella Comunità *I**

Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 15 aprile 2014 sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 96/53/CE, del 25 luglio 1996, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale (COM(2013)0195 – C7-0102/2013 – 2013/0105(COD))

(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2013)0195),
 - visti l'articolo 294, paragrafo 2, e l'articolo 91 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C7-0102/2013),
 - visto l'articolo 294, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
 - visto il parere del Comitato economico e sociale europeo dell'11 luglio 2013¹,
 - previa consultazione del Comitato delle regioni,
 - visto l'articolo 55 del suo regolamento,
 - vista la relazione della commissione per i trasporti e il turismo (A7-0256/2014),
1. adotta la posizione in prima lettura figurante in appresso;
 2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora intenda modificarla sostanzialmente o sostituirla con un nuovo testo;
 3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

Emendamento 1

Proposta di direttiva Considerando 1

Testo della Commissione

(1) Il Libro bianco "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" pubblicato nel 2011⁶, sottolinea la necessità di ridurre le

Emendamento

(1) Il Libro bianco "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" pubblicato nel 2011⁶, sottolinea la necessità di ridurre le

¹ GU C 327 del 12.11.2013, pag. 133.

emissioni di gas a effetto serra, in particolare quelle di biossido di carbonio (CO₂), del 60% rispetto ai livelli del 1990 entro il 2050.

⁶ COM (2011) 0144.

emissioni di gas a effetto serra, in particolare quelle di biossido di carbonio (CO₂), del 60% rispetto ai livelli del 1990 entro il 2050 **e del 20% entro il 2020.**

⁶ COM (2011) 0144.

Emendamento 2

Proposta di direttiva Considerando 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(1 bis) Poiché attualmente non vi sono politiche atte ad affrontare le crescenti emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti, la Commissione deve valutare l'introduzione di norme sull'efficienza energetica per tali veicoli, estendendo ulteriormente il proprio approccio legislativo in relazione ad autovetture e furgoni.

Emendamento 3

Proposta di direttiva Considerando 3

Testo della Commissione

Emendamento

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

(3) Gli sviluppi tecnologici offrono la possibilità di aggiungere dei dispositivi aerodinamici a scomparsa o pieghevoli all'estremità posteriore dei veicoli, principalmente rimorchi o semirimorchi, ma che superano le lunghezze massime ammesse a norma della direttiva 96/53/CE. L'installazione di tali apparecchiature può essere effettuata immediatamente dopo l'entrata in vigore della presente direttiva, in quanto tali prodotti sono disponibili sul mercato e sono già utilizzati in altri continenti. ***Lo stesso vale per i dispositivi aerodinamici e di protezione antincastro ad assorbimento di energia, installati lateralmente all'altezza delle ruote e posteriormente sotto i semirimorchi, altri rimorchi e veicoli. Tali dispositivi consentono non soltanto di migliorare l'efficienza energetica del veicolo, ma***

anche di ridurre il pericolo di lesioni a danno degli altri utenti della strada. La presente direttiva dovrebbe altresì incoraggiare e facilitare l'innovazione nella concezione dei veicoli e delle unità di trasporto.

Emendamento 4

Proposta di direttiva Considerando 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(3 bis) La Commissione dovrebbe sviluppare un approccio volto a ridurre i percorsi a vuoto nel trasporto merci su strada nel quadro delle misure su "pesi e dimensioni", nonché norme minime di armonizzazione per il cabotaggio stradale al fine di evitare pratiche di dumping. Inoltre la revisione della direttiva 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio^{1bis} (direttiva "eurobollo") dovrebbe essere utilizzata per riflettere i progressi nella stima dei costi esterni e per imporre l'internalizzazione di tali costi per i veicoli pesanti. La Commissione dovrebbe presentare, entro il 1° gennaio 2015, una proposta intesa a modificare la direttiva "eurobollo".

^{1bis}*Direttiva 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 1999, relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture (GU L 187 del 20.7.1999, pag. 42).*

Emendamento 5

Proposta di direttiva Considerando 4

Testo della Commissione

Emendamento

(4) Il miglioramento dell'aerodinamica della cabina dei veicoli a motore consentirebbe *inoltre* di ottenere notevoli

(4) *I veicoli pesanti provocano circa il 26% delle emissioni di CO₂ nel trasporto stradale in Europa e negli ultimi*

vantaggi sulle prestazioni energetiche dei veicoli, in aggiunta ai dispositivi di cui al considerando 3 supra. Tuttavia tale miglioramento è impossibile nell'ambito degli attuali limiti di lunghezza stabiliti dalla direttiva 96/53/CE, senza ridurre la capacità di carico dei veicoli, il che metterebbe in pericolo l'equilibrio economico del settore. È pertanto opportuno prevedere una deroga su tale lunghezza massima.

vent'anni la loro efficienza energetica è migliorata in modo impercettibile. Il miglioramento dell'aerodinamica della cabina dei veicoli a motore consentirebbe di ottenere notevoli vantaggi sulle prestazioni energetiche dei veicoli, in aggiunta ai dispositivi di cui al considerando 3 supra ed è urgentemente necessario affinché si produca una riduzione sensibile delle emissioni dei veicoli nel settore del trasporto merci su strada. Tuttavia tale miglioramento è impossibile nell'ambito degli attuali limiti di lunghezza stabiliti dalla direttiva 96/53/CE, senza ridurre la capacità di carico dei veicoli, il che metterebbe in pericolo l'equilibrio economico del settore. È pertanto opportuno prevedere una deroga su tale lunghezza massima. ***Eventuali deroghe non devono essere usate per aumentare il carico utile del veicolo.***

Emendamento 6

Proposta di direttiva Considerando 5

Testo della Commissione

(5) La Commissione, nei suoi "Orientamenti 2011-20207 per la sicurezza stradale"⁷ prevede azioni volte a rendere i veicoli più sicuri e a migliorare la protezione degli utenti vulnerabili. L'importanza del raggio di visibilità dei conducenti di veicoli è stata anche sottolineata dalla relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'attuazione della direttiva 2007/38/CE concernente l'installazione a posteriori di specchi sui veicoli commerciali pesanti immatricolati nella Comunità⁸. Una nuova profilatura delle cabine contribuirà inoltre a migliorare la sicurezza stradale riducendo l'angolo morto di visibilità per i conducenti, in particolare sotto il parabrezza, consentendo così di salvare molte vite di utenti vulnerabili, come i pedoni o i ciclisti. Tale nuova

Emendamento

(5) La Commissione, nei suoi "Orientamenti 2011-20207 per la sicurezza stradale"⁷ prevede azioni volte a rendere i veicoli più sicuri e a migliorare la protezione degli utenti vulnerabili. L'importanza del raggio di visibilità dei conducenti di veicoli è stata anche sottolineata dalla relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'attuazione della direttiva 2007/38/CE concernente l'installazione a posteriori di specchi sui veicoli commerciali pesanti immatricolati nella Comunità⁸. Una nuova profilatura delle cabine contribuirà inoltre a migliorare la sicurezza stradale riducendo l'angolo morto di visibilità per i conducenti, in particolare sotto il parabrezza ***e sul lato del veicolo***, consentendo così di salvare molte vite di utenti vulnerabili, come i pedoni o i ciclisti.

profilatura *permetterà* anche *di* prevedere delle strutture di assorbimento di energia in caso di collisione. Il guadagno potenziale di volume della cabina permetterà inoltre di migliorare il comfort e la sicurezza del conducente.

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

La nuova profilatura delle cabine dovrebbe pertanto diventare obbligatoria dopo un adeguato periodo transitorio. Tale nuova profilatura *dovrebbe* anche prevedere delle strutture di assorbimento di energia in caso di collisione. Il guadagno potenziale di volume della cabina permetterà inoltre di migliorare il comfort e la sicurezza del conducente.

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

Emendamento 7

Proposta di direttiva Considerando 6

Testo della Commissione

(6) I dispositivi aerodinamici e la loro installazione sui veicoli devono essere collaudati prima di essere immessi in commercio. A questo fine, gli Stati membri rilasceranno dei certificati che saranno riconosciuti dagli altri Stati membri.

Emendamento

(6) I dispositivi aerodinamici e la loro installazione sui veicoli devono essere collaudati *ai sensi delle procedure di collaudo sulla misurazione delle prestazioni aerodinamiche che la Commissione sta sviluppando*, prima di essere immessi in commercio. A questo fine, gli Stati membri rilasceranno dei certificati che saranno riconosciuti dagli altri Stati membri. *La Commissione dovrebbe definire orientamenti tecnici dettagliati sulle modalità di richiesta e i requisiti sui certificati.*

Emendamento 8

Proposta di direttiva Considerando 6 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(6 bis) Il Libro bianco del 2011 sui trasporti prevede che il 30% del trasporto di merci su strada trasportato su percorrenze superiori a 300 km dovrebbe essere trasferito verso altri modi, quali la ferrovia o le vie navigabili, entro il 2030 e che, entro il 2050, questa percentuale dovrebbe passare al 50% grazie a corridoi

merci efficienti ed ecologici. Per conseguire tale obiettivo sarà necessario sviluppare un'infrastruttura adeguata. Tale obiettivo è stato approvato dal Parlamento europeo nella sua risoluzione del 15 dicembre 2011 sulla "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile"^{1bis}.

^{1bis} *GU C 168 E del 14.6.2013, pag. 72.*

Emendamento 9

Proposta di direttiva
Considerando 6 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(6 ter) Per conseguire gli obiettivi del Libro bianco del 2011 sui trasporti, la revisione della direttiva 96/53/CE rappresenta un'opportunità per migliorare la sicurezza e il comfort dei conducenti, tenendo conto degli obblighi previsti dalla direttiva 89/391/CEE^{1bis} del Consiglio (concernente l'attuazione di misure volte a promuovere il miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori durante il lavoro).

^{1bis} *Direttiva 89/391/CEE del Consiglio, del 12 giugno 1989, concernente l'attuazione di misure volte a promuovere il miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori durante il lavoro (GU L 183 del 26.9.1989, pag. 1).*

Emendamento 10

Proposta di direttiva
Considerando 7

Testo della Commissione

Emendamento

(7) I veicoli più lunghi possono essere utilizzati per il trasporto transfrontaliero se i due Stati membri interessati già lo permettono e se le condizioni di deroga ai

soppresso

sensi dell'articolo 4, paragrafi 3, 4 o 5 della direttiva sono soddisfatte. La Commissione europea ha già fornito orientamenti relativi all'applicazione dell'articolo 4 della direttiva. Le operazioni di trasporto di cui all'articolo 4, paragrafo 4, non pregiudicano in modo significativo la concorrenza internazionale se l'utilizzo transfrontaliero resta limitato a due Stati membri e se le infrastrutture esistenti e i requisiti di sicurezza stradale lo permettono. In questo modo si raggiunge un equilibrio tra, da un lato, il diritto degli Stati membri, in virtù del principio di sussidiarietà, di decidere su soluzioni di trasporto appropriate alle loro circostanze specifiche e, dall'altro, la necessità che tali politiche non falsino il mercato interno. Le disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 4, sono chiarite in questo senso.

Emendamento 11

Proposta di direttiva Considerando 8

Testo della Commissione

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

Emendamento

(8) L'impiego di motorizzazioni alternative che non utilizzano più solo l'energia fossile, e che sono quindi non inquinanti o meno inquinanti, come le motorizzazioni elettrica o ibrida per i veicoli pesanti o per gli autobus (principalmente in ambiente urbano o in periferia), comporta un sovrappeso che non deve essere contabilizzato a scapito del carico utile del veicolo, per non penalizzare dal punto di vista economico il settore del trasporto stradale. ***I veicoli dotati di tecnologie a bassa produzione di carbonio dovrebbero poter superare il peso massimo consentito di una tonnellata, a seconda del peso che la tecnologia richiede. Il sovrappeso non dovrebbe tuttavia comportare un aumento del volume di carico del veicolo. Il principio di neutralità tecnologica dovrebbe essere mantenuto.***

Emendamento 12

Proposta di direttiva Considerando 9

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 13

Proposta di direttiva Considerando 12

Testo della Commissione

(12) Le autorità incaricate di far osservare le disposizioni relative al trasporto stradale constatano un numero elevato di infrazioni, talvolta gravi, in particolare relative al peso dei veicoli di trasporto. Questa situazione deriva dal numero insufficiente di controlli effettuati ai sensi della direttiva 96/53/CE, o della loro scarsa efficacia. Inoltre, le procedure e norme di controllo sono diverse tra Stati membri, creando situazioni di incertezza del diritto per i conducenti dei veicoli che circolano in diversi Stati membri dell'Unione. Inoltre i vettori che non rispettano le norme relative godono di un vantaggio competitivo significativo rispetto ai loro concorrenti che ottemperano alla normativa, ma anche rispetto agli altri modi di trasporto. Tale situazione costituisce un ostacolo al corretto funzionamento del mercato interno. È quindi necessario che gli Stati membri intensifichino il ritmo dei controlli effettuati, sia per quanto riguarda i controlli manuali che le preselezioni in vista di tali controlli.

Emendamento

(12) Le autorità incaricate di far osservare le disposizioni relative al trasporto stradale constatano un numero elevato di infrazioni, talvolta gravi, in particolare relative al peso dei veicoli di trasporto. Questa situazione deriva dal numero insufficiente di controlli effettuati ai sensi della direttiva 96/53/CE, o della loro scarsa efficacia. Inoltre, le procedure e norme di controllo sono diverse tra Stati membri, creando situazioni di incertezza del diritto per i conducenti dei veicoli che circolano in diversi Stati membri dell'Unione. Inoltre i vettori che non rispettano le norme relative godono di un vantaggio competitivo significativo rispetto ai loro concorrenti che ottemperano alla normativa, ma anche rispetto agli altri modi di trasporto. Tale situazione costituisce un ostacolo al corretto funzionamento del mercato interno **e un rischio per la sicurezza stradale**. È quindi necessario che gli Stati membri intensifichino il ritmo **e l'efficienza** dei controlli effettuati, sia per quanto riguarda i controlli manuali che le preselezioni in vista di tali controlli **in base a un sistema per la valutazione dei rischi**.

Emendamento 14

Proposta di direttiva Considerando 14

Testo della Commissione

(14) Il numero elevato di infrazioni rilevate alle disposizioni della direttiva 96/53/CE è ampiamente riconducibile al livello non sufficientemente dissuasivo delle sanzioni previste dalla legislazione degli Stati membri per la violazione di tali norme, o all'assenza di sanzioni. Tale carenza è ulteriormente aggravata dalla notevole diversità di livelli di sanzioni

Emendamento

(14) Il numero elevato di infrazioni rilevate alle disposizioni della direttiva 96/53/CE è ampiamente riconducibile al livello non sufficientemente dissuasivo delle sanzioni previste dalla legislazione degli Stati membri per la violazione di tali norme, o all'assenza di sanzioni. Tale carenza è ulteriormente aggravata dalla notevole diversità di livelli di sanzioni

amministrative vigenti nei vari Stati membri. Per ovviare a queste carenze è necessario procedere ad un ravvicinamento a livello dell'Unione, dei livelli e delle categorie di sanzioni amministrative per le violazioni della direttiva 96/53/CE. Tali sanzioni amministrative devono essere effettive, proporzionate e dissuasive.

amministrative vigenti nei vari Stati membri. Per ovviare a queste carenze è necessario procedere ad un ravvicinamento a livello dell'Unione, dei livelli e delle categorie di sanzioni amministrative per le violazioni della direttiva 96/53/CE. Tali sanzioni amministrative devono essere effettive, proporzionate, dissuasive e **non discriminatorie**.

Emendamento 15

Proposta di direttiva

Considerando 16

Testo della Commissione

(16) È importante che il Parlamento europeo e il Consiglio siano regolarmente informati circa i controlli effettuati dagli Stati membri sul traffico stradale. Queste informazioni, fornite dagli Stati membri, consentiranno alla Commissione di verificare il rispetto della presente direttiva da parte dei vettori, e stabilire se devono eventualmente essere adottate misure coercitive supplementari.

Emendamento

(16) È importante che il Parlamento europeo e il Consiglio siano regolarmente informati circa i controlli effettuati dagli Stati membri sul traffico stradale. Queste informazioni, fornite dagli Stati membri **attraverso i propri punti di contatto**, consentiranno alla Commissione di verificare il rispetto della presente direttiva da parte dei vettori, e stabilire se devono eventualmente essere adottate misure coercitive supplementari.

Emendamento 16

Proposta di direttiva

Considerando 16 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(16 bis) La Commissione dovrebbe rivedere l'allegato I alla direttiva 96/53/CE e riferire in merito alla sua attuazione, tenendo conto, tra l'altro, del suo impatto sulla concorrenza internazionale, la suddivisione modale, i costi di adeguamento dell'infrastruttura e gli obiettivi di sicurezza dell'Unione europea quali indicati nel Libro bianco del 2011 sui trasporti.

Emendamento 17

Proposta di direttiva

Considerando 17

Testo della Commissione

(17) La Commissione **deve** essere autorizzata ad adottare atti delegati, a norma dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, per definire i requisiti imposti a nuovi dispositivi aerodinamici posti all'estremità posteriore dei veicoli o alla progettazione di nuovi veicoli a motore, nonché le specifiche tecniche che permettano di assicurare la completa interoperabilità dei dispositivi di pesatura di bordo, e gli orientamenti sulle procedure di controllo del peso dei veicoli in circolazione. È particolarmente importante che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. ***Nel contesto della preparazione e della stesura degli atti delegati, la Commissione deve anche garantire la corretta e tempestiva trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.***

Emendamento

(17) La Commissione **dovrebbe** essere autorizzata ad adottare atti delegati, a norma dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, per definire i requisiti imposti a nuovi dispositivi aerodinamici ***e di protezione antincastro*** posti ***lateralmente e*** all'estremità posteriore dei veicoli o alla progettazione di nuovi veicoli a motore, ***per rivedere le procedure di omologazione europee previste ai sensi della direttiva 2007/46/CE nel quadro delle normative UNECE***, nonché le specifiche tecniche che permettano di assicurare la completa interoperabilità dei dispositivi di pesatura di bordo, e gli orientamenti sulle procedure di controllo del peso dei veicoli in circolazione. È particolarmente importante che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. ***Le consultazioni dovrebbero includere le parti interessate tra cui costruttori, conducenti, associazioni per la sicurezza stradale, motorizzazioni civili e centri di formazione. La Commissione pubblica una relazione sugli esiti della consultazione. Alle parti interessate dovrebbe essere lasciato un tempo sufficiente per ottemperare a tali obblighi.***

Emendamento 18

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 1

Direttiva 96/53/CE

Articolo 2 – comma 1 – trattino 15

Testo della Commissione

– «veicolo a propulsione ibrida»: un veicolo ai sensi della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche

Emendamento

– "tecnologia a bassa produzione di carbonio": una tecnologia che non si basa del tutto sulle fonti di petrolio fossile nella fornitura di energia per il trasporto e che contribuisce in modo significativo alla decarbonizzazione dei trasporti. Tali

destinati a tali veicoli¹⁰, munito di uno o più motori di trazione funzionanti a energia elettrica e non collegati in modo permanente alla rete e uno o più motori di trazione a combustione interna;

fonti includono:

- elettricità,*
- idrogeno,*
- combustibili sintetici,*
- biocarburanti avanzati,*
- gas naturale, compreso il biometano, in forma gassosa (gas naturale compresso - GNC) e liquefatta (gas naturale liquefatto - GNL), e*
- calore di scarto.*

¹⁰ *GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1.*

Emendamento 19

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 1

Direttiva 96/53/CE

Articolo 2 – comma 1 – trattino 14

Testo della Commissione

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

Emendamento

soppresso

¹¹ *GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1.*

Emendamento 20

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 1

Direttiva 96/53/CE

Articolo 2 – comma 1 – trattino 16

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

(La modifica si applica all'intero testo legislativo in esame. La sua adozione comporterà corrispondenti modifiche nell'intero testo)

Emendamento 21

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 2 – lettera a

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 1 – lettere a e b

Testo della Commissione

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

Emendamento

soppresso

Emendamento 22

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 2 – lettera b

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 4 – comma 2 – prima frase

Testo della Commissione

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

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

Emendamento

soppresso

Emendamento 23

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 6

Direttiva 96/53/CE

Articolo 8 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Al fine di migliorare le prestazioni aerodinamiche dei veicoli o degli autotreni, le lunghezze massime previste all'allegato I, punto 1.1, possono essere superate per i veicoli o i veicoli combinati equipaggiati di dispositivi che rispondono ai requisiti precisati nel testo che segue. Tali superamenti hanno il solo scopo di permettere l'installazione sulla parte posteriore dei veicoli o dei veicoli combinati, di dispositivi in grado di migliorare le loro caratteristiche aerodinamiche.

Emendamento

1. Al fine di migliorare le prestazioni aerodinamiche dei veicoli o degli autotreni, le lunghezze massime previste all'allegato I, punto 1.1, possono essere superate **fino a 500 mm** per i veicoli o i veicoli combinati equipaggiati di dispositivi che rispondono ai requisiti precisati nel testo che segue. Tali superamenti hanno il solo scopo di permettere l'installazione sulla parte posteriore dei veicoli o dei veicoli combinati, di dispositivi in grado di migliorare le loro caratteristiche aerodinamiche.

Emendamento 24

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 6

Direttiva 96/53/CE

Articolo 8 – paragrafo 2 – comma 1 – trattino 2 – punto i

Testo della Commissione

i) l'installazione e la conservazione nel tempo dei dispositivi al fine di **limitare** il rischio di distacco,

Emendamento

i) l'installazione e la conservazione nel tempo dei dispositivi al fine di **prevenire in qualsiasi caso** il rischio di distacco,

Emendamento 25

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 6

Direttiva 96/53/CE

Articolo 8 – paragrafo 2 – comma 1 – trattino 2 – punto ii

Testo della Commissione

ii) una segnaletica diurna e notturna, efficace in condizioni meteorologiche degradate, che permetta di distinguere le dimensioni esterne del veicolo da parte degli altri utenti della strada,

Emendamento

ii) una segnaletica diurna e notturna **conforme alle condizioni di omologazione per quanto concerne l'installazione dei dispositivi di illuminazione e segnalazione luminosa**, efficace in condizioni meteorologiche degradate, che permetta di

distinguere le dimensioni esterne del veicolo da parte degli altri utenti della strada,

Emendamento 26

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 6

Direttiva 96/53/CE

Articolo 8 – paragrafo 2 – comma 1 – trattino 2 – punto iv bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

iv bis) una progettazione che non riduca la visibilità del conducente della parte posteriore del veicolo;

Emendamento 27

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 6

Direttiva 96/53/CE

Articolo 8 – paragrafo 2 – comma 1 – trattino 3 – punto iii

Testo della Commissione

Emendamento

iii) tali dispositivi sono a scomparsa o facilmente pieghevoli o amovibili ***da parte del conducente.***

iii) tali dispositivi sono a scomparsa o facilmente pieghevoli o amovibili.

Emendamento 28

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 6

Direttiva 95/53/CE

Articolo 8 – paragrafo 2 – comma 2

Testo della Commissione

Emendamento

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

(Non concerne la versione italiana)

Emendamento 29

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 6

Direttiva 96/53/CE

Articolo 8 – paragrafo 3

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 30

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 6

Direttiva 96/53/CE

Articolo 8 – paragrafo 4

Testo della Commissione

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

Emendamento

4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità all'articolo 16, per integrare i requisiti di cui al paragrafo 2. Essi consistono in caratteristiche tecniche, livelli minimi di prestazioni, vincoli di progettazione, e procedure finalizzate all'emissione del certificato di collaudo di cui al paragrafo 3. ***Gli atti delegati sono adottati per la prima volta entro e non oltre 2 anni dalla pubblicazione della presente direttiva.***

Emendamento 31

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 6

Direttiva 96/53/CE

Articolo 8 – paragrafo 4 – comma 2

Testo della Commissione

Emendamento

Nell'esercizio dei suoi poteri, la Commissione garantisce la coerenza con gli atti giuridici dell'Unione in materia di

Emendamento 32

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 6

Direttiva 96/53/CE

Articolo 8 – paragrafo 5

Testo della Commissione

5. In attesa dell'adozione degli atti delegati, i veicoli o i veicoli combinati dotati di dispositivi aerodinamici all'estremità posteriore, che soddisfano i requisiti di cui al paragrafo 2 e sono collaudati conformemente al paragrafo 3, possono circolare se la loro lunghezza supera al massimo di due metri la lunghezza stabilita all'allegato I, punto 1.1. Questa misura transitoria si applica dalla data di entrata in vigore della presente direttiva.

Emendamento

soppresso

Emendamento 33

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 7

Direttiva 96/53/CE

Articolo 9 – paragrafo 1

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 34

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 7

Direttiva 95/53/CE

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

Testo della Commissione

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

Emendamento

i) migliori la **visione diretta in modo da rendere gli** utenti vulnerabili **più visibili per il** conducente, in particolare mediante una riduzione **degli angoli ciechi situati** sotto il parabrezza anteriore **e tutto intorno alla cabina, e, ove necessario, installando dotazioni aggiuntive, come specchietti e sistemi di telecamere.**

Emendamento 35

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 7

Direttiva 95/53/CE

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

Testo della Commissione

ii) limiti i danni in caso di collisione,

Emendamento

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

Emendamento 36

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 7

Direttiva 95/53/CE

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

Testo della Commissione

Emendamento

ii bis) migliori la protezione dei pedoni mediante l'adeguamento della progettazione della parte anteriore, al fine di ridurre al minimo il rischio di urto in caso di collisione con utenti della strada vulnerabili, favorendo l'espulsione degli utenti vulnerabili ai lati.

Emendamento 37

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 7

Direttiva 96/53/CE

Articolo 9 – paragrafo 2 – comma 1 – trattino 4

Testo della Commissione

- il comfort e la sicurezza dei conducenti.

Emendamento

- il comfort *in relazione al miglioramento della qualità del luogo di lavoro* e la sicurezza dei conducenti.

Emendamento 38

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 7

Direttiva 96/53/CE

Articolo 9 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(2 bis) Al fine di migliorare la sicurezza e il comfort del conducente e, in ultima analisi, per garantire il miglioramento della sicurezza stradale dei veicoli che rientrano nel campo d'azione della presente direttiva, i requisiti su sicurezza e comfort di cui all'articolo 9, paragrafo 2, che devono essere rispettati per le cabine del conducente sono i seguenti:

- il rispetto dei requisiti stabiliti dalla direttiva quadro 89/391/CEE concernente l'attuazione di misure volte a promuovere il miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori durante il lavoro, con la gerarchia di prevenzione, che prevede il quadro per eliminare alla fonte le vibrazioni corporee e le cause di patologie muscoloscheletriche;

- la predisposizione della cabina del conducente con caratteristiche di sicurezza a partire dalla via di fuga antincendio sicura;

- l'aumento delle dimensioni della cabina del conducente per adeguarsi ai requisiti di sicurezza e di comfort per il sedile del conducente e la cuccetta, tenendo conto delle situazione di emergenza.

Emendamento 39

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 7

Direttiva 95/53/CE

Articolo 9 – paragrafo 3

Testo della Commissione

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

Emendamento

3. Prima dell'immissione sul mercato, le prestazioni aerodinamiche ***e di sicurezza*** dei nuovi progetti di veicoli a motore sono collaudate ***nel quadro della direttiva 2007/46/CE*** dagli Stati membri che rilasciano a questo fine un certificato. ***Il collaudo delle prestazioni aerodinamiche di questi veicoli è in linea con le norme applicabili sulla misurazione delle prestazioni aerodinamiche elaborate dalla Commissione.*** I certificati di collaudo rilasciati in uno Stato membro sono riconosciuti dagli altri Stati membri.

Emendamento 40

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 7

Direttiva 96/53/CE

Articolo 9 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

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

Emendamento 41

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 7

Direttiva 96/53/CE

Articolo 9 – paragrafo 4

Testo della Commissione

4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati, in conformità all'articolo 16, per completare i requisiti

Emendamento

4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati, in conformità all'articolo 16 ***e in linea con i regolamenti***

che le nuove cabine di motrice devono rispettare e che sono indicati al paragrafo 2. Essi consistono in caratteristiche tecniche, livelli minimi di prestazioni, vincoli di progettazione, e procedure finalizzate all'emissione del certificato di collaudo di cui al paragrafo 3.

UN-ECE esistenti, per completare i requisiti che le nuove cabine di motrice devono rispettare e che sono indicati al paragrafo 2. Essi consistono in caratteristiche tecniche, livelli minimi di prestazioni ***di sicurezza e aerodinamiche***, vincoli di progettazione, e procedure finalizzate all'emissione del certificato di collaudo di cui al paragrafo 3. ***Gli atti delegati sono adottati per la prima volta entro e non oltre 2 anni dalla pubblicazione della presente direttiva.***

Emendamento 42

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 9

Direttiva 96/53/CE

Articolo 10 bis – comma 1

Testo della Commissione

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

Emendamento

I pesi massimi dei veicoli ***dotati di tecnologie a bassa produzione di carbonio*** sono quelli indicati all'allegato I, punto ***2.3.4.***

Emendamento 43

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 9

Direttiva 96/53/CE

Articolo 10 bis – comma 2

Testo della Commissione

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

Emendamento

I veicoli ***dotati di tecnologie a bassa produzione di carbonio*** devono tuttavia rispettare i limiti indicati all'allegato I, punto 3: peso massimo autorizzato per asse.

Emendamento 44

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 10

Direttiva 95/53/CE

Articolo 11 – comma 1

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 45

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 10

Direttiva 95/53/CE

Articolo 11 – comma 2

Testo della Commissione

Ai fini del presente articolo e del punto 2.2.2, lettera c), dell'allegato I, l'operazione di trasporto intermodale utilizza almeno la ferrovia, il trasporto fluviale o il trasporto marittimo. Essa comporta anche una parte stradale per il suo percorso iniziale e/o terminale. Ciascuna di tali parti stradali è inferiore a 300 km nel territorio dell'Unione europea o fino ai terminali più vicini tra i quali esiste un servizio regolare. Un'operazione di trasporto è parimenti considerata come trasporto intermodale se utilizza un trasporto marittimo a corto raggio intraeuropeo, quali che siano le lunghezze dei percorsi iniziali e terminali stradali. Il percorso iniziale e il percorso terminale stradale per un'operazione che utilizza il trasporto marittimo a corto raggio all'interno dell'UE si estende dal punto di carico della merce al porto marittimo appropriato più vicino per il tragitto iniziale e/o, se del caso, tra il porto marittimo appropriato più vicino e il punto di scarico della merce per il tragitto terminale.

Emendamento

Entro il 2017 la Commissione, se del caso, presenta una proposta legislativa intesa a modificare la direttiva 92/106/CEE e, in particolare, la definizione esistente di trasporto combinato, al fine di tenere conto dello sviluppo della containerizzazione e in vista di facilitare lo sviluppo di un trasporto intermodale efficiente.

Emendamento 46

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 11

Direttiva 96/53/CE

Articolo 12 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Gli Stati membri istituiscono un dispositivo di preselezione *e* di controllo mirato dei veicoli o dei veicoli combinati in circolazione, al fine di garantire il rispetto dei requisiti della presente direttiva.

Emendamento

1. Gli Stati membri istituiscono un dispositivo di preselezione, di controllo mirato *e della relativa effettuazione* dei veicoli o dei veicoli combinati in circolazione, al fine di garantire il rispetto dei requisiti della presente direttiva.

Emendamento 47

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 11

Direttiva 96/53/CE

Articolo 12 – paragrafo 1 – comma 2 (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Gli Stati membri garantiscono che le informazioni concernenti il numero e la gravità di eventuali infrazioni della presente direttiva commesse dalle singole imprese siano inserite nel sistema di valutazione del rischio stabilito all'articolo 9 della direttiva 2006/22/CE.

Emendamento 48

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 11

Direttiva 96/53/CE

Articolo 12 – paragrafo 1 – comma 3

Testo della Commissione

Emendamento

Nell'identificare i veicoli da sottoporre a un controllo, gli Stati membri possono selezionare in via prioritaria i veicoli gestiti da imprese aventi un profilo di rischio elevato ai sensi della direttiva 2006/22/CE. I veicoli possono altresì essere selezionati a caso per i controlli.

Emendamento 49

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 11

Direttiva 96/53/CE

Articolo 12 – paragrafo 2

Testo della Commissione

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

Emendamento

2. Dopo la scadenza del termine di due anni dalla data di entrata in vigore della presente direttiva, gli Stati membri procedono a pesature dei veicoli o dei veicoli combinati in circolazione. Tali misure di preselezione mirano **ad aumentare l'efficienza dei controlli e ad** identificare i veicoli che possono aver commesso un'infrazione e che devono essere controllati manualmente. Esse possono consistere in sistemi automatici collocati sulle infrastrutture, o sistemi installati a bordo dei veicoli ai sensi del paragrafo 6 seguente. I sistemi automatici dovranno consentire l'identificazione dei veicoli che si sospetta superino i pesi massimi autorizzati. Dato che tali sistemi automatici sono utilizzati unicamente per una preselezione, e non per determinare un'infrazione, non ne è obbligatoria la certificazione da parte degli Stati membri. ***Il sistema di bordo può essere integrato con tachigrafi digitali installati sui veicoli in linea con il regolamento UE 2014/... (regolamento relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada).***

Emendamento 50

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 11

Direttiva 95/53/CE

Articolo 12 – paragrafo 6

Testo della Commissione

6. In conformità al paragrafo 1, ***gli Stati membri promuovono l'equipaggiamento dei*** veicoli e ***dei*** veicoli combinati, ***con dispositivi*** di bordo di pesatura (peso totale e peso per asse) che permettano di

Emendamento

6. In conformità al paragrafo 1, ***i nuovi*** veicoli ***N2 ed N3*** e ***i*** veicoli combinati ***sono dotati*** di ***sistemi*** di bordo di pesatura (peso totale e peso per asse) che permettano di comunicare in qualsiasi

comunicare in qualsiasi momento i dati di pesatura, a partire da un veicolo in movimento, ad un'autorità che effettua dei controlli lungo la strada o con compiti di regolamentazione del trasporto di merci. La comunicazione si effettua attraverso l'interfaccia definita dalle norme CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 e ISO 14906.

¹³ DSRC: Dedicated Short Range Communications.

momento i dati di pesatura, a partire da un veicolo in movimento, ad un'autorità che effettua dei controlli lungo la strada o con compiti di regolamentazione del trasporto di merci ***a decorrere dal [cinque anni dall'entrata in vigore della presente direttiva]***. La comunicazione si effettua attraverso l'interfaccia definita dalle norme CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 e ISO 14906. ***Le informazioni sono altresì accessibili per il conducente.***

¹³ DSRC: Dedicated Short Range Communications.

Emendamento 51

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 11

Direttiva 96/53/CE

Articolo 12 – paragrafo 7 – trattino 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

– le procedure comuni e le specifiche volte a conseguire un livello sufficiente di affidabilità che consenta di utilizzare i sistemi di bordo per l'attuazione delle disposizioni della presente direttiva, in particolare dell'articolo 13.

Emendamento 52

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 11

Direttiva 96/53/CE

Articolo 12 – paragrafo 7 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

7 bis. La Commissione valuta se i sistemi di bordo, interconnessi al tachigrafo digitale, possono essere utili per dare attuazione ad altre normative in materia di trasporto su strada. La Commissione, se del caso, presenta le pertinenti proposte legislative.

Emendamento 53

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 12

Direttiva 96/53/CE

Articolo 13 – paragrafo 2

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 54

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 12

Direttiva 96/53/CE

Articolo 13 – paragrafo 3

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 55

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 12

Direttiva 96/53/CE

Articolo 13 – paragrafo 4

Testo della Commissione

4. Un sovraccarico compreso tra il **10** e il **20%** del peso massimo autorizzato ai punti 2, 3, 4.1 e 4.3 dell'allegato 1 è considerato un'infrazione grave ai sensi della presente direttiva. Essa dà luogo a una sanzione **pecuniaria** e all'immobilizzo immediato del veicolo per lo scarico sino a

Emendamento

4. Un sovraccarico compreso tra il **10** e il **15%** del peso massimo autorizzato ai punti 2, 3, 4.1 e 4.3 dell'allegato 1 è considerato un'infrazione grave ai sensi della presente direttiva. Essa dà luogo a una sanzione e all'immobilizzo immediato del veicolo per lo scarico sino a

raggiungere il peso massimo autorizzato.

raggiungere il peso massimo autorizzato.

Emendamento 56

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 12

Direttiva 96/53/CE

Articolo 13 – paragrafo 5

Testo della Commissione

5. Un sovraccarico superiore al **20%** del peso massimo autorizzato ai punti 2, 3, 4.1 e 4.3 dell'allegato 1 è considerato un'infrazione molto grave ai sensi della presente direttiva, a causa dei rischi maggiori per gli altri utenti della strada. Essa dà luogo a una sanzione *pecuniaria* e all'immobilizzo immediato del veicolo per lo scarico sino a raggiungere il peso massimo autorizzato. ***La procedura di perdita dell'onorabilità dell'impresa di trasporto è attuata in conformità all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 1071/2009¹⁴.***

Emendamento

5. Un sovraccarico superiore al **15%** del peso massimo autorizzato ai punti 2, 3, 4.1 e 4.3 dell'allegato 1 è considerato un'infrazione molto grave ai sensi della presente direttiva, a causa dei rischi maggiori per gli altri utenti della strada. Essa dà luogo a una sanzione e all'immobilizzo immediato del veicolo per lo scarico sino a raggiungere il peso massimo autorizzato.

¹⁴ *GU L 300 del 14.11.2009, pag. 51.*

Emendamento 57

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 12

Direttiva 96/53/CE

Articolo 13 – paragrafo 6

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 58

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 12

Direttiva 96/53/CE

Articolo 13 – paragrafo 7

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 59

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 12

Direttiva 96/53/CE

Articolo 13 – paragrafo 8

Testo della Commissione

8. Un superamento della lunghezza o della larghezza del carico o del veicolo superiore al **20%** delle dimensioni massime indicate al punto 1 dell'allegato 1 è considerato una violazione molto grave ai sensi della presente direttiva, a causa dei rischi maggiori che ciò comporta per gli altri utenti della strada. Essa dà luogo a una sanzione **pecuniaria**, e all'immobilizzo immediato del veicolo da parte delle autorità di controllo, fino allo scarico o fino a quando l'impresa di trasporto abbia ottenuto un permesso speciale in conformità all'articolo 4, paragrafo 3, se il superamento della lunghezza o della larghezza è dovuto al carico. **La procedura di perdita dell'onorabilità dell'impresa di trasporto è attuata in conformità all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 1071/2009.**

Emendamento

8. Un superamento della lunghezza, **dell'altezza** o della larghezza del carico o del veicolo superiore al **10%** delle dimensioni massime indicate al punto 1 dell'allegato 1 è considerato una violazione molto grave ai sensi della presente direttiva, a causa dei rischi maggiori che ciò comporta per gli altri utenti della strada. Essa dà luogo a una sanzione **per l'impresa di trasporto** e all'immobilizzo immediato del veicolo da parte delle autorità di controllo, fino allo scarico o fino a quando l'impresa di trasporto abbia ottenuto un permesso speciale in conformità all'articolo 4, paragrafo 3, se il superamento della lunghezza o della larghezza è dovuto al carico.

Emendamento 60

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 13

Direttiva 95/53/CE

Articolo 14 – comma 1

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 61

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 13

Direttiva 95/53/CE

Articolo 14 – comma 2

Testo della Commissione

Emendamento

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

Emendamento 62

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 15

Direttiva 96/53/CE

Articolo 16 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Il potere di adottare atti delegati previsto

Emendamento

2. Il potere di adottare atti delegati previsto

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

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

Emendamento 63

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 15 bis (nuovo)

Direttiva 96/53/CE

Articolo 16 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(15 bis) È aggiunto il seguente articolo:

Articolo 16 bis

Relazioni

Entro il 2016 la Commissione rivede l'allegato I della direttiva 96/53/CE e presenta una relazione sulla sua attuazione al Parlamento europeo e al Consiglio. Sulla base di tale relazione la Commissione, se del caso, presenta una proposta legislativa debitamente accompagnata da una valutazione di impatto. La relazione è pubblicata almeno 6 mesi prima di qualsiasi proposta legislativa.

Emendamento 64

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 15 ter (nuovo)

Direttiva 96/53/CE

Articolo 16 ter (nuovo)

(15 ter) È aggiunto il seguente articolo:

Articolo 16 ter

Entro il 1° gennaio 2016 la Commissione rivede la presente direttiva ed eventualmente, sulla base di tale revisione e della relativa valutazione di impatto, presenta una proposta al Parlamento europeo e al Consiglio entro il 1° gennaio 2017 sull'imposizione dei requisiti di sicurezza previsti all'articolo 9, paragrafo 2, per tutti i veicoli M2 e M3.

Emendamento 65

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 16 – lettera -a (nuova)

Direttiva 96/53/CE

Allegato I – punto 1.1 – trattino 8 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(-a) Al punto 1.1 è aggiunto il seguente trattino:

- "trasportatori di veicoli caricati: 20,75 m"

Emendamento 66

Proposta di direttiva

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

Direttiva 96/53/CE

Allegato I – punto 1.4

Testo in vigore

Emendamento

1.4 Sono compresi nei valori di cui ai punti 1.1, 1.2, 1.3 , 1.6 , 1.7, 1.8 e 4.4 le sovrastrutture amovibili e gli elementi standardizzati di carico quali i container

a bis) Il punto 1.4 è sostituito dal seguente:

1.4 Sono compresi nei valori di cui ai punti 1.1, 1.2, 1.3 , 1.6 , 1.7, 1.8 e 4.4 le sovrastrutture amovibili e gli elementi standardizzati di carico quali i container. ***In ragione della natura indivisibile dei veicoli finiti, come le autovetture nuove caricate su trasportatori specializzati, i trasportatori carichi possono superare le dimensioni di cui al punto 1.1 nella***

misura consentita dalla legislazione nazionale e a seconda delle condizioni delle infrastrutture e finché tali trasportatori di veicoli, vuoti, rispettano pienamente i punti sopra indicati.

Emendamento 70

Proposta di direttiva

Articolo 1 – comma 1 – punto 16 – lettera b

Direttiva 96/53/CE

Allegato I – punto 2.2.2 – lettera c

Testo della Commissione

“Veicolo a motore a tre assi con semirimorchio a 2 o 3 assi destinato al trasporto, nel trasporto intermodale, di una o più unità di trasporto intermodale, per una lunghezza totale massima di **40 o** 45 piedi: 44 tonnellate.”

Emendamento

"Veicolo a motore a **due o** tre assi con semirimorchio a 2 o 3 assi destinato al trasporto, nel trasporto intermodale, di una o più unità di trasporto intermodale, per una lunghezza totale massima di 45 piedi: 44 tonnellate."

Emendamento 67

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 16 – lettera c

Direttiva 96/53/CE

Allegato I – punto 2.3.1 – trattino 2

Testo della Commissione

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

Emendamento

soppresso

Emendamento 68

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 16 – lettera c

Direttiva 96/53/CE

Allegato I – punto 2.3.1 – trattino 2

Testo della Commissione

"Autobus di linea a due assi: **19** tonnellate"

Emendamento

"Autobus di linea a due assi: **19,5** tonnellate"

Emendamento 69

Proposta di direttiva

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

Direttiva 96/53/CE

Allegato I – punto 2.3.4 (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

c bis) È aggiunto il seguente punto:

2.3.4 Veicoli dotati di tecnologie a bassa produzione di carbonio:

Il peso massimo è quello indicato ai punti 2.3.1, 2.3.2, 2.3.3 o 2.4 aumentato del peso aggiuntivo necessario per il modo a propulsione alternativa, con un massimo di 1 tonnellata. Tale peso aggiuntivo è indicato nei documenti ufficiali di registrazione del veicolo a motore emessi dallo Stato membro in cui il veicolo è registrato. Nei casi in cui manchino tali informazioni, si applicano i valori di cui ai punti 2.3.1., 2.3.2, 2.3.3 o 2.4.