P9_TA(2024)0126

Pesi e dimensioni massimi di taluni veicoli stradali

Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 12 marzo 2024 sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 96/53/CE del Consiglio, 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(2023)0445 – C9-0306/2023 – 2023/0265(COD))

(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)

(C/2025/1019)

Il Parlamento europeo,

— vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2023)0445),

— visti l'articolo 294, paragrafo 2, e l'articolo 91, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C9-0306/2023),

— visto l'articolo 294, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

— visto il parere del Comitato economico e sociale europeo del 26 ottobre 2023 ([1]),

— previa consultazione del Comitato delle regioni,

— visto l'articolo 59 del suo regolamento,

— vista la relazione della commissione per i trasporti e il turismo (A9-0047/2024),

1. adotta la posizione in prima lettura figurante in appresso;

2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora la sostituisca, la modifichi sostanzialmente o intenda modificarla sostanzialmente;

3. incarica la sua Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

([1]) GU C, C/2024/895, 6.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/895/oj.

P9_TC1-COD(2023)0265

Posizione del Parlamento europeo definita in prima lettura il 12 marzo 2024 in vista dell'adozione della direttiva (UE) 2024/... del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 96/53/CE del Consiglio, 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

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ([1]),

visto il parere del Comitato delle regioni ([2]),

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

(1) La direttiva 96/53/CE del Consiglio ([3]) stabilisce i pesi e le dimensioni massimi consentiti dei veicoli pesanti che possono circolare sulle strade dell'Unione al fine di garantire la sicurezza stradale e il buon funzionamento del mercato interno, nonché di promuovere l'efficienza energetica e operativa delle operazioni di trasporto e di ridurre le emissioni di gas a effetto serra derivanti da tali operazioni. La valutazione della direttiva 96/53/CE ha dimostrato che essa è stata solo parzialmente efficace nel conseguire i suoi obiettivi in materia di sicurezza stradale, mercato interno e ambiente ed è necessario adattarne le disposizioni per tenere conto degli sviluppi tecnologici e promuovere l'innovazione, affrontare le mutevoli sfide del mercato dei trasporti e contribuire alle priorità politiche dell'Unione in materia di decarbonizzazione dei trasporti.

(2) La comunicazione della Commissione Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro ([4]) chiarisce che, al fine di contribuire al conseguimento dell'obiettivo del Green Deal europeo ([5]) di ridurre del 90 % le emissioni di gas a effetto serra prodotte dai trasporti entro il 2050, è necessario rendere tutti i modi di trasporto più sostenibili, rendere ampiamente disponibili alternative sostenibili in un sistema di trasporto multimodale e mettere in atto gli incentivi giusti per guidare la transizione verso un sistema di trasporto a inquinamento zero nell'Unione.

(3) Razionalizzando e chiarendo le norme in materia di pesi e dimensioni dei veicoli pesanti adibiti al trasporto su strada, è necessario affrontare le inefficienze energetiche e operative delle operazioni di trasporto transfrontaliero, fornire forti incentivi agli operatori per l'adozione di tecnologie a emissioni zero, facilitando nel contempo l'uso delle soluzioni di risparmio energetico esistenti, nonché sostenere ulteriormente le operazioni di trasporto intermodale di merci. Al fine di ridurre al minimo gli oneri amministrativi, prevenire distorsioni della concorrenza e ridurre i rischi per la sicurezza stradale e i danni alle infrastrutture stradali, è opportuno armonizzare talune prescrizioni relative all'uso di veicoli più pesanti e più lunghi e rafforzare l'applicazione delle norme in vigore.

(4) Per conseguire tali obiettivi è auspicabile trovare il giusto equilibrio tra efficienza economica, sostenibilità ambientale, protezione delle infrastrutture stradali e aspetti relativi alla sicurezza stradale. ***Inoltre, per garantire la coerenza legislativa e la certezza del diritto, è opportuno adeguare il più possibile la presente direttiva al regolamento che definisce i livelli di CO2 per i veicoli pesanti e alla direttiva in materia di trasporti combinati.*** **[Em. 1]**

([1]) GU C [...] del [...], pag. [...].
([2]) GU C [...] del [...], pag. [...].
([3]) GU L 235 del 17.9.1996, pag. 59.
([4]) COM(2020) 789 final.
([5]) COM(2019) 640 final.

(5) I tipi di veicoli pesanti e i valori di peso di tali veicoli sono stati definiti con riferimento alla legislazione dell'Unione in materia di omologazione e vigilanza del mercato dei veicoli e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, in particolare i regolamenti (UE) 2018/858 ([6]) e (UE) 2019/2144 ([7]) del Parlamento europeo e del Consiglio. È pertanto auspicabile aggiornare i riferimenti a tali atti giuridici pertinenti, al fine di garantire la chiarezza del quadro legislativo applicabile.

(6) Le disposizioni di cui alla direttiva 96/53/CE integrano la direttiva 92/106/CEE del Consiglio ([8]) per quanto concerne la promozione e il sostegno della crescita del trasporto intermodale. La definizione di operazione di trasporto intermodale dovrebbe pertanto essere allineata alla terminologia applicata nella direttiva 92/106/CEE, al fine di consentire agli autocarri, ai rimorchi e ai semirimorchi utilizzati nelle operazioni intermodali di beneficiare delle medesime franchigie di sovraccarico previste per i veicoli stradali che trasportano container o casse mobili e utilizzati nel trasporto intermodale containerizzato. Tale incentivo in materia di peso dovrebbe incoraggiare i trasportatori su strada a effettuare anche trasporti intermodali non containerizzati.

(6 bis) La presente direttiva è intesa a migliorare la competitività del settore del trasporto su strada promuovendo operazioni di trasporto più efficienti in termini di costi e sostenibili e incoraggiando l'intermodalità. Sebbene le nuove disposizioni si tradurranno in una riduzione dei veicoli-km percorsi, ci si attende che la grave carenza di conducenti nell'Unione persisterà. Per far fronte a tale carenza, è fondamentale migliorare con urgenza le condizioni lavorative dei conducenti dei veicoli pesanti. La mancanza di parcheggi per autocarri di qualità nell'Unione contribuisce al deterioramento delle condizioni di lavoro degli autotrasportatori, il che rappresenta un problema soprattutto durante i viaggi a lunga distanza. Al fine di affrontare tale situazione e migliorare l'attrattività del settore, l'incremento delle dimensioni richiesto per installare tecnologie a emissioni zero nei veicoli non dovrebbe andare a scapito di uno spazio sufficiente nell'abitacolo e dovrebbe anzi migliorare il comfort dei conducenti. Ove possibile è opportuno valutare e promuovere nuove concezioni che consentano di ottenere spazio aggiuntivo nell'abitacolo per l'installazione di servizi igienici a bordo. **[Em. 2]**

(7) Al fine di garantire un'interpretazione comune e un'attuazione uniforme delle disposizioni della presente direttiva nel traffico nazionale e internazionale, è necessario chiarire che ~~le~~***attualmente sono in vigore*** deroghe ~~nazionali~~ ***specifiche, spesso sulla base di intese bilaterali tra Stati membri limitrofi,*** a taluni limiti di pesi e dimensioni massimi consentiti per determinati tipi di veicoli ~~che circolano nel traffico nazionale non si applicano automaticamente ai veicoli~~***specializzati*** utilizzati ~~nel contesto di~~***per*** operazioni ~~transfrontaliere~~***di trasporto, che dovrebbero essere mantenute fintantoché non esercitano alcun impatto sulla concorrenza internazionale***. **[Em. 3]**

(8) Il trasporto di carichi indivisibili costituisce un segmento di mercato importante legato ai settori strategici delle energie rinnovabili, dell'ingegneria civile e delle infrastrutture, del petrolio e del gas, dell'industria pesante e della produzione di energia elettrica. Nonostante il valore riconosciuto degli attuali orientamenti europei sulle migliori pratiche in materia di trasporti eccezionali, adottati da esperti designati dagli Stati membri, sono stati compiuti scarsi progressi verso la semplificazione e l'armonizzazione delle norme e delle procedure per ottenere

([6]) Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE (GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1) e regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2019, relativo ai requisiti di omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli, per quanto riguarda la loro sicurezza generale e la protezione degli occupanti dei veicoli e degli altri utenti vulnerabili della strada, che modifica il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio e abroga i regolamenti (CE) n. 78/2009, (CE) n. 79/2009 e (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti (CE) n. 631/2009, (UE) n. 406/2010, (UE) n. 672/2010, (UE) n. 1003/2010, (UE) n. 1005/2010, (UE) n. 1008/2010, (UE) n. 1009/2010, (UE) n. 19/2011, (UE) n. 109/2011, (UE) n. 458/2011, (UE) n. 65/2012, (UE) n. 130/2012, (UE) n. 347/2012, (UE) n. 351/2012, (UE) n. 1230/2012 e (UE) 2015/166 della Commissione (GU L 325 del 16.12.2019, pag. 1).

([7]) Regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2019, relativo ai requisiti di omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli, per quanto riguarda la loro sicurezza generale e la protezione degli occupanti dei veicoli e degli altri utenti vulnerabili della strada, che modifica il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio e abroga i regolamenti (CE) n. 78/2009, (CE) n. 79/2009 e (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti (CE) n. 631/2009, (UE) n. 406/2010, (UE) n. 672/2010, (UE) n. 1003/2010, (UE) n. 1005/2010, (UE) n. 1008/2010, (UE) n. 1009/2010, (UE) n. 19/2011, (UE) n. 109/2011, (UE) n. 458/2011, (UE) n. 65/2012, (UE) n. 130/2012, (UE) n. 347/2012, (UE) n. 351/2012, (UE) n. 1230/2012 e (UE) 2015/166 della Commissione (GU L 325 del 16.12.2019, pag. 1).

([8]) Direttiva 92/106/CEE del Consiglio, del 7 dicembre 1992, relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri (GU L 368 del 17.12.1992, pag. 38).

autorizzazioni per il trasporto di carichi indivisibili. Fatto salvo il diritto degli Stati membri di stabilire le condizioni necessarie per garantire il trasporto sicuro di carichi indivisibili nel loro territorio, gli Stati membri dovrebbero cooperare per armonizzare, per quanto possibile, tali prescrizioni al fine di evitare il moltiplicarsi di condizioni divergenti che perseguono la medesima finalità. Gli Stati membri dovrebbero inoltre garantire che le prescrizioni nazionali siano proporzionate e non discriminatore, astenendosi dall'imporre prescrizioni ingiustificate quali la buona conoscenza della lingua nazionale dello Stato membro interessato. Al fine di ridurre gli oneri amministrativi per gli operatori e garantire operazioni efficienti, eque e sicure, è fondamentale istituire un sistema trasparente, armonizzato e di facile utilizzo per l'ottenimento delle autorizzazioni***, disponibile in tutte le lingue dell'UE e facilmente accessibile tramite mezzi di comunicazione elettronici. Tali autorizzazioni dovrebbero essere rilasciate in formato elettronico e basarsi sul documento SERT (Special European Registration of Trucks and Trailers), che mira ad armonizzare le informazioni tecniche sui veicoli, come l'immatricolazione di rimorchi o rimorchi modulari. Gli operatori dei trasporti dovrebbero essere autorizzati a effettuare operazioni di trasporto di carichi indivisibili utilizzando tale documento elettronico.*** **[Em. 4]**

(9) I sistemi modulari europei sono stati ampiamente utilizzati e sottoposti a prove e si sono rivelati una soluzione interessante per migliorare l'efficienza economica ed energetica delle operazioni di trasporto, garantendo nel contempo la sicurezza stradale e la protezione delle infrastrutture, grazie al fatto che sono stati circoscritti a parti adeguate delle reti stradali. Date le specificità nazionali, i diversi interessi economici, le esigenze di trasporto e le diverse capacità delle infrastrutture di trasporto presenti negli Stati membri, questi ultimi si trovano nella posizione migliore per valutare e autorizzare la circolazione di sistemi modulari europei nei loro territori***. Prima di autorizzare i sistemi modulari europei, gli Stati membri dovrebbero effettuare una valutazione preventiva dei nuovi percorsi in merito al loro possibile impatto sulla sicurezza stradale, sulle infrastrutture, sulla cooperazione modale, sul trasferimento modale e sull'ambiente***. Nel contempo, al fine di ampliare gli impatti socioeconomici e ambientali positivi del ricorso ai sistemi modulari europei, è fondamentale eliminare gli ostacoli inutili al loro utilizzo nelle operazioni transfrontaliere tra Stati membri confinanti che consentono la circolazione di tali veicoli combinati sul loro territorio, senza limitazioni in termini di numero di frontiere attraversate, purché rispettino i pesi e le dimensioni massimi autorizzati per i sistemi modulari europei stabiliti dagli Stati membri all'interno dei rispettivi territori. Ciò al fine di garantire che i sistemi modulari europei utilizzati nelle operazioni transfrontaliere rispettino il limite comune inferiore di peso e dimensione applicabile a tali sistemi in detti Stati membri. Ai fini della sicurezza delle operazioni, della trasparenza e della chiarezza giuridica, è opportuno stabilire condizioni comuni per la circolazione di sistemi modulari europei nel traffico nazionale e internazionale***. Tali condizioni dovrebbero, tra l'altro, garantire che i sistemi modulari europei circolino su strade in cui è garantita la sicurezza degli utenti vulnerabili della strada. Gli Stati membri dovrebbero fornire*** ~~, anche fornendo~~ informazioni chiare in merito ai limiti in termini di pesi e dimensioni per i sistemi modulari europei ~~e~~ in merito alle parti della rete stradale compatibili con le specifiche di tali veicoli~~, e il~~***. Gli Stati membri dovrebbero istituire un sistema di*** monitoraggio ~~degli~~***per valutare gli*** impatti dell'uso dei sistemi modulari europei sulla sicurezza stradale, sulle infrastrutture stradali, sulla cooperazione modale, nonché sugli impatti ambientali dei sistemi modulari europei sul sistema di trasporto, compresi gli impatti sulla quota modale. ***La definizione chiara di sistemi modulari europei contenuta nella presente direttiva garantisce che tali veicoli siano composti da unità di veicoli standard, garantendo la compatibilità con altri modi di trasporto, in particolare quello ferroviario. Per guidare efficacemente la transizione verso una mobilità a zero emissioni, i sistemi modulari europei utilizzati nel traffico internazionale dovrebbero, non appena sia fattibile a livello tecnico e operativo, essere composti da veicoli o da veicoli combinati a zero emissioni.*** **[Em. 5]**

(9 bis) Per massimizzare la sicurezza stradale e condizioni di lavoro adeguate, è importante garantire che i conducenti di sistemi modulari europei dispongano di una formazione adeguata e delle qualifiche necessarie per gestire veicoli e veicoli combinati più pesanti e più lunghi. Gli Stati membri dovrebbero avere la possibilità di stabilire requisiti minimi o un sistema di certificazione per i conducenti di sistemi modulari europei. Per assicurare parità di condizioni e quindi equità di trattamento e non discriminazione dei conducenti e degli operatori di sistemi modulari europei, gli Stati membri dovrebbero garantire che tali certificati siano reciprocamente riconosciuti negli Stati membri interessati. **[Em. 6]**

(10) Gli Stati membri dovrebbero continuare a essere autorizzati a condurre prove su base temporanea. Le nuove tecnologie che consentono la ricarica in movimento, quali i pannelli solari, i pantografi e le strade elettrificate, oppure la progressiva introduzione di sistemi modulari europei negli Stati membri, possono in effetti richiedere il superamento dei pesi e delle dimensioni massimi in un ambiente di prova, anche nelle tratte transfrontaliere della rete stradale. Di conseguenza gli Stati membri dovrebbero continuare a essere autorizzati a condurre tali prove ed essere in grado di testare la compatibilità transfrontaliera di nuove tecnologie e nuove concezioni. La natura temporanea e innovativa delle prove deve essere chiarita stabilendo un periodo di tempo massimo per il loro svolgimento. Allo stesso tempo il numero di prove di nuove tecnologie e di regimi innovativi non dovrebbe essere limitato, al fine di evitare di ostacolare l'innovazione. Gli Stati membri dovrebbero monitorare e valutare periodicamente le prestazioni e gli impatti delle prove condotte in relazione a nuove tecnologie e nuove concezioni sulla sicurezza stradale, sulle infrastrutture stradali, sulla cooperazione modale, nonché gli impatti ambientali sul sistema dei trasporti, quali gli impatti sulla quota modale.

(10 bis) Le nuove norme armonizzate per i sistemi modulari europei nel traffico nazionale e internazionale negli Stati membri che ne consentono la circolazione dovrebbero comportare la raccolta di dati sulla sicurezza stradale in tali Stati membri, compresa la percentuale di vittime e feriti a seguito di collisioni. Tenendo conto del fatto che gli utenti vulnerabili della strada rappresentano quasi un terzo dei decessi in collisioni che coinvolgono veicoli pesanti, gli Stati membri dovrebbero assicurarsi che i sistemi modulari europei non incidano negativamente sulla sicurezza stradale, in particolare in merito alla sicurezza degli utenti vulnerabili della strada, quali pedoni e ciclisti, nonché i motociclisti e le persone con disabilità o con mobilità e orientamento ridotti. **[Em. 7]**

(11) Il trasporto di carichi indivisibili effettuato da veicoli o veicoli combinati che superano i pesi o le dimensioni massimi e il ricorso a sistemi modulari europei, tenuto conto delle loro esigenze in termini di caratteristiche di sicurezza supplementari e di infrastrutture adeguate, richiede che si presti particolare attenzione a elementi quali la trasparenza delle informazioni pertinenti, la certezza del diritto e l'armonizzazione delle procedure di autorizzazione. È pertanto necessario che gli Stati membri istituiscano un unico sistema elettronico di informazione e comunicazione contenente tutte le informazioni pertinenti relative alle condizioni operative e amministrative per il trasporto di carichi indivisibili e per l'uso di sistemi modulari europei, presentate in modo chiaro e facilmente accessibile. Tale sistema nazionale dovrebbe inoltre consentire agli operatori di ottenere le informazioni e di presentare per via elettronica, in un formato standardizzato ***dell'UE***, la domanda per l'ottenimento di autorizzazioni speciali per il trasporto di carichi indivisibili nello Stato membro interessato. ***Inoltre, tale sistema nazionale dovrebbe fornire informazioni sulle dimensioni e i pesi massimi autorizzati a livello nazionale dei veicoli e dei veicoli combinati e informazioni su eventuali restrizioni, in particolare sull'altezza. Per garantire che gli operatori e i cittadini possano accedere a tutte le informazioni pertinenti in un unico luogo, la Commissione dovrebbe istituire un portale web europeo specifico che colleghi i sistemi elettronici e di comunicazione nazionali e fornisca, tra l'altro, una chiara panoramica grafica delle strade sulle quali i sistemi modulari europei e, ove possibile, i veicoli che trasportano carichi indivisibili sono autorizzati a circolare negli Stati membri interessati, al più tardi entro [sei mesi dalla data di recepimento della presente direttiva].*** **[Em. 8]**

(12) Gli ostacoli artificiali al trasporto transfrontaliero di autocarri più pesanti utilizzati principalmente nel trasporto su lunghe distanze (quali i veicoli combinati con 5 e 6 assi) dovrebbero essere eliminati in modo armonizzato per trarre vantaggio, a breve termine, dall'efficienza operativa, energetica e ambientale legata alla maggiore capacità di carico concessa dagli Stati membri, anche per il trasporto intermodale. Al fine di guidare in maniera efficace la transizione verso una mobilità a emissioni zero ***e massimizzare gli effetti della pertinente normativa ambientale vigente,*** è necessario abbandonare gradualmente il ricorso a tali autocarri più pesanti alimentati a combustibili fossili a partire dal 2035, ~~anno in cui si prevede che~~***al fine di rafforzare la certezza del diritto per gli investimenti e promuovere ulteriormente*** la penetrazione sul mercato dei veicoli pesanti a emissioni zero ~~aumenterà in modo significativo fino a circa il 50 % delle nuove immatricolazioni di veicoli pesanti~~***più efficienti***. Dopo l'eliminazione graduale, gli autocarri più pesanti dovrebbero continuare a essere autorizzati nel traffico nazionale mentre, nel traffico internazionale, dovrebbero rispettare i pesi massimi autorizzati di cui all'allegato I della direttiva 96/53/CE, che limita la franchigia di sovraccarico ai veicoli a emissioni zero e ai veicoli coinvolti in un'operazione di trasporto intermodale. **[Em. 9]**

(13) La prova del rispetto da parte dei veicoli dei valori di cui alla direttiva 96/53/CE dovrebbe contenere informazioni complete conformemente alle norme aggiornate dell'Unione in materia di procedure e specifiche tecniche uniformi per l'omologazione dei veicoli. È pertanto opportuno aggiornare i riferimenti alle norme dell'Unione applicabili, al fine di includere un riferimento specifico al regolamento di esecuzione (UE) 2021/535 della Commissione ([9]). Le informazioni che dovrebbero essere incluse nella prova di conformità dovrebbero essere ulteriormente allineate ai pesi massimi autorizzati a norma della direttiva 96/53/CE. Il controllo della natura intermodale di un'operazione di trasporto, di cui all'articolo 2, può essere particolarmente impegnativo nel trasporto non containerizzato. Al fine di garantire che la franchigia di sovraccarico per i veicoli pesanti coinvolti in operazioni di trasporto intermodale sia utilizzata in modo appropriato, è necessario che gli operatori forniscano una prova della natura intermodale dell'operazione. Le piattaforme per i dati digitali sui trasporti istituite a norma del regolamento (UE) 2020/1056 del Parlamento europeo e del Consiglio ([10]) («piattaforme eFTI») forniscono uno strumento adeguato in quanto sono concepite per comprendere le prescrizioni relative alle informazioni regolamentari di cui agli articoli 3 e 7 della direttiva 92/106/CEE. Di conseguenza l'utilizzo di una piattaforma eFTI dovrebbe essere reso obbligatorio per registrare e mettere a disposizione le pertinenti informazioni sui trasporti, per quanto concerne i modi di trasporto utilizzati per trasportare le merci.

([9]) Regolamento di esecuzione (UE) 2021/535 della Commissione, del 31 marzo 2021, recante modalità di applicazione del regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le procedure e le specifiche tecniche uniformi per l'omologazione di veicoli e di sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, relativamente alle caratteristiche costruttive generali e alla sicurezza (GU L 117 del 6.4.2021, pag. 1).

([10]) Regolamento (UE) 2020/1056 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, relativo alle informazioni elettroniche sul trasporto merci (GU L 249 del 31.7.2020, pag. 33).

(14) I trasportatori di veicoli***, molti dei quali sono dotati di*** ~~con~~ carrozzerie aperte***,*** hanno possibilità decisamente limitate di ridurre il loro consumo energetico mediante un'aerodinamica migliore. Le divergenze tra le norme nazionali in materia di trasporto di carichi a sbalzo su trasportatori di veicoli provocano distorsioni della concorrenza e limitano in modo significativo il loro potenziale di migliorare l'efficienza operativa e le prestazioni energetiche nel contesto del traffico internazionale. Al fine di garantire il corretto conseguimento di tali obiettivi è pertanto necessario armonizzare le norme relative al trasporto di carichi a sbalzo da parte di trasportatori ~~di veicoli a carrozzerie aperte~~. **[Em. 10]**

(15) I veicoli pesanti con cabine allungate hanno iniziato a entrare sul mercato, abbinati a sistemi di propulsione a emissioni zero. L'utilizzo di sistemi di propulsione a emissioni zero richiede, a seconda della tecnologia, spazio supplementare che non dovrebbe essere conteggiato a scapito del carico effettivo del veicolo, in modo da non penalizzare in termini economici il settore del trasporto su strada a emissioni zero. È pertanto opportuno chiarire che il superamento delle lunghezze massime previste per le cabine allungate può essere tale da fornire lo spazio necessario per alloggiare tecnologie a emissioni zero, quali batterie e serbatoi di idrogeno, a condizione che non siano compromesse le caratteristiche di sicurezza, efficienza e comfort delle cabine aerodinamiche ***e che il veicolo in questione sia conforme alla «regola del diametro di sterzata»***. **[Em. 11]**

(16) Analogamente alla necessità di spazi supplementari, le norme attuali non sono adatte a compensare il peso supplementare dei veicoli pesanti a emissioni zero, in particolare nel trasporto su lunghe distanze. I veicoli combinati a emissioni zero, nonché i veicoli passeggeri più comuni in uso nell'Unione, necessitano di beneficiare di peso supplementare e di peso per asse supplementare. Tecnologie più leggere e un'aerodinamica migliore renderanno più efficiente l'utilizzo di sistemi di propulsione a emissioni zero (ad esempio, per consentire percorsi più lunghi e una durata più lunga della batteria) riducendone il consumo energetico. Al fine di fornire ulteriori incentivi alla diffusione di veicoli pesanti a emissioni zero e promuovere lo sviluppo tecnologico, nonché le apparecchiature di veicoli con un'aerodinamica migliorata, è opportuno che le franchigie di sovraccarico siano pertanto separate dal peso della tecnologia a emissioni zero.

(16 bis) La molteplicità delle diverse marcature e segnalazioni dei veicoli negli Stati membri può creare confusione per gli utenti della strada e nuocere alla sicurezza stradale nell'Unione. Al fine di migliorare la sicurezza stradale, è opportuno stabilire a livello dell'Unione un'etichetta UE standardizzata per la lunghezza dei veicoli a motore o dei veicoli combinati che sono utilizzati nei sistemi modulari europei o che si discostano dalle dimensioni standard. Tale etichetta UE aiuterebbe gli utenti della strada a identificare tali veicoli e ad acquisire familiarità con essi, e ridurrebbe i rischi derivanti da limitazioni della visibilità o angoli ciechi, ad esempio in fase di sorpasso di tali veicoli lunghi o veicoli combinati. **[Em. 12]**

(16 ter) I veicoli elettrici a batteria, i veicoli alimentati a celle a combustibile e altri veicoli a idrogeno hanno forti potenzialità per decarbonizzare alcuni segmenti del settore del trasporto pesante ed è opportuno incoraggiarne lo sviluppo, pur tenendo conto del fatto che nessuna tecnologia è priva di impatto ambientale. Laddove l'elettrificazione non sia possibile o risulti meno efficiente e i veicoli a idrogeno non siano adeguati o competitivi sul piano dei costi, il principio della neutralità tecnologica consente di garantire parità di condizioni con altre tecnologie più mature. **[Em. 13]**

(17) Un'applicazione efficace, efficiente e coerente delle norme è della massima importanza per garantire una concorrenza non falsata tra gli operatori, nonché per eliminare i rischi per la sicurezza stradale e per le infrastrutture stradali posti dai veicoli che superano illecitamente i pesi o le dimensioni applicabili. Al fine di orientare meglio i controlli su strada verso i veicoli sovraccarichi, ~~e qualora scelgano di utilizzare sistemi automatici collocati sulle infrastrutture stradali,~~ gli Stati membri dovrebbero garantire come minimo la diffusione di ~~tali~~ sistemi ***automatici*** nella sezione stradale della rete transeuropea dei trasporti***, tra cui quelli certificati sulla rete centrale TEN-T. Inoltre, dovrebbe essere possibile utilizzare apparecchiature di pesatura di bordo accurate e pienamente interoperabili. Tali sistemi automatici certificati dovrebbero essere in grado di riconoscere i veicoli o i veicoli combinati che superano i pesi massimi autorizzati ma che dispongono di una deroga a tal fine basata su un'autorizzazione valida speciale o su disposizioni analoghe. I sistemi dovrebbero inoltre essere in grado di rilevare se sono soddisfatti i requisiti delle autorizzazioni speciali. Ci si attende che ciò ponga fine alle sanzioni ingiustificate e riduca i costi amministrativi sia per gli operatori che per gli Stati membri***. Inoltre, al fine di garantire l'affidabilità e la coerenza dell'applicazione in tutta l'Unione, il livello minimo obbligatorio di controlli che gli Stati membri devono effettuare dovrebbe essere stabilito in modo proporzionale al livello di traffico sul loro territorio di veicoli che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva, compreso un numero adeguato di controlli durante le ore notturne. **[Em. 14]**

(18) Al fine di rafforzare ulteriormente l'applicazione delle norme e il monitoraggio della circolazione di veicoli pesanti sulle strade dell'Unione, ridurre la congestione, migliorare la sicurezza stradale, ridurre i rischi di danni alle infrastrutture e promuovere operazioni di trasporto sostenibili, gli Stati membri dovrebbero essere incoraggiati a istituire regimi di politiche di accesso intelligente che garantiscano il rispetto delle norme in materia di pesi e dimensioni massimi autorizzati. ~~Nell'istituire tali regimi,~~ Gli Stati membri dovrebbero applicare ***a tali regimi*** requisiti minimi comuni al fine di garantire l'armonizzazione e l'interoperabilità in tutta l'~~UE~~***Unione***, in particolare per quanto concerne l'accessibilità e il formato dei dati pertinenti da scambiare***. I dati pertinenti dovrebbero essere accessibili in tempo reale e nelle lingue ufficiali dell'Unione***. Tali regimi dovrebbero contribuire a far sì che il veicolo giusto con il carico giusto operi sulla strada giusta e al momento giusto al fine di garantire un impatto minimo sull'ambiente, sulle infrastrutture, sulla salute e sulla sicurezza umana nonché sulla società. L'istituzione di tali regimi dovrebbe avvalersi di sistemi di trasporto intelligenti avanzati, quali la comunicazione veicolo-infrastruttura, la comunicazione veicolo-rete, la condivisione di dati in tempo reale e il monitoraggio a distanza, al fine di garantire la sicurezza e la fluidità del traffico dei veicoli pesanti e tali regimi non dovrebbero comportare restrizioni sproporzionate o discriminatorie al traffico. **[Em. 15]**

(18 bis) L'esecuzione della direttiva 96/53/CE è un elemento essenziale dei sistemi consolidati di monitoraggio e applicazione a livello nazionale e dell'Unione che contribuiscono all'attuazione delle norme sociali, di mercato e tecniche dell'Unione applicabili al trasporto su strada. Quando viene rilevata la non conformità ai requisiti di peso e dimensioni prescritti, le autorità nazionali competenti devono intraprendere azioni di applicazione delle norme. Gli Stati membri dovrebbero garantire che le sanzioni non siano discriminatorie per quanto riguarda i tipi di sanzione scelti e il loro livello e che siano effettive, dissuasive e proporzionate alla gravità dell'infrazione commessa. Tali infrazioni dovrebbero essere iscritte nel registro nazionale delle imprese di trasporto su strada, scambiate tramite il registro europeo delle imprese di trasporto su strada (ERRU) e riflesse nel punteggio della classificazione del rischio delle imprese in linea con il regolamento (CE) n. 1071/2009. Si prevede che l'attuazione transfrontaliera delle sanzioni rientranti nell'ambito di applicazione della direttiva 96/53/CE sarà agevolata da una modifica della direttiva (UE) 2015/413 sull'applicazione transfrontaliera. **[Em. 16]**

(18 ter) Al fine di compiere progressi nelle transizioni verde e digitale e rispettare gli obiettivi stabiliti nel Green Deal europeo e nella strategia per una mobilità sostenibile e intelligente, in particolare per quanto riguarda le riduzioni delle emissioni di gas a effetto serra generate dal settore dei trasporti, gli Stati membri dovrebbero essere incoraggiati a utilizzare i proventi generati dalle sanzioni applicabili alle violazioni della presente direttiva, o l'equivalente in valore finanziario di tali proventi, per sostenere la diffusione di mezzi di trasporto sostenibili e quindi mitigare i costi esterni generati dalle operazioni di trasporto, incoraggiare l'intermodalità e aumentare la sostenibilità delle operazioni di trasporto transfrontaliere. **[Em. 17]**

(19) Al fine di promuovere la crescita del sistema di trasporto multimodale, il trasporto containerizzato***, compreso quello che utilizza container da 45 piedi o 48 piedi, casse mobili da 45 piedi o container ad alta cubatura,*** dovrebbe essere ulteriormente agevolato consentendo ai veicoli stradali di raggiungere un'altezza ~~aggiuntiva~~***e una lunghezza aggiuntive*** per trasportare ***tali*** container ~~ad alta cubatura~~. **[Em. 18]**

(19 bis) La Commissione dovrebbe riesaminare l'attuale legislazione in materia di omologazione al fine di rafforzare la compatibilità tecnica e operativa dei nuovi veicoli pesanti e dei veicoli combinati, compresi, a titolo esemplificativo, i requisiti di peso, forma, dimensioni, sollevabilità con la gru, retrattilità e ripiegabilità dei dispositivi sporgenti, con i requisiti delle operazioni di trasporto combinato, nonché al fine di agevolare l'uso e la diffusione di rimorchi e semirimorchi a emissioni zero; **[Em. 19]**

(20) Il Parlamento europeo e il Consiglio dovrebbero essere regolarmente informati dei risultati dei controlli di conformità effettuati dalle autorità competenti degli Stati membri in merito alla diffusione e all'uso di strumenti di applicazione e sistemi di monitoraggio, in particolare nel contesto della valutazione degli impatti operativi, sulla sicurezza e sull'ambiente dell'uso di veicoli più pesanti e/o più lunghi, compresi i veicoli combinati modulari. Tali informazioni, fornite dagli Stati membri, dovrebbero consentire alla Commissione di monitorare gli sviluppi del mercato e il rispetto della direttiva 96/53/CE. Al fine di agevolare la trasmissione delle informazioni necessarie alla Commissione da parte degli Stati membri e per garantire l'uniformità e la comparabilità dei dati, consentendo di monitorare la conformità e valutare l'efficacia complessiva della direttiva 96/53/CE, è auspicabile che la Commissione stabilisca un formato di comunicazione uniforme e di facile utilizzo.

(21) Per consentire una risposta rapida del settore del trasporto su strada a qualsiasi crisi, quali catastrofi naturali, pandemie, conflitti militari o guasti delle infrastrutture, è necessario introdurre nella direttiva 96/53/CE una clausola di emergenza che consenta temporaneamente la circolazione di veicoli pesanti che superano i pesi e/o le dimensioni massimi consentiti, al fine di garantire la continuità della fornitura dei beni e dei servizi necessari. Tale clausola eccezionale dovrebbe essere applicata soltanto se l'interesse pubblico lo richiede ~~e~~***,*** a condizione che la sicurezza stradale non ne risulti compromessa***, e il suo eventuale rinnovo dovrebbe essere subordinato al persistere della crisi***. **[Em. 20]**

(22) Al fine di garantire che i sistemi di monitoraggio che gli Stati membri devono istituire per valutare l'impatto dei sistemi modulari europei e le prove siano conformi alle prescrizioni minime armonizzate, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di integrare la direttiva 96/53/CE per quanto riguarda la determinazione delle serie minime di dati e/o degli indicatori di prestazione che tali sistemi di monitoraggio devono fornire. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016 ([11]). In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

(23) Al fine di garantire condizioni uniformi di attuazione della presente direttiva, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione affinché stabilisca un modulo di domanda standard comune ***a livello dell'UE*** e armonizzi le norme e le procedure per il rilascio di autorizzazioni nazionali o disposizioni analoghe per i veicoli o i veicoli combinati che superano i pesi e/o le dimensioni massimi e che sono destinati a trasportare carichi indivisibili, definisca un formato standard di comunicazione che consenta agli Stati membri di rispettare i loro obblighi di comunicazione e stabilisca deroghe temporanee all'applicazione dei limiti di peso e di dimensioni utilizzati nel traffico internazionale tra Stati membri colpiti da una crisi. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio ([12]). **[Em. 21]**

(23 bis) Al fine di valutare l'efficacia e l'efficienza della presente direttiva e di misurare i progressi rispetto ai suoi obiettivi specifici, è importante valutarne periodicamente l'attuazione e l'impatto. La Commissione dovrebbe pertanto presentare relazioni periodiche di valutazione sull'applicazione della presente direttiva, basate sulle condizioni che favoriscono la diffusione sul mercato di veicoli pesanti a emissioni zero, quali la disponibilità e la capacità di un'infrastruttura adeguata per i combustibili alternativi, l'impatto del sistema europeo sul trasporto su strada e i diritti di utenza stradali differenziati in base alle emissioni di CO2 negli Stati membri. Tali relazioni dovrebbero contenere informazioni dettagliate su tali condizioni favorevoli e sull'evoluzione del trasporto su strada nazionale e internazionale, sull'impatto sulla sicurezza stradale e sulle infrastrutture stradali, sul trasferimento modale, sull'uso di sistemi di applicazione intelligenti e sui progressi tecnologici nel trasporto su strada. Inoltre le relazioni dovrebbero tenere in considerazione la scalabilità delle misure in linea con gli obiettivi a lungo termine della direttiva. Sulla base dei risultati di tali valutazioni, la relazione dovrebbe, se del caso, essere corredata di una proposta legislativa di modifica della presente direttiva e degli obblighi ivi stabiliti. **[Em. 22]**

(24) Tenuto conto delle numerose modifiche dell'allegato I della direttiva 96/53/CE relative alla necessità di fornire ulteriori incentivi alla diffusione di veicoli pesanti a emissioni zero, alla necessità di armonizzare il peso massimo dei veicoli a motore a 5 assi e alla necessità di promuovere il trasporto intermodale, è opportuno, per motivi di chiarezza, sostituire detto allegato.

(25) Al fine di aggiungere le informazioni richieste a norma della direttiva 96/53/CE all'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2020/1056, tale regolamento deve essere modificato.

([11]) GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

([12]) Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

(26) Poiché gli obiettivi della presente direttiva, ossia garantire la sicurezza stradale, favorire operazioni di trasporto sostenibili ed efficienti e promuovere il funzionamento del mercato interno, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della natura transfrontaliera del trasporto su strada e dei problemi che la presente direttiva intende affrontare, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

(27) Conformemente alla dichiarazione politica comune del 28 settembre 2011 degli Stati membri e della Commissione sui documenti esplicativi ([13]), gli Stati membri si sono impegnati ad accompagnare, in casi giustificati, la notifica delle loro misure di recepimento con uno o più documenti che chiariscano il rapporto tra gli elementi costitutivi di una direttiva e le parti corrispondenti degli strumenti nazionali di recepimento. Per quanto riguarda la presente direttiva, il legislatore ritiene che la trasmissione di tali documenti sia giustificata.

(28) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la direttiva 96/53/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Modifiche della direttiva 96/53/CE

La direttiva 96/53/CE è così modificata:

1) l'articolo 1 è così modificato:

a) al paragrafo 1, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) alle dimensioni dei veicoli a motore delle categorie M_2 e M_3 e dei loro rimorchi della categoria O e dei veicoli a motore delle categorie N_2 e N_3 e dei loro rimorchi delle categorie O_3 e O_4, quali classificati nell'articolo 4 del regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio (*);»;

b) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Tutti i valori dei pesi indicati nell'allegato I valgono come norme di circolazione e quindi riguardano le condizioni di carico e non le norme di produzione, che sono stabilite nel regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio (**).

_____

(*) Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE (GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1).

(**) Regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2019, relativo ai requisiti di omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli, per quanto riguarda la loro sicurezza generale e la protezione degli occupanti dei veicoli e degli altri utenti vulnerabili della strada, che modifica il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio e abroga i regolamenti (CE) n. 78/2009, (CE) n. 79/2009 e (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti (CE) n. 631/2009, (UE) n. 406/2010, (UE) n. 672/2010, (UE) n. 1003/2010, (UE) n. 1005/2010, (UE) n. 1008/2010, (UE) n. 1009/2010, (UE) n. 19/2011, (UE) n. 109/2011, (UE) n. 458/2011, (UE) n. 65/2012, (UE) n. 130/2012, (UE) n. 347/2012, (UE) n. 351/2012, (UE) n. 1230/2012 e (UE) 2015/166 della Commissione (GU L 325 del 16.12.2019, pag. 1).;»

2) l'articolo 2 è così modificato:

a) al secondo trattino, la definizione di «rimorchio» è sostituita dalla seguente:

«— "rimorchio", un veicolo quale definito all'articolo 3, punto 17), del regolamento (UE) 2018/858;»

([13]) GU C 369 del 17.12.2011, pag. 14.

b) al terzo trattino, la definizione di «semirimorchio» è sostituita dalla seguente:

«— "semirimorchio", un veicolo quale definito all'articolo 3, punto 33), del regolamento (UE) 2018/858;»

c) dopo la definizione di «veicolo combinato» è inserita la definizione seguente:

«— "sistema modulare europeo", un veicolo a motore o un veicolo combinato agganciato a uno o più rimorchi o semirimorchi la cui combinazione totale supera la lunghezza massima autorizzata e può superare i pesi massimi autorizzati di cui all'allegato I e in cui ciascun veicolo a motore, rimorchio e semirimorchio non superi i pesi o le dimensioni di cui all'allegato I;»

d) dopo la definizione di «veicolo condizionato» è inserita la seguente definizione:

«— "trasportatore di veicoli", un veicolo combinato costruito o adattato in modo permanente per il trasporto di uno o più altri veicoli;»

e) al quattordicesimo trattino, la definizione di «veicolo alimentato con combustibili alternativi» è sostituita dalla seguente:

«— "veicolo alimentato con combustibili alternativi", un veicolo a motore alimentato interamente ***o parzialmente*** da un combustibile alternativo e che è stato omologato nel quadro del regolamento (UE) 2018/858;» **[Em. 23]**

f) al quindicesimo trattino, alla definizione di «operazione di trasporto intermodale», la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) le operazioni di trasporto combinato quali definite all'articolo 1 della direttiva 92/106/CEE del Consiglio (*), o

_____

(*) Direttiva 92/106/CEE del Consiglio, del 7 dicembre 1992, relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri (GU L 368 del 17.12.1992, pag. 38).;»

g) dopo la definizione di «speditore» è inserita la definizione seguente:

«— "piattaforma eFTI", una piattaforma contenente informazioni sul trasporto merci istituita a norma del regolamento (UE) 2020/1056 del Parlamento europeo e del Consiglio (*);

_____

(*) Regolamento (UE) 2020/1056 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, relativo alle informazioni elettroniche sul trasporto merci (GU L 249 del 31.7.2020, pag. 33).;»

h) il secondo comma è sostituito dal seguente:

«Tutte le dimensioni massime autorizzate di cui all'allegato I sono verificate rispetto ai corrispondenti valori dichiarati per il veicolo specifico nella scheda informativa che accompagna l'omologazione globale UE di un tipo di veicolo, redatta conformemente all'allegato I del regolamento di esecuzione (UE) 2020/683 della Commissione (*), senza tolleranze positive.

_____

(*) Regolamento di esecuzione (UE) 2020/683 della Commissione, del 15 aprile 2020, che attua il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le prescrizioni amministrative per l'omologazione e la vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli (GU L 163 del 26.5.2020, pag. 1).;»

3) l'articolo 4 è così modificato:

a) al paragrafo 1 è aggiunta la seguente lettera c):

«c) di veicoli o di veicoli combinati adibiti al trasporto internazionale di merci o passeggeri non conformi alle caratteristiche di cui all'allegato I.;»

b) i paragrafi 3 e 4 sono sostituiti dai seguenti:

«3. I veicoli o i veicoli combinati che superano i pesi massimi e/o le dimensioni massime possono essere ammessi a circolare unicamente se provvisti di autorizzazioni speciali rilasciate dalle autorità competenti o in base a disposizioni analoghe convenute caso per caso con tali autorità allorché detti veicoli o veicoli combinati trasportano o sono destinati al trasporto di carichi indivisibili.

Gli Stati membri provvedono affinché la procedura per l'ottenimento di autorizzazioni o disposizioni analoghe per il trasporto di carichi indivisibili sia agevole, efficiente e non discriminatoria, ***stabilendo un modulo di domanda standard comune a livello dell'UE e*** riducendo al minimo gli oneri amministrativi ed evitando inutili ritardi.

Gli Stati membri garantiscono che le condizioni per il rilascio di autorizzazioni o disposizioni analoghe relative al trasporto di carichi indivisibili siano proporzionate e non discriminatorie. In particolare gli Stati membri ***rilasciano le autorizzazioni o disposizioni analoghe in formato elettronico e cooperano per armonizzare ulteriormente i termini di rilascio delle autorizzazioni. Inoltre gli Stati membri*** cooperano per evitare una molteplicità di marcature e segnalazioni dei veicoli e per favorire l'uso di pittogrammi rispetto al testo. ***Inoltre gli Stati membri cooperano al fine di armonizzare le norme pertinenti per la scorta dei trasporti di carichi indivisibili, quali l'uso prescritto, le marcature e i segnali per i veicoli di scorta.*** Gli Stati membri non impongono prescrizioni in materia di lingua relative ~~al~~***ai conducenti del*** trasporto di carichi indivisibili.

Gli Stati membri assicurano che i veicoli che trasportano carichi indivisibili rechino l'etichetta UE di cui all'articolo 10 quater bis. **[Em. 24]**

4. Gli Stati membri possono autorizzare la circolazione nel loro territorio di veicoli o di veicoli combinati per il trasporto, che effettuano talune attività di trasporto nazionale ***o internazionale*** che non pregiudicano in modo significativo la concorrenza internazionale nel settore dei trasporti, ***i cui pesi o*** le cui dimensioni differiscono da quelle stabilite all'allegato I, punti 1.1, 1.2, ***1.3,*** da 1.4 da 1.8, ***2, 4.1,*** 4.2 e 4.4.

Le attività di trasporto sono considerate come non pregiudicanti in modo significativo la concorrenza internazionale nel settore dei trasporti qualora ricorra una delle condizioni seguenti:

a) le attività di trasporto sono effettuate, nel territorio di uno Stato membro, da veicoli o veicoli combinati specializzati, in circostanze in cui esse non sono di norma effettuate da veicoli provenienti da altri Stati membri (ad esempio le attività legate allo sfruttamento delle foreste e all'industria forestale);

b) lo Stato membro che consente attività di trasporto nel suo territorio mediante veicoli o veicoli combinati le cui dimensioni differiscono da quelle previste all'allegato I, autorizza anche la circolazione di sistemi modulari europei a norma del paragrafo 4 bis, in modo tale che si possa ottenere almeno la lunghezza di carico autorizzata in detto Stato membro e affinché qualsiasi operatore possa beneficiare di pari condizioni di concorrenza.;» **[Em. 25]**

c) è inserito il seguente paragrafo 4 bis:

«4 bis. Gli Stati membri possono consentire la circolazione di sistemi modulari europei nei rispettivi territori nel traffico nazionale e internazionale a condizione che:

-a) per i nuovi percorsi dei sistemi modulari europei, gli Stati membri effettuino una valutazione preventiva del possibile impatto dei sistemi modulari europei sulla sicurezza stradale, sulle infrastrutture stradali, sulla cooperazione modale, nonché degli impatti ambientali dei sistemi modulari europei sul sistema dei trasporti, compresi gli impatti sulla ripartizione modale. La valutazione è messa a disposizione del pubblico. Gli Stati membri che hanno già stabilito percorsi dei sistemi modulari europei nel loro territorio alla data di entrata in vigore della presente direttiva non sono tenuti a effettuare una valutazione preventiva per tali percorsi già stabiliti;

a) gli Stati membri rendano pubblicamente disponibili, in modo accessibile e trasparente, le informazioni relative ai pesi e alle dimensioni massimi applicabili alla circolazione di sistemi modulari europei nei rispettivi territori;

b) gli Stati membri rendano pubblicamente disponibili, in modo accessibile e trasparente, le informazioni relative alla parte della rete stradale in cui i sistemi modulari europei possono circolare;

c) gli Stati membri garantiscano la connettività della parte della rete in cui i sistemi modulari europei possono circolare nei rispettivi territori con la rete stradale degli Stati membri confinanti che parimenti consentono la circolazione di sistemi modulari europei, al fine di consentire il traffico transfrontaliero;

d) gli Stati membri istituiscano un sistema di monitoraggio ~~e valutino l~~***dell'***impatto dei sistemi modulari europei sulla sicurezza stradale, sulle infrastrutture stradali, sulla cooperazione modale, ***sui volumi di traffico,*** nonché ~~gli~~***degli*** impatti ambientali dei sistemi modulari europei sul sistema dei trasporti, compresi gli impatti sulla ripartizione modale***., tenendo conto della valutazione preventiva effettuata a norma della lettera a);***

d bis) gli Stati membri provvedano affinché siano adottate misure adeguate per evitare eventuali impatti negativi sulla sicurezza stradale, compresa la sicurezza degli utenti della strada vulnerabili, derivanti dall'uso dei sistemi modulari europei.

Gli Stati membri possono stabilire requisiti minimi o un sistema di certificazione per i conducenti dei sistemi modulari europei, a condizione che garantiscano la proporzionalità e la non discriminazione. Gli Stati membri cooperano per il riconoscimento reciproco dei rispettivi certificati.

Quando uno Stato membro autorizza, a norma del presente paragrafo, la circolazione di sistemi modulari europei nel traffico nazionale, detto Stato membro non può rifiutare o vietare la circolazione nel proprio territorio di sistemi modulari europei nel traffico internazionale, a condizione che tali sistemi non superino i pesi e le dimensioni massimi fissati per i sistemi modulari europei nel traffico nazionale.

Gli Stati membri ~~informano la~~***notificano alla*** Commissione qualora consentano la circolazione di sistemi modulari europei nei rispettivi territori ***e la informano su come essi soddisfano le condizioni di cui alle lettere da -a) a d bis) del presente paragrafo***.; ***A seguito di tali notifiche, la Commissione formula, se del caso, raccomandazioni agli Stati membri interessati per garantire il rispetto di tali condizioni. Qualora la Commissione formuli raccomandazioni, lo Stato membro interessato informa entro sei mesi la Commissione di come intende attuare tali raccomandazioni. Le raccomandazioni della Commissione e le risposte dello Stato membro sono rese pubbliche.*** » **[Em. 26]**

d) il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

«5. Gli Stati membri possono autorizzare, per un periodo di tempo limitato, prove di veicoli o veicoli combinati che sfruttano nuove concezioni o nuove tecnologie e che non sono conformi alle prescrizioni della presente direttiva. Tali veicoli o veicoli combinati sono autorizzati a effettuare determinate operazioni di trasporto nazionale o internazionale durante il periodo di prova ***solo dopo aver dimostrato che le attività di trasporto in questione non possono essere svolte con qualsiasi altra forma di trasporto che offra vantaggi simili o superiori in termini di sicurezza e ambiente. È necessario dimostrare che ciò non ha un impatto significativo sulla concorrenza intermodale nel settore dei trasporti nel suo complesso***. In particolare le prove relative a sistemi modulari europei sono consentite per un massimo di cinque anni ***e tale periodo può essere rinnovato una volta per un massimo di tre anni. Nel caso in cui uno Stato membro decida di rinnovare il periodo di prova, fornisce alla Commissione una giustificazione adeguata***. Il numero di prove non è soggetto a limitazioni. Gli Stati membri ne informano la Commissione. **[Em. 27]**

Gli Stati membri istituiscono un sistema di monitoraggio e valutano l'impatto delle prove di cui al primo comma in merito alla sicurezza stradale, alle infrastrutture stradali e alla cooperazione modale, nonché gli impatti ambientali sul sistema dei trasporti, compresi gli impatti sulla ripartizione modale.;»

e) è inserito il seguente paragrafo 5 bis:

«5 bis. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 10 nonies al fine di integrare la presente direttiva determinando le serie minime di dati e gli indicatori di prestazione che devono essere forniti ***dalle valutazioni preventive e*** dai sistemi di monitoraggio istituiti dagli Stati membri di cui al paragrafo 4 bis, ~~lettera~~***lettere da -a) a*** d), e al paragrafo 5 del presente articolo.;» **[Em. 28]**

f) il paragrafo 7 è soppresso.

4) sono inseriti i seguenti articoli 4 bis e 4 ter:

«*Articolo 4 bis*

1. Gli Stati membri istituiscono e gestiscono un sistema elettronico di informazione e comunicazione avente quanto meno le funzioni di "sportello unico" seguenti:

a) un punto di ingresso nazionale unico attraverso il quale il richiedente presenta, in un formato standardizzato, la propria domanda di autorizzazione speciale o disposizione analoga di cui all'articolo 4, paragrafo 3;

b) un punto di accesso nazionale unico che consenta ai richiedenti di ottenere informazioni sulle prescrizioni per la presentazione di domande di autorizzazioni speciali o disposizioni analoghe di cui all'articolo 4, paragrafo 3, così come le informazioni necessarie per pianificare i loro itinerari in modo chiaro, accessibile e trasparente;

c) un punto di accesso nazionale unico che consenta agli operatori di sistemi modulari europei di accedere alle informazioni di cui all'articolo 4, paragrafo 4 bis, lettere a) e b), se del caso.

c bis) un punto di accesso nazionale unico per ottenere informazioni, in modo chiaro, accessibile e trasparente sulle dimensioni e sui pesi massimi autorizzati a livello nazionale per i veicoli, nonché su eventuali restrizioni, anche in relazione all'altezza, in aree specifiche o su strade specifiche. **[Em. 29]**

1 bis. Entro [sei mesi dalla data di recepimento della presente direttiva] la Commissione istituisce e successivamente gestisce un portale web europeo dedicato e aggiornato, disponibile in tutte le lingue ufficiali dell'Unione, che colleghi, in modo chiaro, accessibile e trasparente i sistemi elettronici e di comunicazione nazionali di cui al paragrafo 1. Questo portale europeo rende inoltre disponibile al pubblico, in modo accessibile e trasparente, le parti della rete stradale in cui possono circolare i sistemi modulari europei e, ove possibile, i veicoli che trasportano carichi indivisibili. **[Em. 30]**

2. La Commissione ~~può adottare~~***adotta*** atti di esecuzione che stabiliscono un modulo di domanda ***di autorizzazione*** standard comune ***a livello dell'UE*** e armonizzano le norme e le procedure***, anche per quanto riguarda le informazioni necessarie all'immatricolazione dei veicoli,*** per il rilascio***, anche in formato digitale,*** delle autorizzazioni nazionali o delle disposizioni analoghe di cui al paragrafo 1 del presente articolo e all'articolo 4, paragrafo 3***, nonché che armonizzano le norme per la scorta dei trasporti di carichi indivisibili***. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 10 decies, paragrafo 2. **[Em. 31]**

Articolo 4 ter

1. Quando uno Stato membro, a norma dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera a), autorizza la circolazione nel proprio territorio di veicoli combinati il cui peso massimo supera i limiti di cui all'allegato I, punto 2.2.1 o 2.2.2, detto Stato membro non può rifiutare o vietare l'uso nel proprio territorio, nel traffico internazionale, di tali veicoli combinati conformi ai valori di peso fissati per il trasporto nazionale di merci, purché tali veicoli combinati non presentino un peso massimo autorizzato superiore a 44 tonnellate.

2. In deroga al paragrafo 1, il limite di 44 tonnellate di peso di cui al paragrafo 1 può essere superato nel caso in cui lo Stato membro consenta valori di peso più elevati per tali veicoli combinati se coinvolti in un'operazione di trasporto intermodale.

3. In considerazione del previsto aumento della diffusione dei veicoli a emissioni zero, il presente articolo si applica fino al 31 dicembre 2034.;»

5) l'articolo 6 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Gli Stati membri prendono le misure necessarie per garantire che i veicoli di cui all'articolo 1, conformi alla presente direttiva, siano muniti di una delle prove seguenti:

a) una combinazione delle due targhette seguenti:

-i) la "targhetta regolamentare del costruttore", redatta e apposta conformemente all'allegato II del regolamento di esecuzione (UE) 2021/535 della Commissione (*);

-ii) la targhetta relativa alle dimensioni conformi all'allegato III della presente direttiva, redatta e apposta conformemente all'allegato II del regolamento di esecuzione (UE) 2021/535;

b) una targhetta unica, redatta e apposta conformemente all'allegato II del regolamento di esecuzione (UE) 2021/535, contenente le informazioni delle due targhette menzionate alla lettera a) del presente paragrafo;

c) un documento unico rilasciato dalle autorità competenti dello Stato membro nel quale il veicolo è immatricolato o immesso in circolazione. Tale documento contiene rubriche e informazioni uguali a quelle figuranti nelle targhette menzionate alla lettera a). Esso è conservato in luogo facilmente accessibile al controllo e sufficientemente protetto.

_____

(*) Regolamento di esecuzione (UE) 2021/535 della Commissione, del 31 marzo 2021, recante modalità di applicazione del regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le procedure e le specifiche tecniche uniformi per l'omologazione di veicoli e di sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, relativamente alle caratteristiche costruttive generali e alla sicurezza (GU L 117 del 6.4.2021, pag. 1).;»

a bis) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

«***4. I veicoli muniti di una prova di conformità sono sottoposti a:***

— ***controlli a campione, per quanto riguarda le norme comuni relative ai pesi;***

— ***controlli in caso di sospetto di non conformità alla presente direttiva, per quanto riguarda le norme comuni relative alle dimensioni.*» [Em. 32]**

b) il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

«5. La colonna centrale della prova di conformità relativa ai pesi indica, se del caso, i valori dell'Unione in materia di pesi applicabili al veicolo in questione.;»

c) è aggiunto il seguente paragrafo 7:

«7. Affinché un'operazione di trasporto possa essere considerata un'operazione di trasporto intermodale ai fini della presente direttiva, lo speditore o, se diversa dallo speditore, l'impresa che organizza l'operazione di trasporto intermodale provvede affinché i documenti di cui agli articoli 3 e 7 della direttiva 92/106/CEE, a seconda dei casi, siano registrati e resi disponibili su una piattaforma eFTI conformemente al regolamento (UE) 2020/1056. Tali informazioni sono accessibili alle autorità competenti sulla medesima piattaforma eFTI in cui sono state registrate le informazioni sui trasporti, conformemente al regolamento (UE) 2020/1056.;»

6) l'articolo 8 ter è così modificato:

a) i paragrafi 1 e 2 sono sostituiti dai seguenti:

«1. Al fine di migliorarne l'efficienza energetica, i veicoli o i veicoli combinati che sono equipaggiati di dispositivi aerodinamici rispondenti ai requisiti di cui ai paragrafi 2 e 3 e sono conformi al regolamento (UE) 2018/858 possono superare le lunghezze massime previste all'allegato I, punto 1.1, della presente direttiva allo scopo di permettere l'installazione di tali dispositivi sulla parte posteriore dei veicoli o dei veicoli combinati. I veicoli o i veicoli combinati equipaggiati di tali dispositivi devono essere conformi all'allegato I, punto 1.5, della presente direttiva e i superamenti della lunghezza massima non devono comportare un aumento della lunghezza di carico di tali veicoli o veicoli combinati.

2. Prima dell'immissione sul mercato, i dispositivi aerodinamici di cui al paragrafo 1 sono omologati ai sensi delle norme in materia di omologazione nel quadro del regolamento (UE) 2018/858 e del regolamento di esecuzione (UE) 2021/535.;»

b) il paragrafo 5 è soppresso.

7) è inserito il seguente articolo 8 quater:

«*Articolo 8 quater*

I trasportatori di veicoli ~~a carrozzeric aperte~~ possono superare le lunghezze massime di cui all'allegato I, punto 1.1, quando sono caricati, fino a un totale di 20,75 metri, utilizzando supporti del carico***, quali supporti del carico posteriori estensibili*** ~~autorizzati~~.

~~Lo sbalzo o~~ Il supporto del carico dei trasportatori di veicoli non può sporgere rispetto al carico ***a sbalzo***. Il carico può sporgere dalla parte anteriore del veicolo trainante fino a un massimo di 0,5 metri, a condizione che ~~il primo asse~~***tutti gli assi*** del veicolo trasportato ~~poggi~~***poggino*** sulla struttura del ~~rimorchio~~***veicolo***. Il carico può sporgere dalla parte posteriore fino a un massimo di 1,5 metri, a condizione che ~~l'ultimo~~***almeno un*** asse del veicolo trasportato poggi ~~sulla struttura del rimorchio~~***sul supporto del carico posteriore***.;» **[Em. 33]**

8) l'articolo 9 bis è così modificato:

a) i paragrafi 1 e 2 sono sostituiti dai seguenti:

«1. I veicoli o i veicoli combinati conformi al regolamento (UE) 2018/858 possono superare le lunghezze massime di cui all'allegato I, punto 1.1, della presente direttiva purché la loro cabina fornisca prestazioni aerodinamiche, efficienza energetica ~~e~~***,*** prestazioni di sicurezza superiori ***e comfort per il conducente***. Qualsiasi superamento delle lunghezze massime consentito a norma del presente articolo può essere utilizzato anche per installare tecnologie a emissioni zero. I veicoli o i veicoli combinati equipaggiati di tali cabine devono essere conformi all'allegato I, punto 1.5, della presente direttiva e i superamenti della lunghezza massima non devono comportare un aumento della capacità di carico di tali veicoli. **[Em. 34]**

2. Prima dell'immissione sul mercato, i veicoli di cui al paragrafo 1 sono omologati ai sensi delle norme in materia di omologazione nel quadro del regolamento (UE) 2018/858 e del regolamento di esecuzione (UE) 2021/535.;»

b) il paragrafo 3 è soppresso.

9) l'articolo 10 ter è sostituito dal seguente:

«*Articolo 10 ter*

1. I pesi e i pesi per asse massimi autorizzati dei veicoli alimentati con combustibili alternativi o a emissioni zero sono quelli indicati all'allegato I, punti 2.2., 2.3, 2.4, 3.4.2 e 3.4.3.

Il peso supplementare necessario per i veicoli alimentati con combustibili alternativi diversi da quelli a emissioni zero è definito in base alla documentazione fornita dal costruttore al momento dell'omologazione del veicolo interessato. Tale peso supplementare è indicato nella prova ufficiale richiesta conformemente all'articolo 6.

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 10 nonies per integrare la presente direttiva aggiornando l'elenco dei combustibili alternativi di cui all'articolo 2 che richiedono un peso supplementare. È di particolare importanza che la Commissione segua la propria pratica abituale e consulti esperti, compresi gli esperti degli Stati membri, prima di adottare tali atti delegati.

2. Le lunghezze massime di cui all'allegato I, punto 1.1, per i veicoli a emissioni zero o i veicoli combinati comprendenti veicoli a emissioni zero possono essere superate della lunghezza supplementare necessaria per alloggiare la tecnologia a emissioni zero~~, fino a un massimo di 90 cm,~~ per consentire l'aggiunta di tali dispositivi. Tali veicoli o veicoli combinati a emissioni zero devono essere conformi all'allegato I, punti 1.5 e 1.5 bis, della presente direttiva e i superamenti della lunghezza massima non devono comportare un aumento della lunghezza di carico di tali veicoli o veicoli combinati al fine di garantire la compatibilità di rimorchi e semirimorchi rispetto alle prescrizioni per le operazioni di trasporto intermodale. **[Em. 35]**

La lunghezza supplementare necessaria per i veicoli a emissioni zero è definita in base alla documentazione fornita dal costruttore al momento dell'omologazione del veicolo interessato. Tale lunghezza supplementare è indicata nella prova ufficiale richiesta conformemente all'articolo 6.;»

10) l'articolo 10 quater è sostituito dal seguente:

«*Articolo 10 quater*

Nel caso di veicoli o veicoli combinati utilizzati nell'ambito di un'operazione di trasporto intermodale, la lunghezza massima di cui all'allegato I, punto 1.1***, per un veicolo articolato***, ove applicabile in funzione dell'articolo 9 bis, paragrafo 1, e dell'articolo 10 ter, paragrafo 2, ***è pari a 18,00 m*** e la distanza massima di cui all'allegato I, punto 1.6~~, possono essere superate di 15 cm per i veicoli o i veicoli combinati che effettuino un trasporto di container di 45 piedi di lunghezza o di casse mobili di 45 piedi di lunghezza, vuoti o carichi, purché il trasporto stradale del container o della cassa mobile in questione rientri in un'operazione di trasporto intermodale.~~; ***è pari a 13,50 m***» **[Em. 36]**

10 bis) è inserito il seguente articolo 10 quater bis:

«***Articolo 10 quater bis***

1. Al fine di rafforzare la sicurezza stradale ed evitare una molteplicità di marcature e segnalazioni dei veicoli, è stabilita un'unica etichetta UE per la lunghezza dei veicoli a motore o dei veicoli combinati in circolazione utilizzati nelle operazioni dei sistemi modulari europei o con dimensioni che differiscono da quelle di cui all'allegato I, punti 1.1, 1.2, da 1.4 a 1.8, 4.2 e 4.4.

2. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché tutti i veicoli a motore o i veicoli combinati di cui al paragrafo 1 espongano in modo chiaro e visibile l'etichetta UE nella parte posteriore del veicolo a motore o del veicolo combinato.

3. Entro [un anno dalla data di entrata in vigore] la Commissione adotta un atto delegato conformemente all'articolo 10 nonies per integrare la presente direttiva stabilendo in dettaglio le norme, le prescrizioni e altre disposizioni per l'esposizione e il rilascio delle etichette, privilegiando l'uso di pittogrammi rispetto al testo.» **[Em. 37]**

11) l'articolo 10 quinquies è così modificato:

a) i paragrafi 1 e 2 sono sostituiti dai seguenti:

«1. Gli Stati membri adottano misure specifiche per ~~identificare~~***individuare*** i veicoli o i veicoli combinati in circolazione che ~~possono aver superato~~***superano*** il peso massimo autorizzato ~~e che pertanto dovrebbero essere controllati dalle loro autorità competenti~~ al fine di assicurare la conformità con i requisiti della presente direttiva***, compresa la conformità ai requisiti delle autorizzazioni speciali***. Tali misure ~~possono consistere in~~***comprendono l'istituzione di*** sistemi automatici collocati sulle infrastrutture stradali ~~o in apparecchiature di pesatura installate a bordo dei veicoli~~***che garantiscano come minimo la diffusione*** in conformità del ~~paragrafo 4~~***regolamento (UE) n. 1315/2013*** (*). ***Gli Stati membri istituiscono sistemi automatici certificati lungo la rete centrale della sezione stradale della rete transeuropea dei trasporti definita nel regolamento (UE) n. 1315/2013.***

~~Se decide di collocare~~***Oltre all'uso di*** sistemi automatici ***collocati*** sulle infrastrutture stradali, ~~uno Stato membro garantisce come minimo la diffusione di tali sistemi nella sezione stradale della rete transeuropea dei trasporti di cui al regolamento (UE) n. 1315/2013~~ (*)***gli Stati membri possono identificare i veicoli o i veicoli combinati in circolazione che potrebbero aver superato i pesi massimi autorizzati mediante apparecchiature di pesatura installate a bordo dei veicoli in conformità del paragrafo 4 o mediante controlli su strada***.

Uno Stato membro non impone l'installazione di apparecchiature di bordo di pesatura sui veicoli o i veicoli combinati immatricolati in un altro Stato membro.

Fatto salvo il diritto dell'Unione e nazionale, ~~quando sono usati~~***gli Stati membri possono usare i*** sistemi automatici ***certificati per imporre sanzioni in caso di~~per constatare le~~*** violazioni della presente ~~direttiva e imporre sanzioni, tali~~***direttiva.I*** sistemi automatici ~~devono essere~~ certificati~~. Se i sistemi automatici sono usati esclusivamente a fini di identificazione, non è necessario che siano certificati~~ ***sono collegati al punto di ingresso nazionale unico per le autorizzazioni speciali o a un dispositivo analogo di cui all'articolo 4 bis per poter riconoscere i veicoli o i veicoli combinati che superano i pesi massimi autorizzati e sono dotati di un'autorizzazione speciale, nonché quelli che superano i pesi autorizzati consentiti dall'autorizzazione speciale***. **[Em. 38]**

2. Ciascuno Stato membro svolge in ogni anno civile almeno sei controlli per milione di veicoli-km percorsi da veicoli o veicoli combinati utilizzati per il trasporto di merci e rientranti nell'ambito di applicazione della presente direttiva sul proprio territorio in relazione ai pesi di tali veicoli o veicoli combinati, indipendentemente dal paese di immatricolazione di tali veicoli o dal paese in cui tali veicoli sono stati messi in circolazione. I controlli di conformità comprendono un numero adeguato di controlli effettuati di notte.

(*) Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1).;»

b) al paragrafo 5, il primo comma è sostituito dal seguente:

«5. La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono disposizioni dettagliate a garanzia di condizioni uniformi ai fini dell'attuazione delle disposizioni in materia di interoperabilità e compatibilità di cui al paragrafo 4.";»

12) è inserito il seguente articolo 10 quinquies bis:

«*Articolo 10 quinquies bis*

1. Gli Stati membri possono attuare nei rispettivi territori regimi di politiche di accesso intelligente (Intelligent Access Policy, IAP) al fine di regolamentare, monitorare e facilitare l'accesso dei veicoli pesanti a strade o zone specifiche.

Ai fini del presente articolo, per "politica di accesso intelligente" si intende un quadro tecnico e funzionale per gestire l'accesso dei veicoli pesanti alla rete stradale, mediante l'uso della telematica, al fine di garantire il rispetto delle norme applicabili in materia di pesi e dimensioni.

2. ~~Quando attua IAP a norma del paragrafo 1, uno Stato membro garantisce~~***Gli Stati membri garantiscono*** che i propri regimi IAP siano conformi alla direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio (*). In particolare gli Stati membri provvedono affinché i dati relativi al regime IAP e che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2010/40/UE, comprese le restrizioni in materia di peso, lunghezza, larghezza o altezza, siano disponibili in formato digitale leggibile tramite un dispositivo automatico e resi accessibili tramite i punti di accesso nazionali istituiti a norma del regolamento delegato (UE) 2022/670 (**). ***Gli Stati membri garantiscono inoltre che il regime IAP sia collegato al punto di ingresso nazionale unico per le autorizzazioni speciali o a un dispositivo analogo di cui all'articolo 4 bis per poter riconoscere i veicoli o i veicoli combinati che superano le dimensioni e/o i pesi massimi autorizzati e sono dotati di un'autorizzazione speciale.***

3. Quando ~~attua~~***attuano*** regimi IAP a norma del paragrafo 1, ~~uno Stato membro~~***gli Stati membri***:

a) ~~definisce~~***definiscono*** i criteri per la concessione dell'accesso ai veicoli pesanti, compresi, a titolo esemplificativo ma non esaustivo, il peso, la lunghezza, ***l'altezza,*** le specifiche tecniche del veicolo e la sua conformità rispetto alle norme di sicurezza specifiche;

b) ~~favorisce~~***favoriscono*** l'uso di sistemi di trasporto intelligenti avanzati per migliorare la sicurezza e l'efficienza e ridurre la congestione nelle operazioni di trasporto su strada interessate dai regimi IAP;

c) ~~istituisce~~***istituiscono*** un sistema completo di informazione e comunicazione per informare gli operatori di veicoli pesanti in merito alle prescrizioni del regime IAP, alle procedure di domanda e a eventuali aggiornamenti o modifiche del regime.

c bis) si astengono da restrizioni discriminatorie o sproporzionate alla libera circolazione delle merci e dei servizi e dall'ostacolare indebitamente il corretto funzionamento del mercato interno.

~~4. L'istituzione di regimi IAP da parte di uno Stato membro non dà luogo a restrizioni discriminatorie o sproporzionate alla libera circolazione delle merci e dei servizi e non ostacola indebitamente il corretto funzionamento del mercato interno.~~ **[Em. 39]**

(*) Direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto (GU L 207 del 6.8.2010, pag. 1).

(**) Regolamento delegato (UE) 2022/670 della Commissione, del 2 febbraio 2022, che integra la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio relativamente alla predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sul traffico in tempo reale (GU L 122 del 25.4.2022, pag. 1).;»

12 bis) all'articolo 10 sexies è inserito il seguente nuovo comma:

«***Gli Stati membri sono incoraggiati a utilizzare le entrate generate da tali sanzioni, o l'equivalente in valore finanziario di tali entrate, per promuovere e sostenere la diffusione sul mercato di mezzi di trasporto sostenibili, finanziare le proprie infrastrutture e sistemi di applicazione intelligenti, incoraggiare le operazioni di trasporto intermodale e aumentare la sostenibilità delle operazioni di trasporto transfrontaliere.***» **[Em. 40]**

13) all'articolo 10 septies, paragrafo 1, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) allo speditore di consegnare al vettore a cui affida il trasporto di un container o una cassa mobile una dichiarazione indicante il peso e l'altezza del container o della cassa mobile trasportati, e;»

14) l'articolo 10 octies è sostituito dal seguente:

«*Articolo 10 octies*

1. Ogni due anni, e al più tardi entro il 30 settembre dell'anno successivo a quello in cui si è concluso il biennio interessato, gli Stati membri presentano alla Commissione le informazioni necessarie per quanto riguarda:

a) il numero di controlli effettuati durante i due anni civili precedenti;

b) il numero di veicoli o di veicoli combinati in sovraccarico che sono stati individuati;

c) il numero e l'ubicazione dei sistemi automatici collocati sulle infrastrutture stradali a norma dell'articolo 10 quinquies, paragrafo 1, ~~e se sono destinati esclusivamente a fini di identificazione o~~ certificati per l'applicazione diretta; **[Em. 41]**

d) l'attuazione e l'efficacia dei regimi IAP istituiti a norma dell'articolo 10 quinquies bis;

e) il numero di autorizzazioni nazionali rilasciate per trasporti eccezionali a norma dell'articolo 4, paragrafo 3, e la loro durata (autorizzazioni una tantum o autorizzazioni a lungo termine);

f) i risultati delle valutazioni effettuate a norma dell'articolo 4, paragrafo 4 bis, lettera d), e paragrafo 5.

Tali informazioni sono disaggregate per anno.

2. La Commissione analizza le informazioni ricevute a norma del paragrafo 1 e, sulla base delle informazioni pervenute, ***formula, se del caso, raccomandazioni destinate agli Stati membri. Qualora la Commissione formuli tali raccomandazioni, lo Stato membro interessato, entro sei mesi dalla loro formulazione, informa la Commissione delle modalità di attuazione previste. La Commissione*** presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione ~~sull'attuazione~~***sulla conformità ai requisiti*** della presente direttiva entro ~~13~~***12*** mesi dal ricevimento delle informazioni da tutti gli Stati membri. Tale relazione contiene informazioni sugli sviluppi pertinenti nei settori in questione. **[Em. 42]**

3. La Commissione, mediante atti di esecuzione, stabilisce un modulo standard di comunicazione in formato elettronico che gli Stati membri devono utilizzare per trasmettere alla Commissione le informazioni di cui al paragrafo 1. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 10 decies, paragrafo 2.;»

15) all'articolo 10 nonies, ~~il paragrafo 2 è sostituito~~***i paragrafi 2, 3 e 5 sono sostituiti*** dal seguente:

«2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 4, paragrafo 5 bis, ~~e~~ all'articolo 10 ter, paragrafo 1, ***e all'articolo 10 quater bis*** è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal [OP: inserire la 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.; **[Em. 43]**

3. La delega di potere di cui all'articolo 4, paragrafo 5 bis, all'articolo 10 ter, paragrafo 1, e all'articolo 10 quater bis può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore. **[Em. 44]**

5. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 5 bis, dell'articolo 10 ter, paragrafo 1, e dell'articolo 10 quater bis entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.» **[Em. 45]**

16) all'articolo 10 decies è inserito il seguente paragrafo 4:

«4. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 8 del regolamento (UE) n. 182/2011.;»

17) l'articolo 10 undecies è ~~soppresso;~~***sostituito dal seguente:***

«***Articolo 10 undecies***

Entro il 2027, e successivamente ogni quattro anni, la Commissione trasmette al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione della presente direttiva. La relazione contiene una valutazione dettagliata dell'evoluzione del trasporto su strada nazionale e internazionale, comprese le caratteristiche specifiche di taluni segmenti di mercato e l'impatto di tale evoluzione sulla sicurezza stradale, sulle infrastrutture stradali, sul funzionamento del mercato interno del trasporto su strada, sulla competitività del settore, sulla connettività e sul trasferimento modale. La relazione può comprendere elementi tratti dalla relazione di cui all'articolo 10 octies, paragrafo 2. In particolare, in tale relazione la Commissione analizza se le condizioni necessarie che favoriscono la diffusione sul mercato dei veicoli pesanti a emissioni zero nell'Unione siano soddisfatte in modo soddisfacente per la data di cui all'articolo 4 ter, paragrafo 3. La relazione valuta, tra l'altro, le seguenti condizioni favorevoli: il numero di immatricolazioni di veicoli pesanti a emissioni zero negli Stati membri, la disponibilità e la capacità di un'infrastruttura adeguata per i combustibili alternativi e l'impatto del sistema europeo di scambio di quote di emissione sul trasporto su strada, nonché i diritti di utenza stradali differenziati in base alle emissioni di CO2 negli Stati membri. Inoltre tale analisi valuta le condizioni che favoriscono la diffusione sul mercato di veicoli a emissioni zero o di veicoli combinati di sistemi modulari europei utilizzati nel traffico internazionale in tali Stati membri che ne consentono la circolazione nel loro territorio.

La relazione analizza altresì l'uso dei regimi di politiche di accesso intelligente (IAP) per quanto riguarda l'applicazione delle norme, tenendo conto della loro disponibilità ed efficienza in termini di costi. Inoltre la relazione fornisce informazioni sui progressi tecnologici pertinenti nel settore del trasporto su strada, anche per quanto riguarda le nuove tecnologie o i nuovi concetti e i dispositivi aerodinamici, nonché i rimorchi o i semirimorchi con tecnologia a emissioni zero.

Nell'ambito di tale relazione, la Commissione valuta anche l'efficacia e l'impatto della presente direttiva, la misura in cui l'attuazione della presente direttiva ha conseguito i suoi obiettivi e la sua interazione e compatibilità con altre normative pertinenti dell'Unione.

Sulla base dei risultati di tali valutazioni, la relazione è corredata, se del caso, di una proposta legislativa di modifica della presente direttiva.» **[Em. 46]**

18) è inserito il seguente articolo 10 duodecies:

«*Articolo 10 duodecies*

In caso di crisi, qualora l'interesse pubblico lo richieda, e a condizione che la sicurezza stradale non sia compromessa, gli Stati membri possono concedere deroghe temporanee all'applicazione dei limiti di peso e di dimensioni di cui all'allegato I per i veicoli utilizzati nel traffico nazionale, per un periodo non superiore a due mesi. ***Tale periodo può essere prorogato soltanto qualora la crisi persista.*** **[Em. 47]**

Tali deroghe sono debitamente motivate e notificate immediatamente alla Commissione. La Commissione pubblica immediatamente sul proprio sito web ufficiale ***e sul portale web europeo dedicato di cui all'articolo 4 bis, paragrafo 1 bis,*** le informazioni concernenti la deroga concessa. **[Em. 48]**

Qualora una crisi colpisca più Stati membri, la Commissione può adottare atti di esecuzione al fine di stabilire deroghe temporanee all'applicazione dei limiti di peso e di dimensioni di cui all'allegato I per i veicoli utilizzati nel traffico internazionale tra gli Stati membri interessati. Il periodo di tali deroghe non può superare i sei mesi e può essere rinnovato soltanto in caso di persistenza della crisi. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di cui all'articolo 10 decies, paragrafo 4.

Ai fini del presente articolo, per crisi si intende un evento eccezionale, inatteso e improvviso, naturale o antropogenico, di natura e portata straordinarie che si verifica all'interno o all'esterno dell'Unione, avente impatti diretti o indiretti significativi sul settore del trasporto su strada o sull'economia o sul benessere***, compresa la sicurezza,*** dei cittadini dell'Unione, in cui il normale funzionamento della società è perturbato in modo significativo e in cui l'interesse pubblico richiede un'azione urgente.;» **[Em. 49]**

19) l'allegato I è sostituito dell'allegato della presente direttiva;

20) all'allegato III, i termini «direttiva 76/114/CEE» sono sostituiti dai termini «allegato II del regolamento di esecuzione (UE) 2021/535 della Commissione».

Articolo 2

Modifiche del regolamento (UE) 2020/1056

All'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (UE) 2020/1056 è inserito il seguente punto vi):

«vi) all'articolo 6, paragrafo 7, della direttiva 96/53/CE del Consiglio (*);

(*) Direttiva 96/53/CE del Consiglio, del 25 luglio 1996, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale (GU L 235 del 17.9.1996, pag. 59).»

Articolo 3

Recepimento

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano entro e non oltre il [data di adozione + ~~due anni~~***un anno***] le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni. Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri. **[Em. 50]**

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni principali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 4

Entrata in vigore

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 5

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a …, il

Per il Parlamento europeo	*Per il Consiglio*
La presidente	*Il presidente*

Allegato

PESI E DIMENSIONI MASSIMI E CARATTERISTICHE CONNESSE DEI VEICOLI

1.	Dimensioni massime autorizzate dei veicoli di cui all'articolo 1, paragrafo 1, lettera a)	
1.1.	Lunghezza massima	
	— veicolo a motore diverso da un autobus	12,00 m
	— rimorchio	12,00 m
	— autoarticolato	16,50 m
	— autotreno	18,75 m
	— autosnodato ***a 3 assi***	18,75 m
	— ***autosnodato a 4 assi***	***21,00 m***
	— autobus a 2 assi	13,50 m
	— autobus aventi più di 2 assi	15,00 m
	— autobus + rimorchio	18,75 m
1.2.	Larghezza massima	
	a) tutti i veicoli, esclusi quelli di cui alla lettera b)	2,55 m
	b) sovrastrutture di veicoli condizionati o container o casse mobili condizionati trasportati da veicoli	2,60 m
1.3.	Altezza massima	
	— tutti i veicoli	4,00 m
	— veicoli o veicoli combinati che trasportano, nel trasporto intermodale, uno o più container di altezza esterna standard pari a 9' 6" (container ad alta cubatura)	4,30 m
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.	
1.4 bis.	Qualora ad un autobus siano aggiunte sovrastrutture amovibili quali i porta-sci, la lunghezza del veicolo, sovrastrutture comprese, non deve superare la lunghezza massima prevista al punto 1.1.	
1.5.	Ogni veicolo a motore o veicolo combinato in movimento deve potersi iscrivere in una corona circolare dal raggio esterno di 12,50 m e dal raggio interno di 5,30 m.	
1.5 bis.	Ulteriori requisiti per gli autobus	
	A veicolo fermo è tracciato con una linea sul terreno un piano verticale tangente al lato del veicolo e orientato verso l'esterno della circonferenza. Per gli autosnodati le due unità rigide devono essere allineate al piano.	
	Quando il veicolo entra con un movimento in linea retta nella superficie circolare descritta al punto 1.5, nessuna sua parte deve discostarsi da tale piano verticale di più di 0,60 m.	
1.6.	Avanzamento massimo sull'asse della ralla rispetto alla parte posteriore del semirimorchio	12,00 m
1.7.	Distanza massima misurata parallelamente all'asse longitudinale dell'autotreno, tra i punti esterni dell'estremità anteriore della zona di carico dietro l'abitacolo e dell'estremità posteriore del rimorchio del veicolo combinato, meno la distanza fra la parte posteriore del veicolo a motore e la parte anteriore del rimorchio	15,65 m
1.8.	Distanza massima, misurata parallelamente all'asse longitudinale dell'autotreno, tra i punti esterni dell'estremità anteriore della zona di carico dietro l'abitacolo e l'estremità posteriore del rimorchio del veicolo combinato	16,40 m

2.	Peso massimo autorizzato dei veicoli			
2.1.	Veicoli facenti parte di un veicolo combinato			
	2.1.1.	Rimorchi a 2 assi		18 t
	2.1.2.	Rimorchi a 3 assi		24 t
2.2.	Veicoli combinati			
	2.2.1.	Autotreni a 5 o 6 assi		
		a) veicolo a motore a 2 assi con rimorchio a 3 assi		40 t
		b) veicolo a motore a 3 assi con rimorchio a 2 o 3 assi		40 t
	2.2.2.	Autoarticolati a 5 o 6 assi		
		a)	veicolo a motore a 2 assi con semirimorchio a 3 assi	40 t
		b)	veicolo a motore a 3 assi con semirimorchio a 2 o 3 assi	40 t
		c)	veicolo a motore a 2 assi con semirimorchio a 3 assi coinvolto in operazioni di trasporto intermodale	***44*** t
		d)	veicolo a motore a 3 assi con semirimorchio a 2 o 3 assi coinvolto in operazioni di trasporto intermodale	44 t
	2.2.3.	Autotreni a 4 assi composti da un veicolo a motore a 2 assi e da un rimorchio a 2 assi		36 t
	2.2.4.	Autoarticolati a 4 assi composti da un veicolo a motore a 2 assi e da un semirimorchio a 2 assi, se la distanza assiale del semirimorchio:		
		2.2.4.1.	è pari o superiore a 1,3 m e pari o inferiore a 1,8 m	36 t
		2.2.4.2.	è superiore a 1,8 m	36 t
			Se il peso massimo autorizzato del veicolo a motore (18 t) e il peso massimo autorizzato dell'asse tandem del semirimorchio (20 t) sono rispettati e l'asse motore è munito di doppi pneumatici e di sospensioni pneumatiche o riconosciute equivalenti a livello dell'Unione ai sensi dell'allegato II, il peso massimo autorizzato di cui al punto 2.2.4.2 è incrementato di 2 tonnellate.	
	Nel caso di veicoli combinati comprendenti veicoli ***a motore*** alimentati con combustibili alternativi diversi dai veicoli ***a motore*** a emissioni zero, i pesi massimi autorizzati di cui alla sottosezione 2.2 sono incrementati del peso supplementare della tecnologia a combustibile alternativo per un massimo di 1 tonnellata.			
	Nel caso di veicoli combinati comprendenti veicoli ***a motore*** a emissioni zero, i pesi massimi autorizzati di cui alle sottosezioni 2.2.1 e 2.2.2 sono incrementati di 4 tonnellate.			
	Nel caso di veicoli combinati comprendenti veicoli ***a motore*** a emissioni zero, i pesi massimi autorizzati di cui alle sottosezioni 2.2.3 e 2.2.4 sono incrementati di 2 tonnellate.			
	Nel caso di veicoli combinati comprendenti rimorchi o semirimorchi con tecnologie a emissioni zero, i pesi massimi autorizzati di cui alle sottosezioni 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 e 2.2.4 sono incrementati di 2 tonnellate.			
	Quando più di uno degli incrementi per veicoli combinati di cui sopra si applicano a un unico veicolo combinato, tali incrementi si applicano in modo cumulativo.			

2.3.	Veicoli a motore		
	2.3.1.	Veicoli a motore a 2 assi diversi dagli autobus:	18 t
	2.3.2.	Autobus a 2 assi:	19,5 t
	2.3.3.	Veicoli a motore a 3 assi:	25 t
	2.3.4.	Veicoli a motore a 3 assi quando l'asse motore è munito di doppi pneumatici e di sospensioni pneumatiche o riconosciute equivalenti a livello dell'Unione ai sensi dell'allegato II, oppure quando ciascun asse motore è munito di doppi pneumatici e il peso massimo di ciascun asse non supera 9,5 t:	26 t
	2.3.5.	Veicoli a motore a 4 assi con 2 assi sterzanti quando l'asse motore è munito di doppi pneumatici e di sospensioni pneumatiche o riconosciute equivalenti a livello dell'Unione ai sensi dell'allegato II, oppure quando ciascun asse motore è munito di doppi pneumatici e il peso massimo di ciascun asse non supera 9,5 t:	32 t
	2.3.6.	Veicoli a motore a 5 assi con 2 assi sterzanti quando l'asse motore è munito di doppi pneumatici e di sospensioni pneumatiche o riconosciute equivalenti a livello dell'Unione ai sensi dell'allegato II, oppure quando ciascun asse motore è munito di doppi pneumatici e il peso massimo di ciascun asse non supera 9,5 t:	40 t
	Nel caso di veicoli ***a motore*** alimentati con combustibili alternativi diversi dai veicoli ***a motore*** a emissioni zero, i pesi massimi autorizzati di cui alla sottosezione 2.3, punti 2.3.1, 2.3.3 e 2.3.4, sono incrementati del peso supplementare della tecnologia a combustibile alternativo per un massimo di 1 tonnellata.		
	Nel caso di veicoli ***a motore*** a emissioni zero, i pesi massimi autorizzati di cui alla sottosezione 2.3 sono incrementati di 2 tonnellate.		
2.4.	Autosnodato a 3 assi		28 t
2.5	***Autosnodato a 4 assi***		***32 t***
	Nel caso di veicoli ***a motore*** alimentati con combustibili alternativi diversi dai veicoli ***a motore*** a emissioni zero, ***i pesi massimi autorizzati*** ~~il peso massimo autorizzato di 28 t~~ di cui ***alle sottosezioni*** ~~alla sottosezione~~ 2.4 ***e 2.5 sono incrementati*** ~~è incrementato~~ del peso supplementare necessario per la tecnologia a combustibile alternativo per un massimo di 1 tonnellata.		
	Nel caso di veicoli ***a motore*** a emissioni zero, ***i pesi massimi autorizzati*** ~~il peso massimo autorizzato di 28 t~~ di cui ***alle sottosezioni*** ~~alla sottosezione~~ 2.4 ***e 2.5 sono incrementati*** ~~è incrementato~~ di 2 tonnellate.		
3.	Peso massimo autorizzato per asse dei veicoli di cui all'articolo 1, paragrafo 1, lettera b)		
3.1.	Assi semplici		
	Asse non motore semplice		10 t
3.2.	Assi tandem dei rimorchi e semirimorchi		
	La somma dei pesi per asse di un tandem non deve superare, se la distanza (d) assiale:		
	3.2.1.	è inferiore a 1,0 m (d < 1,0)	11 t
	3.2.2.	è pari o superiore a 1,0 m e inferiore a 1,3 m (1,0 ≤ d < 1,3)	16 t
	3.2.3.	è pari o superiore a 1,3 m e inferiore a 1,8 m (1,3 ≤ d < 1,8)	18 t
	3.2.4.	è pari o superiore a 1,8 m (1,8 ≤ d)	20 t

3.3.	Assi tridem dei rimorchi e semirimorchi		
	La somma dei pesi per asse di un tridem non deve superare, se la distanza (d) assiale:		
	3.3.1.	è pari o inferiore a 1,3 m (d ≤ 1,3)	21 t
	3.3.2.	è superiore a 1,3 m e pari o inferiore a 1,4 m (1,3	24 t
3.4.	Asse motore		
	3.4.1.	Asse motore dei veicoli di cui ai punti 2.2, 2.3 e 2.4 diversi dai veicoli a emissioni zero	11,5 t
	3.4.2.	Asse motore dei veicoli a emissioni zero di cui ai punti 2.2.1 e 2.2.2	12,5 t
	3.4.3.	Autobus a 2 assi a emissioni zero:	12,5 t
	3.4.4	***Autobus a 3 assi a emissioni zero***	***12,5 t***
3.5.	Assi tandem dei veicoli a motore		
	La somma dei pesi per asse di un tandem non deve superare, se la distanza (d) assiale:		
	3.5.1.	è inferiore a 1,0 m (d < 1,0)	11,5 t
	3.5.2.	è pari o superiore a 1,0 m e inferiore a 1,3 m (1,0 ≤ d < 1,3)	16 t
	3.5.3.	è pari o superiore a 1,3 m e inferiore a 1,8 m (1,3 ≤ d < 1,8)	18 t
		Quando l'asse motore è munito di doppi pneumatici e di sospensioni pneumatiche o riconosciute equivalenti a livello dell'Unione ai sensi dell'allegato II, oppure quando ciascun asse motore è munito di doppi pneumatici e il peso massimo di ciascun asse non supera 9,5 t. ***Nel caso di veicoli a motore a emissioni zero, la somma massima dei pesi per asse di un tandem è incrementato di 1 tonnellata.***	19 t
3.6	***Assi tridem dei veicoli a motore***		
	La somma dei pesi per asse di un tridem non deve superare, se la distanza (d) assiale:		
	3.6.1	***è inferiore a 1,3 m (d < 1,3)***	***21 t***
	3.6.2	***è pari o superiore a 1,3 m e inferiore a 1,8 m (1,3 ≤ d < 1,8)***	***24 t***
4.	Caratteristiche connesse dei veicoli di cui all'articolo 1, paragrafo 1, lettera b)		
4.1.	Tutti i veicoli		
	Il carico sull'asse motore o sugli assi motori di un veicolo o di un veicolo combinato non deve essere inferiore al 25 % del peso totale a pieno carico del veicolo o del veicolo combinato, se impiegato nel traffico internazionale.		
4.2.	Autotreni		
	La distanza tra l'asse posteriore di un veicolo a motore e l'asse anteriore di un rimorchio non deve essere inferiore a 3,00 m.		
4.3.	Peso massimo autorizzato in funzione dell'interasse		
	Il peso massimo autorizzato in tonnellate di un veicolo a motore a 4 ***o 5 assi*** assi non può superare 5 volte la distanza in metri tra il centro degli assi estremi del veicolo.		
4.4.	Semirimorchi		
	L'avanzamento, misurato orizzontalmente, sull'asse della ralla rispetto ad un punto qualsiasi della parte anteriore del semirimorchio non deve essere superiore a 2,04 m. **[Em. 51]**		