



**2023/0265(COD)**

24.11.2023

# **EMENDAMENTI**

## **51 - 304**

**Progetto di relazione**  
**Isabel García Muñoz**  
(PE754.850v01-00)

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

Proposta di direttiva  
(COM(2023)0445 – C9-0306/2023 – 2023/0265(COD))



## Emendamento 51

Ciarán Cuffe

a nome del gruppo Verts/ALE

### Proposta di direttiva

#### Considerando 3

##### *Testo della Commissione*

(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.

##### *Emendamento*

(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, ridurre i rischi per la sicurezza stradale e i danni alle infrastrutture stradali ***ed evitare un trasferimento modale inverso***, è opportuno armonizzare talune prescrizioni relative all'uso di veicoli più pesanti e più lunghi e rafforzare l'applicazione delle norme in vigore.

Or. en

## Emendamento 52

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

### Proposta di direttiva

#### Considerando 4

##### *Testo della Commissione*

(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

##### *Emendamento*

(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***

stradale.

*legislativa e la certezza del diritto, è opportuno adeguare il più possibile la presente direttiva al regolamento che definisce i livelli di CO<sub>2</sub> per i veicoli pesanti e alla direttiva in materia di trasporti combinati.*

Or. en

**Emendamento 53**  
**Henna Virkkunen, Petri Sarvamaa**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 4**

*Testo della Commissione*

(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.

*Emendamento*

(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. *Per garantire la certezza del diritto e la coerenza legislativa, è opportuno adeguare il più possibile la presente direttiva al regolamento che definisce i livelli di CO<sub>2</sub> per i veicoli pesanti e alla direttiva in materia di trasporti combinati.*

Or. en

**Emendamento 54**  
**Roman Haider**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 6**

*Testo della Commissione*

(6) Le disposizioni di cui alla direttiva 96/53/CE integrano la direttiva 92/106/CEE<sup>41</sup> del Consiglio per quanto concerne la promozione e il sostegno della crescita del trasporto intermodale. La

*Emendamento*

(6) Le disposizioni di cui alla direttiva 96/53/CE integrano la direttiva 92/106/CEE<sup>41</sup> del Consiglio 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.

---

<sup>41</sup> 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).

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 *combinati* non containerizzati.

---

<sup>41</sup> 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).

Or. en

#### *Motivazione*

*La cooperazione e il coordinamento tra i diversi modi di trasporto sono l'unica strategia per ottenere un modo più efficiente di trasportare volumi di merci in aumento e un'efficace ripartizione modale, in quanto le catene di trasporto multimodali basate sulla ferrovia sono il modo più efficiente e sostenibile di trasportare le merci.*

#### **Emendamento 55**

**Ciarán Cuffe**

a nome del gruppo Verts/ALE

#### **Proposta di direttiva**

##### **Considerando 6**

#### *Testo della Commissione*

(6) Le disposizioni di cui alla direttiva 96/53/CE integrano la direttiva 92/106/CEE<sup>41</sup> del Consiglio per quanto concerne la promozione e il sostegno della crescita del trasporto intermodale. La definizione di operazione di trasporto

#### *Emendamento*

(6) Le disposizioni di cui alla direttiva 96/53/CE integrano la direttiva 92/106/CEE<sup>41</sup> del Consiglio 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**.

---

<sup>41</sup> 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).

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 **operazioni di trasporto combinato non containerizzato**.

---

<sup>41</sup> 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).

Or. en

## **Emendamento 56** **Massimiliano Salini**

### **Proposta di direttiva** **Considerando 6**

#### *Testo della Commissione*

(6) Le disposizioni di cui alla direttiva 96/53/CE integrano la direttiva 92/106/CEE<sup>41</sup> del Consiglio 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

#### *Emendamento*

(6) Le disposizioni di cui alla direttiva 96/53/CE integrano la direttiva 92/106/CEE<sup>41</sup> del Consiglio 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.

---

<sup>41</sup> 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).

containerizzato. Tale incentivo in materia di peso dovrebbe incoraggiare i trasportatori su strada a effettuare anche trasporti *combinati* non containerizzati.

---

<sup>41</sup> 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).

Or. en

**Emendamento 57**  
**Colm Markey**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 7 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(7 bis) Gli Stati membri dovrebbero istituire procedure di omologazione semplificate per i veicoli specializzati una tantum, in modo da renderli commercialmente sostenibili.***

Or. en

**Emendamento 58**  
**Kosma Zlotowski**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 8**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(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

(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 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 discriminatorie, 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.

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 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 discriminatorie, 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 nelle lingue più rappresentative dell'UE e accessibile tramite mezzi di comunicazione elettronici.***

Or. pl

**Emendamento 59**  
**Bergur Løkke Rasmussen**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 8**

*Testo della Commissione*

(8) Il trasporto di carichi indivisibili costituisce un segmento di mercato importante legato ai settori strategici delle

*Emendamento*

(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 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 discriminatorie, 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.

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 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 discriminatorie, 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 nelle lingue più rappresentative dell'UE e accessibile tramite mezzi di comunicazione elettronici.*

Or. en

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

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 8**

*Testo della Commissione*

(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 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 discriminatorie, 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.

*Emendamento*

(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 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 discriminatorie, 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 nelle lingue più rappresentative dell'UE e accessibile tramite mezzi di comunicazione elettronici.***

Or. en

*Motivazione*

*Attualmente numerosi Stati membri concedono autorizzazioni solo nella propria lingua*

*nazionale. Le difficoltà di traduzione appartengono pertanto alla quotidianità delle imprese di trasporto che operano in questo settore in tutta l'UE, costituendo un inutile onere burocratico.*

## **Emendamento 61**

**Markus Ferber, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska**

### **Proposta di direttiva**

#### **Considerando 8**

##### *Testo della Commissione*

(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 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

##### *Emendamento*

(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 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.

l'ottenimento delle autorizzazioni  
*disponibile in tutte le lingue dell'UE e  
facilmente accessibile tramite mezzi di  
comunicazione elettronici.*

Or. en

## Emendamento 62

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen

### Proposta di direttiva

#### Considerando 8

##### *Testo della Commissione*

(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 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 discriminatorie, 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

##### *Emendamento*

(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 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 *strettamente* per armonizzare, *nella migliore misura* 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 discriminatorie, 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.

efficienti, eque e sicure, è fondamentale istituire un sistema trasparente, armonizzato e di facile utilizzo per l'ottenimento delle autorizzazioni **accessibile tramite mezzi di comunicazione elettronici.**

Or. en

**Emendamento 63**  
**Jan-Christoph Oetjen**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 8 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(8 bis) Ai trasportatori su strada di trasporti eccezionali dovrebbe essere concesso l'utilizzo di una procedura di autorizzazione semplificata per operare nei corridoi di trasporto su strada eccezionale. Tali corridoi dovrebbero collegare efficacemente i centri industriali europei e i poli logistici centrali, come i porti. La creazione di tali corridoi promuoverebbe, tra l'altro, l'incremento delle energie rinnovabili, in quanto l'espansione degli impianti eolici, in particolare, richiede un trasporto eccezionale. Tali corridoi dovrebbero seguire la rete stradale transeuropea e basarsi sulla rete stradale, sulle sovrastrutture stradali, sui ponti e su altre strutture stradali specifiche considerate adeguate per il trasporto di mezzi eccezionali. Le informazioni relative ai corridoi dovrebbero essere rese pubbliche per i trasportatori e altre parti interessate. Gli Stati membri dovrebbero fornire informazioni aggiornate sull'accessibilità dei corridoi per il trasporto stradale eccezionale, ad esempio attraverso relazioni sul traffico relative a lavori stradali in corso, catastrofi naturali e densità del traffico.***

**Emendamento 64****Ciarán Cuffe**

a nome del gruppo Verts/ALE

**Proposta di direttiva****Considerando 9***Testo della Commissione*

(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. 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

*Emendamento*

(9) I sistemi modulari europei, *comunemente chiamati "gigaliner" o "super tir", sono generalmente autocarri significativamente più lunghi e pesanti di altri veicoli pesanti standard. Le ricerche dimostrano che esistono rischi per la sicurezza associati agli autocarri più lunghi e pesanti, in particolare nelle collisioni, in cui la probabilità di decesso o di lesioni gravi è molto più elevata rispetto agli autocarri più corti e leggeri, e che tali mezzi presentano rischi anche in termini di visibilità, parcheggio e sorpasso. Il trasferimento ad autocarri più lunghi e pesanti può avere effetti negativi anche sui comportamenti, ancora sconosciuti, in quanto l'aumento dei rischi reali e percepiti scoraggia gli utenti vulnerabili della strada, come i ciclisti, dall'utilizzo delle infrastrutture su cui circolano tali veicoli. Poiché i sistemi modulari europei sono spesso molto più pesanti e lunghi degli autocarri standard, la valutazione d'impatto sottolinea anche i costi considerevoli connessi all'adeguamento e alla manutenzione di strade, ponti, gallerie, parcheggi e altri costi di manutenzione associati. I sistemi modulari europei rappresentano inoltre una minaccia per altre forme di trasporto merci non stradali più sostenibili, quali il trasporto ferroviario o per vie navigabili, a causa del maggiore carico utile potenziale, con il rischio di un trasferimento modale inverso.* Ai fini della sicurezza delle operazioni, della

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, 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 monitoraggio degli 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.

trasparenza e della chiarezza giuridica, è *pertanto* opportuno stabilire condizioni comuni per la circolazione di sistemi modulari europei nel traffico nazionale. *Esse dovrebbero includere disposizioni per evitare la concorrenza con altri modi di trasporto più sostenibili, tra cui il trasporto ferroviario o per vie navigabili; misure di sicurezza, come il miglioramento della formazione dei conducenti e l'allerta in caso di condizioni meteorologiche pericolose; la copertura dei costi per le infrastrutture stradali; la fornitura di* 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 monitoraggio degli 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. *Sarebbe inoltre opportuno imporre l'obbligo di limitarne l'uso a determinate strade e alle operazioni intermodali e, a decorrere da una data specifica, che tali veicoli siano a emissioni zero. Dati i rischi sopra menzionati associati all'autorizzazione di veicoli più pesanti e più lunghi, gli Stati membri dovrebbero essere tenuti a presentare una richiesta motivata alla Commissione prima di autorizzare la circolazione di sistemi modulari europei e la Commissione dovrebbe valutare se le condizioni sono state soddisfatte prima di concederne l'autorizzazione alla circolazione.*

Or. en

**Emendamento 65**  
**Roman Haider**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 9**

*Testo della Commissione*

(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. ***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***, 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

*Emendamento*

(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. 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, 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 monitoraggio degli 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.



rete stradale compatibili con le specifiche di tali veicoli, e il monitoraggio degli 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.

Or. en

#### *Motivazione*

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

#### **Emendamento 66**

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

#### **Proposta di direttiva**

#### **Considerando 9**

##### *Testo della Commissione*

(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

##### *Emendamento*

(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. 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, 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 monitoraggio degli 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.

autorizzare la circolazione di sistemi modulari europei nei loro territori. 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, 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 monitoraggio degli 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. *A cinque anni dall'adozione della presente normativa, al fine di facilitare la transizione verso la decarbonizzazione nel settore del trasporto stradale in linea con il Green Deal europeo, la Commissione dovrebbe analizzare i dati raccolti dai sistemi modulari europei impegnati nel traffico internazionale e considerare ove opportuno, obiettivi di emissioni zero per tali veicoli.*

*Motivazione*

*Il concetto di sistemi modulari europei è introdotto per la prima volta nella direttiva in questa revisione. Al fine di una comprensione completa dell'impatto di tali veicoli, è necessario disporre del tempo sufficiente per il monitoraggio e la raccolta dei dati. Pertanto, la Commissione dovrebbe prendere in considerazione obiettivi di emissioni zero per i sistemi modulari europei cinque anni dopo l'adozione della presente direttiva.*

**Emendamento 67**  
**Bergur Løkke Rasmussen**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 9**

*Testo della Commissione*

(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. 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

*Emendamento*

(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 ***e di altri veicoli combinati a grande capacità*** nei loro territori. 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 ***e di veicoli combinati che differiscono da quelli di cui all'allegato I*** sul loro territorio, senza limitazioni in termini di numero di

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, 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 monitoraggio degli 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.

frontiere attraversate, purché rispettino i pesi e le dimensioni massimi autorizzati per i sistemi modulari europei *o per altri veicoli combinati a grande capacità* stabiliti dagli Stati membri all'interno dei rispettivi territori. Ciò al fine di garantire che i sistemi modulari europei *o altri veicoli combinati a grande capacità* 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, 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 monitoraggio degli 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.

Or. en

## **Emendamento 68**

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

### **Proposta di direttiva**

#### **Considerando 9**

##### *Testo della Commissione*

(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

##### *Emendamento*

(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. 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, 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 monitoraggio degli 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.

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. 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, 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 monitoraggio degli 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.*

Or. en

**Emendamento 69**  
**Erik Bergkvist**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 9**

*Testo della Commissione*

(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. 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

*Emendamento*

(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. Nel contempo, al fine di ampliare gli impatti socioeconomici e ambientali positivi del ricorso ai sistemi modulari europei ***e ad altri veicoli combinati a grande capacità***, è fondamentale eliminare gli ostacoli inutili al loro utilizzo nelle operazioni transfrontaliere tra Stati membri confinanti che consentono la circolazione di tali veicoli combinati ***e di veicoli combinati che differiscono da quelli di cui all'allegato I*** 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 ***o per i veicoli combinati a grande capacità***

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, 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 monitoraggio degli 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.

stabiliti dagli Stati membri all'interno dei rispettivi territori. Ciò al fine di garantire che i sistemi modulari europei ***o i veicoli combinati a grande capacità*** 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, 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 monitoraggio degli 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.

Or. en

#### *Motivazione*

*È stato dimostrato che i veicoli combinati a grande capacità contribuiscono notevolmente a ridurre il consumo di carburante, le emissioni, il numero di autocarri sulle strade e ad alleviare il problema della carenza di conducenti nell'UE. È essenziale continuare a consentire tale pratica tra Stati membri consenzienti, poiché alcuni non hanno la possibilità di effettuare operazioni transfrontaliere in altro modo a causa, ad esempio, delle differenze tra i requisiti ferroviari. Tali operazioni sono avvenute per decenni senza incidere significativamente sulla concorrenza internazionale nel settore dei trasporti.*

#### **Emendamento 70**

**Ciarán Cuffe**

a nome del gruppo Verts/ALE

#### **Proposta di direttiva**

**Considerando 10**

### *Testo della Commissione*

(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.

### *Emendamento*

(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. Di conseguenza gli Stati membri dovrebbero continuare a essere autorizzati a condurre tali prove ed essere in grado di testare la compatibilità 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. 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.

Or. en

### **Emendamento 71**

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

**Proposta di direttiva  
Considerando 10**



*Testo della Commissione*

(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.

*Emendamento*

(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, ***con la possibilità di un rinnovo una tantum motivato dallo Stato membro alla Commissione.*** 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.

Or. en

*Motivazione*

*Un periodo di prova rigidamente limitato potrebbe non concedere sempre il tempo sufficiente per determinare il livello di maturità di un veicolo o incoraggiare le imprese a investire e innovare. Pertanto, dovrebbe essere possibile rinnovare una volta un periodo di prova con una giustificazione adeguata.*

## Emendamento 72

Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner

### Proposta di direttiva

#### Considerando 11

##### *Testo della Commissione*

(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, la domanda per l'ottenimento di autorizzazioni speciali per il trasporto di carichi indivisibili nello Stato membro interessato.

##### *Emendamento*

(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 **UE** standardizzato, la domanda per l'ottenimento di autorizzazioni speciali per il trasporto di carichi indivisibili nello Stato membro interessato. ***Tali autorizzazioni dovrebbero essere rilasciate in formato elettronico e consentire i trasporti eccezionali. Inoltre, tale sistema nazionale dovrebbe fornire informazioni sulle dimensioni e i pesi massimi autorizzati a livello nazionale dei veicoli e dei veicoli combinati, informazioni su eventuali restrizioni, in particolare sull'altezza, nonché sui requisiti minimi di qualificazione per i conducenti. 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 sono autorizzati a circolare negli Stati membri interessati, al più tardi entro [6 mesi dalla data di recepimento della presente direttiva].***

Or. en

**Emendamento 73**  
**Kosma Zlotowski**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 11**

*Testo della Commissione*

(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, la domanda per l'ottenimento di autorizzazioni speciali per il trasporto di

*Emendamento*

(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, la domanda per l'ottenimento di autorizzazioni speciali per il trasporto di

carichi indivisibili nello Stato membro interessato.

carichi indivisibili nello Stato membro interessato. ***Tali autorizzazioni dovrebbero essere rilasciate in un formato elettronico che consenta di eseguire trasporti eccezionali.***

Or. pl

## **Emendamento 74**

**Markus Ferber, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska**

### **Proposta di direttiva**

#### **Considerando 11**

##### *Testo della Commissione*

(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, la domanda per l'ottenimento di autorizzazioni speciali per il trasporto di carichi indivisibili nello Stato membro interessato.

##### *Emendamento*

(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, la domanda per l'ottenimento di autorizzazioni speciali per il trasporto di carichi indivisibili nello Stato membro interessato. ***Tali autorizzazioni dovrebbero essere rilasciate in un formato elettronico che consenta ai trasportatori di eseguire***

*trasporti eccezionali.*

Or. en

## **Emendamento 75**

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

### **Proposta di direttiva**

#### **Considerando 11**

##### *Testo della Commissione*

(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, la domanda per l'ottenimento di autorizzazioni speciali per il trasporto di carichi indivisibili nello Stato membro interessato.

##### *Emendamento*

(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, la domanda per l'ottenimento di autorizzazioni speciali per il trasporto di carichi indivisibili nello Stato membro interessato. ***Tali autorizzazioni dovrebbero essere rilasciate in un formato elettronico che consenta ai trasportatori di eseguire trasporti eccezionali.***

Or. en

## Motivazione

*Alcuni Stati membri richiedono ai conducenti di avere le autorizzazioni a bordo dei veicoli solo in formato cartaceo, creando inutili oneri amministrativi e burocratici. Per creare processi più semplici e razionalizzati, i conducenti dovrebbero poter utilizzare autorizzazioni in formato elettronico.*

### Emendamento 76

**Bergur Løkke Rasmussen**

#### Proposta di direttiva

##### Considerando 11

###### *Testo della Commissione*

(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, la domanda per l'ottenimento di autorizzazioni speciali per il trasporto di carichi indivisibili nello Stato membro interessato.

###### *Emendamento*

(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, la domanda per l'ottenimento di autorizzazioni speciali per il trasporto di carichi indivisibili nello Stato membro interessato. ***Tali autorizzazioni dovrebbero essere rilasciate in formato elettronico e consentire i trasporti eccezionali.***

Or. en

## Emendamento 77

Jan-Christoph Oetjen, Elsi Katainen

### Proposta di direttiva

#### Considerando 11

##### *Testo della Commissione*

(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, la domanda per l'ottenimento di autorizzazioni speciali per il trasporto di carichi indivisibili nello Stato membro interessato.

##### *Emendamento*

(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, la domanda per l'ottenimento di autorizzazioni speciali per il trasporto di carichi indivisibili nello Stato membro interessato. ***Tali autorizzazioni dovrebbero essere rilasciate in formato elettronico.***

Or. en

##### *Motivazione*

*Alcuni Stati membri richiedono ai conducenti di trasportare a bordo del veicolo autorizzazioni solo in formato cartaceo. Gli stessi Stati membri rilasciano anche autorizzazioni che talvolta contengono più di 300 pagine e devono essere trasportate a bordo dell'autocarro e di tutti i veicoli che lo accompagnano. Ciò comporta un onere burocratico eccessivo, spreco di carta e non contribuisce in alcun modo alla sicurezza stradale.*

## Emendamento 78

Ciarán Cuffe

a nome del gruppo Verts/ALE

### Proposta di direttiva

#### Considerando 12

##### *Testo della Commissione*

(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 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 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. 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.***

##### *Emendamento*

(12) Al fine di guidare in maniera efficace la transizione verso una mobilità a emissioni zero ***e promuovere le operazioni di trasporto combinato***, è necessario abbandonare gradualmente il ricorso ***ad*** autocarri più pesanti alimentati a combustibili fossili. ***Per tale motivo, nei prossimi anni***, nel traffico ***transfrontaliero, è necessario incentivare maggiormente i veicoli a emissioni zero rispetto all'utilizzo di veicoli alimentati a combustibili fossili.***

Or. en

## Emendamento 79

Roman Haider



**Proposta di direttiva**  
**Considerando 12**

*Testo della Commissione*

(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 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 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. 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.

*Emendamento*

(12) Al fine di guidare in maniera efficace la transizione verso una mobilità a emissioni zero 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 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. Dopo l'eliminazione graduale, gli autocarri più pesanti 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.

Or. en

*Motivazione*

*È necessario ridurre al minimo l'impatto degli autocarri più pesanti sul trasferimento modale e sull'infrastruttura stradale e sulla sicurezza, pertanto un'esenzione a livello nazionale non è accettabile.*

**Emendamento 80**  
**Peter Lundgren**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 12**

*Testo della Commissione*

(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 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** 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. 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.**

*Emendamento*

(12) Gli ostacoli artificiali al trasporto transfrontaliero di 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 è necessario **incoraggiare ulteriormente** la penetrazione sul mercato dei veicoli pesanti a emissioni zero **più efficienti. I veicoli combinati a 5 e 6 assi non a emissioni zero** dovrebbero continuare a essere autorizzati nel traffico internazionale **con la stessa** franchigia di sovraccarico **dei** veicoli a emissioni zero, **fintanto che gli obiettivi di cui al regolamento (UE) 2019/1242 consentono la prima immatricolazione di tali veicoli o veicoli combinati.**

Or. en

**Emendamento 81**  
**Rovana Plumb**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 12**

*Testo della Commissione*

(12) Gli ostacoli artificiali al trasporto

PE756.298v02-00

*Emendamento*

(12) Gli ostacoli artificiali al trasporto

34/194

AM\1291695IT.docx

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 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** 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. 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.**

transfrontaliero di 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 è necessario **incoraggiare ulteriormente** la penetrazione sul mercato dei veicoli pesanti a emissioni zero **più efficienti. I veicoli combinati a 5 e 6 assi non a emissioni zero** dovrebbero continuare a essere autorizzati nel traffico internazionale **con la stessa** franchigia di sovraccarico **dei** veicoli a emissioni zero, **fintanto che gli obiettivi di cui al regolamento (UE) 2019/1242 consentono la prima immatricolazione di tali veicoli o veicoli combinati.**

Or. en

## **Emendamento 82**

**Markus Ferber, Henna Virkkunen**

### **Proposta di direttiva**

#### **Considerando 12**

##### *Testo della Commissione*

(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,

##### *Emendamento*

(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 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*** 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. 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.***

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 è necessario ***incoraggiare ulteriormente*** la penetrazione sul mercato dei veicoli pesanti a emissioni zero ***più efficienti. I veicoli combinati a 5 e 6 assi non a emissioni zero*** dovrebbero continuare a essere autorizzati nel traffico internazionale ***con la stessa*** franchigia di sovraccarico ***dei*** veicoli a emissioni zero, ***fintanto che gli obiettivi di cui al regolamento (UE) 2019/1242 consentono la prima immatricolazione di tali veicoli o veicoli combinati e la situazione delle condizioni abilitanti è soddisfacente.***

Or. en

#### *Motivazione*

*Adeguamento al regolamento (UE) 2019/1242 che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti nuovi, stabilendo gli obiettivi fino al 2040 per la diffusione sul mercato di veicoli pesanti a emissioni zero nuovi.*

### **Emendamento 83**

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

#### **Proposta di direttiva**

##### **Considerando 12**

#### *Testo della Commissione*

(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,

#### *Emendamento*

(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 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 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**. 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.

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 è necessario abbandonare gradualmente il ricorso a tali autocarri più pesanti alimentati a combustibili fossili **in linea con gli obiettivi di cui al regolamento che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti. Pertanto, l'eliminazione graduale dovrebbe avvenire a partire dal 2040, se sono soddisfatte le condizioni abilitanti necessarie**. 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.

Or. en

#### *Motivazione*

*È importante che gli operatori siano incentivati a decarbonizzare il trasporto su strada. Tuttavia, per garantire la certezza del diritto e la coerenza legislativa, le tempistiche per l'eliminazione graduale dovrebbero essere adeguate il più possibile agli obiettivi di cui al regolamento che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti. Le condizioni abilitanti comprendono, ad esempio, la disponibilità di infrastrutture e di veicoli a emissioni zero.*

#### **Emendamento 84**

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

#### **Proposta di direttiva**

#### **Considerando 12**

##### *Testo della Commissione*

(12) Gli ostacoli artificiali al trasporto transfrontaliero di autocarri più pesanti

##### *Emendamento*

(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 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 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.*** 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.

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 è necessario ***valutare, a partire dal 2032, se lo stato degli sviluppi tecnologici nei mercati consente di*** abbandonare gradualmente il ricorso a tali autocarri più pesanti alimentati a combustibili fossili. 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.

Or. en

## **Emendamento 85**

**Ciarán Cuffe**

a nome del gruppo Verts/ALE

### **Proposta di direttiva**

#### **Considerando 14**

*Testo della Commissione*

***(14) I trasportatori di veicoli 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***

*Emendamento*

***soppresso***

*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.*

Or. en

**Emendamento 86**  
**Peter Lundgren**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 14**

*Testo della Commissione*

(14) I trasportatori di veicoli *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*.

*Emendamento*

(14) I trasportatori di veicoli, *di cui la maggior parte è dotata di* carrozzerie aperte, hanno possibilità decisamente limitate di ridurre il loro consumo energetico mediante un'aerodinamica migliore. Le *numerose* norme nazionali *divergenti* in materia di *uso* 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 *all'uso* di carichi a sbalzo da parte *dei* trasportatori.

Or. en

**Emendamento 87**  
**Rovana Plumb**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 14**

*Testo della Commissione*

(14) I trasportatori di veicoli *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*.

*Emendamento*

(14) I trasportatori di veicoli, *di cui la maggior parte è dotata di* carrozzerie aperte, hanno possibilità decisamente limitate di ridurre il loro consumo energetico mediante un'aerodinamica migliore. Le *numerose* norme nazionali *divergenti* in materia di *uso* 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 *all'uso* di carichi a sbalzo da parte *dei* trasportatori.

Or. en

**Emendamento 88**  
**Ciarán Cuffe**  
a nome del gruppo Verts/ALE

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 14 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(14 bis) I nuovi veicoli passeggeri stanno diventando sempre più larghi, spinti dall'aumento delle vendite di veicoli utilitari sportivi (SUV) di grandi dimensioni. Attualmente la legislazione europea prevede un unico limite legale (255 cm) per la larghezza di tutti i tipi di veicoli nuovi. L'approccio unico seguito finora sta consentendo un rapido*



*aumento della larghezza media di automobili e pick-up verso il limite di 255 cm, con alcuni modelli di SUV e pick-up di grandi dimensioni che misurano già 200-215 cm di larghezza. Le maggiori dimensioni dei veicoli pongono difficoltà dal punto di vista della sicurezza stradale, dell'ambiente e delle infrastrutture stradali, in quanto gli utenti vulnerabili della strada sono esposti a maggiori rischi per la sicurezza, sono necessari più materiali per la costruzione dei veicoli, le emissioni dallo scarico e il consumo energetico aumentano e il peso maggiore sottopone le infrastrutture stradali a maggiori sollecitazioni. Il limite legale di larghezza delle categorie di veicoli M1 e N1 dovrebbe quindi essere ridotto mediante una modifica del regolamento 2019/2144, fornendo nel contempo un tempo di adeguamento sufficiente ai costruttori, in particolare a quelli di veicoli a emissioni zero.*

Or. en

**Emendamento 89**  
**Mario Furore**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 15**

*Testo della Commissione*

(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

*Emendamento*

(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.

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. ***In particolare, qualora previsti, i servizi igienici devono essere sempre garantiti e non possono essere rimossi per consentire l'alloggio di tecnologie a emissioni zero.***

Or. it

### **Emendamento 90**

**Ciarán Cuffe**

a nome del gruppo Verts/ALE

### **Proposta di direttiva**

**Considerando 15 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(15 bis) Al fine di garantire che la capacità del trasporto intermodale di cooperare e competere con il trasporto stradale non sia ostacolata dalla mancanza di compatibilità tra il trasporto stradale e quello ferroviario e per via navigabile, la Commissione dovrebbe provvedere affinché i veicoli nuovi e i veicoli combinati nuovi siano tecnicamente e operativamente compatibili con i requisiti delle operazioni di trasporto combinato. A tal fine, la Commissione dovrebbe modificare la legislazione in materia di omologazione e includere, tra l'altro, il peso, la forma, le dimensioni, la sollevabilità con la gru, la resistenza alle forze aeree ferroviarie e la retrattilità e ripiegabilità dei dispositivi sporgenti nel caso di rimorchi nuovi.***

Or. en

**Emendamento 91**  
**Dominique Riquet**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 16**

*Testo della Commissione*

(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.***

*Emendamento*

(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.

Or. en

**Emendamento 92**  
**Roman Haider**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 16**

*Testo della Commissione*

(16) Analogamente alla necessità di spazi supplementari, le norme attuali non sono adatte a compensare il peso supplementare dei veicoli pesanti a

*Emendamento*

(16) Analogamente alla necessità di spazi supplementari, le norme attuali non sono adatte a compensare il peso supplementare ***della trazione alternativa***

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.***

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 ***pari al peso della trazione alternativa, ma non superiore ai valori indicati nell'allegato I, punto 2.2.2.*** 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.

Or. en

#### *Motivazione*

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

#### **Emendamento 93**

**Elsi Katainen, Ondřej Kovařík**

#### **Proposta di direttiva**

#### **Considerando 16**

##### *Testo della Commissione*

(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

##### *Emendamento*

(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.

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. *Tuttavia, ciò dovrebbe avvenire senza aumentare il peso per asse per evitare un aumento esponenziale dell'usura delle strade.* 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.

Or. en

#### *Motivazione*

*Un'ulteriore riduzione di peso per i veicoli a emissioni zero ne incentiverà l'uso ed è necessaria anche per far fronte alle tecnologie più pesanti utilizzate. Tuttavia, l'aumento del peso per asse aumenta esponenzialmente l'usura delle strade. Per evitare ciò, tali autocarri dovrebbero optare per l'aggiunta di altri assi o per l'adozione di altre soluzioni tecniche, in modo da mantenere il peso per asse più basso, riducendo l'usura delle strade e i danni alle infrastrutture.*

#### **Emendamento 94**

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

#### **Proposta di direttiva**

#### **Considerando 16**

##### *Testo della Commissione*

(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

##### *Emendamento*

(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.

su lunghe distanze. I veicoli combinati, **compresi quelli** 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.

Or. en

## **Emendamento 95** **Dominique Riquet**

### **Proposta di direttiva** **Considerando 16 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(16 bis) 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.***

**Emendamento 96****Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner****Proposta di direttiva****Considerando 17***Testo della Commissione*

(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 nella sezione stradale della rete transeuropea dei trasporti. 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.

*Emendamento*

(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 nella sezione stradale della rete transeuropea dei trasporti. 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. ***I sistemi automatici certificati dovrebbero essere in grado di riconoscere i veicoli o i veicoli combinati che superano i pesi massimi autorizzati e dispongono di una deroga basata su un'autorizzazione speciale o disposizioni analoghe. In tal modo è possibile evitare sanzioni ingiustificate e risparmiare costi amministrativi sia per gli operatori che per gli Stati membri.***

## Emendamento 97

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

### Proposta di direttiva

#### Considerando 17

##### *Testo della Commissione*

(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 nella sezione stradale della rete transeuropea dei trasporti. 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.

##### *Emendamento*

(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 nella sezione stradale della rete transeuropea dei trasporti. 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. ***Ove tecnicamente possibile, il sistema in vigore nei rispettivi Stati membri dovrebbe riconoscere pesi o dimensioni supplementari consentiti per i trasporti eccezionali laddove sia stata rilasciata un'autorizzazione valida, in modo da evitare sanzioni ingiustificate per tali trasporti.***

Or. en

##### *Motivazione*

*I trasporti eccezionali superano i limiti di peso standard. Se i sistemi automatici non*



*riconoscono direttamente le autorizzazioni per il trasporto eccezionale, gli operatori del trasporto eccezionale possono essere ingiustamente passabili di sanzione. Soprattutto per i trasportatori stranieri, la rettifica di tale sanzione è difficile e richiede tempo. Ciò crea pratiche sleali nel mercato unico tra gli Stati membri e pertanto i sistemi in vigore dovrebbero riconoscere le autorizzazioni per il trasporto eccezionale.*

**Emendamento 98**  
**Kosma Złotowski**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 17**

*Testo della Commissione*

(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 nella sezione stradale della rete transeuropea dei trasporti. 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.

*Emendamento*

(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 nella sezione stradale della rete transeuropea dei trasporti. 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. ***Il sistema in vigore dovrebbe riconoscere le autorizzazioni per i trasporti eccezionali laddove ne siano state rilasciate, al fine di evitare sanzioni ingiustificate per i trasportatori di tali operazioni.***

Or. pl

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

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 17**

*Testo della Commissione*

(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 nella sezione stradale della rete transeuropea dei trasporti. 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.

*Emendamento*

(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 nella sezione stradale della rete transeuropea dei trasporti. 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. ***Il sistema esistente dovrebbe riconoscere le autorizzazioni per i trasporti eccezionali laddove ne siano state rilasciate, al fine di evitare sanzioni ingiustificate per tali tipi di trasporto.***

Or. en

*Motivazione*

*Senza il riconoscimento diretto delle autorizzazioni per i trasporti eccezionali da parte dei sistemi automatici, gli operatori dei trasporti eccezionali sono ingiustamente passabili di sanzione per aver superato i limiti di peso normali. Se si tratta di un trasportatore straniero, la rettifica di tale sanzione è difficile e richiede tempo. Ciò rappresenta uno svantaggio*

*competitivo per i trasportatori stranieri.*

## **Emendamento 100**

**Ciarán Cuffe**

a nome del gruppo Verts/ALE

### **Proposta di direttiva**

#### **Considerando 17**

##### *Testo della Commissione*

(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 nella sezione stradale della rete transeuropea dei trasporti. 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.

##### *Emendamento*

(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 nella sezione stradale della rete transeuropea dei trasporti. 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, **compresi** controlli durante le ore notturne. ***Inoltre, è necessario imporre ai veicoli e ai veicoli combinati l'obbligo di disporre a bordo di un dispositivo di pesatura collegato ai tachigrafi, al fine di agevolare l'applicazione della normativa.***

Or. en

## Emendamento 101

Markus Ferber, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

### Proposta di direttiva

#### Considerando 17

##### *Testo della Commissione*

(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 nella sezione stradale della rete transeuropea dei trasporti. 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.

##### *Emendamento*

(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 nella sezione stradale della rete transeuropea dei trasporti. 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. ***Il sistema in vigore dovrebbe riconoscere pesi o dimensioni supplementari consentiti per i trasporti eccezionali laddove sia stata rilasciata un'autorizzazione valida, in modo da evitare sanzioni ingiustificate per tali trasporti.***

Or. en

##### *Motivazione*

*Senza il riconoscimento diretto delle autorizzazioni per i trasporti eccezionali da parte dei sistemi automatici, gli operatori dei trasporti eccezionali sono passabili di sanzione per aver superato i limiti di peso standard.*

**Emendamento 102**  
**Bergur Løkke Rasmussen**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 17**

*Testo della Commissione*

(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 nella sezione stradale della rete transeuropea dei trasporti. 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.

*Emendamento*

(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 nella sezione stradale della rete transeuropea dei trasporti. 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. ***Il sistema in vigore dovrebbe riconoscere pesi o dimensioni supplementari consentiti per i trasporti eccezionali laddove sia stata rilasciata un'autorizzazione valida, in modo da evitare sanzioni ingiustificate per tali trasporti.***

Or. en

**Emendamento 103**  
**Markus Ferber**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 17 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(17 bis)** *Le condizioni quadro per l'esercizio della professione di autotrasportatore richiedono un miglioramento urgente. La mancanza di parcheggi per autocarri nell'UE contribuisce al deterioramento delle condizioni di lavoro degli autotrasportatori e alimenta la carenza di conducenti. Per contrastarne le conseguenze, la Commissione europea dovrebbe sviluppare concetti di veicoli che rendano i conducenti più indipendenti dalle attrezzature di comfort dei parcheggi e prevedere l'installazione di servizi igienici nei veicoli, che si riflettano nelle dimensioni dei veicoli.*

Or. en

**Emendamento 104**  
**Dominique Riquet**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 19**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(19)** *Al fine di promuovere la crescita del sistema di trasporto multimodale, il trasporto containerizzato dovrebbe essere ulteriormente agevolato consentendo ai veicoli stradali di raggiungere un'altezza aggiuntiva per trasportare container ad alta cubatura.*

*soppresso*

Or. en

**Emendamento 105**  
**Kateřina Konečná**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 19**

*Testo della Commissione*

(19) Al fine di promuovere la crescita del sistema di trasporto multimodale, il trasporto containerizzato dovrebbe essere ulteriormente agevolato consentendo ai veicoli stradali di raggiungere un'altezza aggiuntiva per trasportare container ad alta cubatura.

*Emendamento*

(19) Al fine di promuovere la crescita del sistema di trasporto multimodale, il trasporto containerizzato dovrebbe essere ulteriormente agevolato consentendo ai veicoli stradali di raggiungere un'altezza aggiuntiva per trasportare container ad alta cubatura **e creando le condizioni quadro necessarie per le infrastrutture stradali e ferroviarie per il trasporto di tali unità.**

Or. en

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

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 19**

*Testo della Commissione*

(19) Al fine di promuovere la crescita del sistema di trasporto multimodale, il trasporto containerizzato dovrebbe essere ulteriormente agevolato consentendo ai veicoli stradali di raggiungere un'altezza aggiuntiva per trasportare container ad alta cubatura.

*Emendamento*

(19) Al fine di promuovere la crescita del sistema di trasporto multimodale, **in particolare in combinazione con il trasporto ferroviario**, il trasporto containerizzato dovrebbe essere ulteriormente agevolato consentendo ai veicoli stradali di raggiungere un'altezza aggiuntiva per trasportare container ad alta cubatura.

Or. en

**Emendamento 107**  
**Roman Haider**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 19**

*Testo della Commissione*

(19) Al fine di promuovere la crescita del sistema di trasporto multimodale, il trasporto containerizzato dovrebbe essere ulteriormente agevolato **consentendo ai veicoli stradali di raggiungere un'altezza aggiuntiva** per trasportare **container ad alta cubatura**.

*Emendamento*

(19) Al fine di promuovere la crescita del sistema di trasporto multimodale, il trasporto containerizzato dovrebbe essere ulteriormente agevolato **creando le condizioni quadro necessarie per le infrastrutture stradali e ferroviarie** per trasportare **tali unità**.

Or. en

*Motivazione*

*È necessario agevolare l'utilizzo di container ad alta cubatura per favorire il trasporto combinato, ma il loro impiego richiede l'adattamento delle infrastrutture ferroviarie e stradali, ad esempio l'introduzione completa della sagoma limite P400.*

**Emendamento 108**  
**Dominique Riquet**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 19 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(19 bis) Dati gli sforzi compiuti per facilitare il trasporto combinato nell'ambito degli obiettivi di trasferimento modale, l'altezza massima dei veicoli stradali non dovrebbe essere modificata, in particolare a causa dell'applicazione della misura standard P400 all'infrastruttura ferroviaria.**

Or. en

**Emendamento 109**  
**Ciarán Cuffe**  
a nome del gruppo Verts/ALE

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 21**



*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(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.*

*soppresso*

Or. en

#### **Emendamento 110**

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

**Proposta di direttiva  
Considerando 22 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(22 bis)** *I sistemi modulari europei sono ancora relativamente nuovi nell'UE, anche se sono già in uso in alcuni Stati membri. Al fine di utilizzare le conoscenze acquisite dal monitoraggio e dalla raccolta dei dati, nonché di condividere le esperienze e scambiare le conoscenze sui sistemi modulari europei tra i diversi Stati membri, è opportuno istituire un forum sulle migliori pratiche in materia di sistemi modulari europei, che dovrebbe riunirsi almeno una volta all'anno.*

Or. en

## Motivazione

*I sistemi modulari europei sono in uso in alcuni Stati membri ma non in altri. Con l'aumento della circolazione e della raccolta di dati su tali sistemi, sarebbe utile creare opportunità per gli Stati membri di condividere esperienze, conoscenze e migliori pratiche in materia di sistemi modulari europei sotto forma di un forum sulle migliori pratiche.*

### Emendamento 111

**Ciarán Cuffe**

a nome del gruppo Verts/ALE

### Proposta di direttiva

#### Considerando 23

#### *Testo della Commissione*

(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 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<sup>45</sup>.

---

<sup>45</sup> 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

#### *Emendamento*

(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 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 **e** definisca un formato standard di comunicazione che consenta agli Stati membri di rispettare i loro obblighi di comunicazione. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>45</sup>.

---

<sup>45</sup> 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).

esecuzione attribuite alla Commissione  
(GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

Or. en

## **Emendamento 112**

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

### **Proposta di direttiva**

#### **Considerando 23**

##### *Testo della Commissione*

(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 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<sup>45</sup>.

---

<sup>45</sup> 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).

##### *Emendamento*

(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<sup>45</sup>.

---

<sup>45</sup> 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).

**Emendamento 113**  
**Jan-Christoph Oetjen**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 2 – lettera a**  
Direttiva 96/53/CE  
Articolo 2 – secondo trattino

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

"— "rimorchio", **qualsiasi** veicolo **non** semovente, progettato e costruito per essere trainato da un veicolo a motore, compresi i semirimorchi. Tuttavia, il rimorchio può essere spinto per sostenere il movimento senza applicare forze propulsive quando non è agganciato a un veicolo trainante;"

*Motivazione*

*Occorre garantire che i trasportatori interessati a investire in veicoli a motore, rimorchi e semirimorchi a emissioni zero o a maggiore efficienza energetica possano farlo senza essere ostacolati da iter giuridici. La legislazione europea in materia di omologazione ancora non agevola l'omologazione di rimorchi e semirimorchi con un sistema di propulsione ausiliario. Ciò rappresenta un grave ostacolo alla loro diffusione e al loro utilizzo sul mercato.*

**Emendamento 114**  
**Carlo Fidanza**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 2 – lettera a bis (nuova)**  
Direttiva 96/53/CE  
Articolo 2 – nuovo trattino

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**a bis) è inserita la seguente definizione:**  
**"— "tecnologia per rimorchio elettrico", una tecnologia progettata per sostenere le attrezzature ausiliarie del rimorchio, in**

*particolare un'unità di refrigerazione per il trasporto, che può includere un asse elettrico con frenata rigenerativa e un sistema di batterie per l'accumulo dell'elettricità generata dall'asse elettrico o ricevuta da una fonte ausiliaria;"*

Or. en

**Emendamento 115**  
**Jan-Christoph Oetjen**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 2 – lettera b**  
Direttiva 96/53/CE  
Articolo 2 – terzo trattino

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

"— "semirimorchio", un veicolo *trainabile, il cui asse o i cui assi sono posizionati dietro al baricentro del veicolo, caricato in modo uniforme, e che è munito di un dispositivo di traino che consente di trasmettere forze orizzontali e verticali a un veicolo trainante. Uno o più assi possono essere azionati per sostenere il veicolo trainante e il contributo alle forze propulsive del veicolo combinato è consentito a tutte le velocità. Al fine di garantire la stabilità del veicolo combinato, le forze di propulsione del semirimorchio non superano quelle del veicolo trainante a velocità superiori a 15 km/h;*"

Or. en

*Motivazione*

*Occorre garantire che i trasportatori interessati a investire in veicoli a motore, rimorchi e semirimorchi a emissioni zero o a maggiore efficienza energetica possano farlo senza essere ostacolati da iter giuridici. La legislazione europea in materia di omologazione ancora non agevola l'omologazione di rimorchi e semirimorchi con un sistema di propulsione ausiliario. Ciò rappresenta un grave ostacolo alla loro diffusione e al loro utilizzo sul mercato.*

## **Emendamento 116**

**Ciarán Cuffe**

a nome del gruppo Verts/ALE

### **Proposta di direttiva**

#### **Articolo 1 – punto 2 – lettera c**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 2 – quinto trattino

#### *Testo della Commissione*

"— "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,"

#### *Emendamento*

"— "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 ***ed è tecnicamente e operativamente compatibile con le operazioni intermodali e le tecniche di trasbordo;***"

Or. en

## **Emendamento 117**

**Dominique Riquet**

### **Proposta di direttiva**

#### **Articolo 1 – punto 2 – lettera c**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 2 – quinto trattino

#### *Testo della Commissione*

"— "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

#### *Emendamento*

"— "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 ***ed è tecnicamente***

all'allegato I;"

*compatibile con le operazioni di trasporto combinato;"*

Or. en

**Emendamento 118**  
**Dominique Riquet**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 2 – lettera c bis (nuova)**  
Direttiva 96/53/CE  
Articolo 2 – nuovo trattino

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*c bis) dopo la definizione di "veicolo condizionato" è inserita la seguente definizione:*

*"—"trasporto non containerizzato", il trasporto di merci o carichi caricati, trasportati e scaricati singolarmente, alla rinfusa o con altri metodi specializzati, senza l'utilizzo di container standard;"*

Or. en

**Emendamento 119**  
**Dominique Riquet**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 2 – lettera c ter (nuova)**  
Direttiva 96/53/CE  
Articolo 2 – nuovo trattino

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*c ter) dopo la definizione di "veicolo condizionato" è inserita la seguente definizione:*

*"—"veicolo con carrozzeria aperta", un veicolo che dispone di un vano o un pianale di carico aperto senza uno scomparto di carico completamente chiuso o coperto;"*

**Emendamento 120**  
**Dominique Riquet**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 2 – lettera c quater (nuova)**  
Direttiva 96/53/CE  
Articolo 2 – nuovo trattino

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*c quater) dopo la definizione di "veicolo condizionato" è inserita la seguente definizione:*

*"— "carico a sbalzo", una situazione in cui una parte del carico di un veicolo si estende oltre i limiti legali o autorizzati del veicolo, compresa la sua lunghezza, larghezza o altezza;"*

Or. en

**Emendamento 121**  
**Ciarán Cuffe**  
a nome del gruppo Verts/ALE

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 2 – lettera d bis (nuova)**  
Direttiva 96/53/CE  
Articolo 2 – tredicesimo trattino

*Testo in vigore*

*Emendamento*

— "combustibili alternativi", combustibili o fonti di energia che fungono, ***almeno in parte***, da sostituti delle fonti di petrolio fossile nella fornitura di energia per il trasporto e che possono contribuire alla sua decarbonizzazione e migliorare le prestazioni ambientali del settore dei

***d bis) al tredicesimo trattino, la definizione di "combustibili alternativi" è sostituita dalla seguente:***

*"— "combustibili alternativi", combustibili o fonti di energia che fungono da sostituti delle fonti di petrolio fossile nella fornitura di energia per il trasporto e che possono contribuire alla sua decarbonizzazione e migliorare le prestazioni ambientali del settore dei trasporti, consistenti in:*



trasporti, consistenti in:

a) elettricità consumata in tutti i tipi di veicoli elettrici;

b) idrogeno;

**c) gas naturale, compreso il biometano, in forma gassosa (gas naturale compresso — GNC) e liquefatta (gas naturale liquefatto — GNL);**

**d) gas di petrolio liquefatto (GPL);**

e) energia meccanica immagazzinata/prodotta a bordo, incluso il calore di scarto;

a) elettricità consumata in tutti i tipi di veicoli elettrici;

b) idrogeno *rinnovabile*;

e) energia meccanica immagazzinata/prodotta a bordo, incluso il calore di scarto;”;

Or. en

*Direttiva 96/53/CE*

## **Emendamento 122**

**Peter Lundgren**

a nome del gruppo Verts/ALE

### **Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 2 – lettera d bis (nuova)**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 2 – tredicesimo trattino

*Testo in vigore*

— "combustibili alternativi", combustibili o fonti di energia che fungono da sostituti delle fonti di petrolio fossile nella fornitura di energia per il trasporto e che possono contribuire alla sua decarbonizzazione e migliorare le prestazioni ambientali del settore dei trasporti, consistenti in:

a) elettricità consumata in tutti i tipi di veicoli elettrici;

b) idrogeno;

c) gas naturale, compreso il biometano, in forma gassosa (gas naturale compresso —

*Emendamento*

***d bis) al tredicesimo trattino, la definizione di "combustibili alternativi" è sostituita dalla seguente:***

— "combustibili alternativi", combustibili o fonti di energia che fungono da sostituti delle fonti di petrolio fossile nella fornitura di energia per il trasporto e che possono contribuire alla sua decarbonizzazione e migliorare le prestazioni ambientali del settore dei trasporti, consistenti in:

a) elettricità consumata in tutti i tipi di veicoli elettrici;

b) idrogeno;

c) gas naturale, compreso il biometano, in forma gassosa (gas naturale compresso —

GNC) e liquefatta (gas naturale liquefatto — GNL);  
d) gas di petrolio liquefatto (GPL);  
e) energia meccanica immagazzinata/prodotta a bordo, incluso il calore di scarto;

GNC) e liquefatta (gas naturale liquefatto — GNL);  
d) gas di petrolio liquefatto (GPL);  
e) energia meccanica immagazzinata/prodotta a bordo, incluso il calore di scarto;

**f) combustibili neutri in termini di emissioni di CO<sub>2</sub>;**"

Or. en

*Direttiva 96/53/CE*

*Motivazione*

*I "combustibili neutri in termini di emissioni di CO<sub>2</sub>" dovrebbero essere inclusi nella definizione di "combustibili alternativi", in quanto potrebbero essere un'importante fonte di energia per contribuire alla decarbonizzazione del parco veicoli commerciali per il trasporto di passeggeri e merci.*

### **Emendamento 123**

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

#### **Proposta di direttiva**

##### **Articolo 1 – punto 2 – lettera e**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 2 – quattordicesimo trattino

*Testo della Commissione*

"— "veicolo alimentato con combustibili alternativi", un veicolo a motore alimentato interamente da un combustibile alternativo e che è stato omologato nel quadro del regolamento (UE) 2018/858;"

*Emendamento*

"— "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;"

Or. en

*Motivazione*

*L'emendamento riporta la definizione di veicolo alimentato con combustibili alternativi al testo attualmente in vigore, osservando che la direttiva si applica a tutti i veicoli in circolazione.*

**Emendamento 124**  
**Marco Campomenosi**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 2 – lettera e**  
Direttiva 95/53/CE  
Articolo 2 – quattordicesimo trattino

*Testo della Commissione*

"— "veicolo alimentato con combustibili alternativi", un veicolo a motore alimentato interamente da un combustibile alternativo e che è stato omologato nel quadro del regolamento (UE) 2018/858;"

*Emendamento*

"— "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;"

Or. en

**Emendamento 125**  
**Peter Lundgren**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 2 – lettera e**  
Direttiva 96/53/CE  
Articolo 2 – quattordicesimo trattino

*Testo della Commissione*

"— "veicolo alimentato con combustibili alternativi", un veicolo a motore alimentato interamente da un combustibile alternativo e che è stato omologato nel quadro del regolamento (UE) 2018/858;"

*Emendamento*

"— "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;"

Or. en

**Emendamento 126**  
**Marco Campomenosi**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 2 – lettera e bis (nuova)** Direttiva 96/53/CE  
Articolo 2 – quattordicesimo trattino

*Testo in vigore*

*Emendamento*

— "veicoli a emissioni zero", un "veicolo pesante a emissioni zero" quale definito all'articolo 3, punto 11), del regolamento (CE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio (1),

***e bis) la definizione di "veicoli a emissioni zero" è sostituita dalla seguente:***

***"***

— "veicoli a emissioni zero", un "veicolo ***a motore*** pesante a emissioni zero" quale definito all'articolo 3, punto 11), del regolamento (CE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio (1),

***";***

Or. en *Direttiva 96/53/CE*

#### **Emendamento 127**

**Ciarán Cuffe**

a nome del gruppo Verts/ALE

#### **Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 2 – lettera f**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 2 – quindicesimo trattino

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

— "operazione di trasporto intermodale":

— "operazione di trasporto intermodale", ***le*** operazioni di trasporto combinato di cui all'articolo 1 della direttiva 92/106/CEE del Consiglio<sup>1 ter</sup>;

***a)*** operazioni di trasporto combinato di cui all'articolo 1 della direttiva 92/106/CEE del Consiglio<sup>1 ter</sup>, ***o***

***b) le operazioni di trasporto che comportano il trasporto di uno o più container o casse mobili, fino a una lunghezza totale massima di 45 piedi, per vie navigabili interne, purché il tragitto stradale iniziale o finale non superi 150 km nel territorio dell'Unione. La summenzionata distanza di 150 km può essere superata per raggiungere il più vicino terminale di trasporto idoneo per il***

*servizio previsto, nel caso di:*

*i) veicoli conformi all'allegato I, punto 2.2.2, lettera a) o b), oppure*

*ii) veicoli conformi all'allegato I, punto 2.2.2, lettera c) o d), nel caso in cui tali distanze siano consentite nello Stato membro interessato.*

*Per le operazioni di trasporto intermodale, il più vicino terminale di trasporto idoneo di erogazione del servizio può essere situato in uno Stato membro diverso da quello in cui sono avvenute le operazioni di carico o scarico;*

---

<sup>1</sup> ter 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).

---

<sup>1</sup> ter 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).

Or. en

## **Emendamento 128**

**Ciarán Cuffe**

a nome del gruppo Verts/ALE

### **Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 2 – lettera g bis (nuova)**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 2 – nuovo trattino

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*g bis) dopo la definizione di "piattaforma eFTI" è inserita la seguente definizione:*

*"— "costi esterni", i costi quali definiti alla direttiva 92/106/CEE del Consiglio.";*

Or. en

**Emendamento 129**  
**Peter Lundgren**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 3 – lettera a – parte introduttiva**  
Direttiva 96/53/CE  
Articolo 4 – paragrafo 1

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

a) al paragrafo 2 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, a condizione che non pregiudichino in modo significativo la concorrenza internazionale nel settore dei trasporti, come definito dall'articolo 4, paragrafo 4. ";***

Or. en

**Emendamento 130**  
**Erik Bergkvist**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 3 – lettera a**  
Direttiva 96/53/CE  
Articolo 4 – paragrafo 1 – lettera c

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

"c) di veicoli o di veicoli combinati adibiti al trasporto internazionale di merci o passeggeri non conformi alle caratteristiche di cui all'allegato I, ***ad eccezione delle operazioni transfrontaliere con veicoli combinati non conformi alle caratteristiche di cui all'allegato I, a condizione che vi sia un consenso reciproco tra gli Stati membri transfrontalieri interessati e che tali operazioni non pregiudichino in modo significativo la concorrenza***

*internazionale nel settore dei trasporti su strada, come definito all'articolo 4, paragrafo 4.";*

Or. en

#### *Motivazione*

*È stato dimostrato che i veicoli combinati a grande capacità contribuiscono notevolmente a ridurre il consumo di carburante, le emissioni, il numero di autocarri sulle strade e ad alleviare il problema della carenza di conducenti nell'UE. È essenziale continuare a consentire tale pratica tra Stati membri consenzienti, poiché alcuni non hanno la possibilità di effettuare operazioni transfrontaliere in altro modo a causa, ad esempio, delle differenze tra i requisiti ferroviari. Tali operazioni sono avvenute per decenni senza incidere significativamente sulla concorrenza internazionale nel settore dei trasporti.*

#### **Emendamento 131**

**Bergur Løkke Rasmussen**

#### **Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 3 – lettera a**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 1 – lettera c

#### *Testo della Commissione*

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

#### *Emendamento*

"c) di veicoli o di veicoli combinati adibiti al trasporto internazionale di merci o passeggeri non conformi alle caratteristiche di cui all'allegato I, ***ad eccezione delle operazioni transfrontaliere con veicoli combinati non conformi alle caratteristiche di cui all'allegato I, a condizione che vi sia un consenso reciproco tra gli Stati membri interessati e che tali operazioni non pregiudichino in modo significativo la concorrenza internazionale nel settore dei trasporti su strada, come definito all'articolo 4, paragrafo 4.";***

Or. en

#### **Emendamento 132**

**Rovana Plumb**

## Proposta di direttiva

### Articolo 1 – punto 3 – lettera a

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 1 – lettera c

#### *Testo della Commissione*

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

#### *Emendamento*

"c) di veicoli o di veicoli combinati adibiti al trasporto internazionale di merci o passeggeri non conformi alle caratteristiche di cui all'allegato I; ***tali veicoli non pregiudicano in modo significativo la concorrenza internazionale nel settore dei trasporti, come definito all'articolo 4, paragrafo 4.***";

Or. en

## Emendamento 133

Peter Lundgren

## Proposta di direttiva

### Articolo 1 – punto 3 – lettera b

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 3 – comma 3

#### *Testo della Commissione*

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 cooperano per evitare una molteplicità di marcature e segnalazioni dei veicoli e per favorire l'uso di pittogrammi rispetto al testo. Gli Stati membri non impongono prescrizioni in materia di lingua relative al trasporto di carichi indivisibili.

#### *Emendamento*

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 cooperano per ***armonizzare ulteriormente i termini di rilascio delle autorizzazioni. Gli Stati membri cooperano inoltre per*** evitare una molteplicità di marcature e segnalazioni dei veicoli e per favorire l'uso di pittogrammi rispetto al testo, ***nonché per armonizzare ulteriormente l'aspetto, la marcatura e la segnaletica dei veicoli di scorta e delle autovetture pilota.*** Gli Stati membri non impongono prescrizioni in materia di lingua relative al trasporto di carichi



indivisibili.

***Gli Stati membri sono incoraggiati a fornire informazioni trasparenti sulla rete di base accessibile per il trasporto di carichi indivisibili, ove esistente.***

Or. en

*Motivazione*

*La proposta può includere ulteriori elementi per facilitare la preparazione dei trasporti nazionali e transfrontalieri di carichi indivisibili, anche per quanto riguarda le richieste di autorizzazione, i controlli su strada, la rete stradale disponibile e i veicoli di scorta. Ciò potrebbe facilitare ulteriormente il rilascio delle autorizzazioni e la definizione di itinerari adeguati per i trasporti nazionali e transfrontalieri di carichi indivisibili.*

**Emendamento 134**

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

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 3 – lettera b**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 3 – comma 2

*Testo della Commissione*

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, riducendo al minimo gli oneri amministrativi ed evitando inutili ritardi.

*Emendamento*

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.

Or. en

**Emendamento 135**

**Jan-Christoph Oetjen, Elsi Katainen**

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 3 – lettera b**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 3 – comma 3

*Testo della Commissione*

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 cooperano per evitare una molteplicità di marcature e segnalazioni dei veicoli e per favorire l'uso di pittogrammi rispetto al testo. Gli Stati membri non impongono prescrizioni in materia di lingua relative *al trasporto* di carichi indivisibili.

*Emendamento*

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 cooperano per **armonizzare ulteriormente i termini di rilascio delle autorizzazioni. Gli Stati membri cooperano inoltre per** evitare una molteplicità di marcature e segnalazioni dei veicoli, per favorire l'uso di pittogrammi rispetto al testo, **nonché per armonizzare ulteriormente l'aspetto, la marcatura e la segnaletica dei veicoli di scorta e delle autovetture pilota.** Gli Stati membri non impongono prescrizioni in materia di lingua relative **ai trasportatori** di carichi indivisibili. **Gli Stati membri sono incoraggiati a fornire informazioni trasparenti sulla rete di base accessibile per il trasporto di carichi indivisibili, ove esistente.**

Or. en

**Emendamento 136**

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

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 3 – lettera b**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 3 – comma 3

*Testo della Commissione*

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 cooperano per evitare una molteplicità di marcature e segnalazioni dei veicoli e per favorire l'uso di pittogrammi rispetto al testo. Gli Stati membri non

*Emendamento*

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 cooperano per **rilasciare autorizzazioni o disposizioni analoghe in un formato elettronico ed** evitare una molteplicità di marcature e segnalazioni dei

impongono prescrizioni in materia di lingua relative al trasporto di carichi indivisibili.

veicoli e per favorire l'uso di pittogrammi rispetto al testo. Gli Stati membri **cooperano inoltre per armonizzare le norme relative all'uso, alla marcatura e alla segnaletica prescritte per i veicoli di scorta.** *Gli Stati membri* non impongono prescrizioni in materia di lingua relative al trasporto di carichi indivisibili.

Or. en

### **Emendamento 137**

**Kosma Złotowski**

#### **Proposta di direttiva**

##### **Articolo 1 – punto 3 – lettera b**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 3 – comma 3

#### *Testo della Commissione*

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 cooperano per evitare una molteplicità di marcature e segnalazioni dei veicoli *e* per favorire l'uso di pittogrammi rispetto al testo. Gli Stati membri non impongono prescrizioni in materia di lingua relative **al trasporto** di carichi indivisibili.

#### *Emendamento*

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 cooperano per evitare una molteplicità di marcature e segnalazioni dei veicoli, per favorire l'uso di pittogrammi rispetto al testo **e per armonizzare le norme relative alla scorta dei trasporti eccezionali.** Gli Stati membri non impongono prescrizioni in materia di lingua relative **ai trasportatori** di carichi indivisibili.

Or. pl

### **Emendamento 138**

**Markus Ferber, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska**

#### **Proposta di direttiva**

##### **Articolo 1 – punto 3 – lettera b**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 3 – comma 3

*Testo della Commissione*

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 cooperano per evitare una molteplicità di marcature e segnalazioni dei veicoli e per favorire l'uso di pittogrammi rispetto al testo. Gli Stati membri non impongono prescrizioni in materia di lingua relative al trasporto di carichi indivisibili.

*Emendamento*

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 cooperano per evitare una molteplicità di marcature e segnalazioni dei veicoli e per favorire l'uso di pittogrammi rispetto al testo, ***nonché per allineare le norme relative alla scorta dei trasporti eccezionali***. Gli Stati membri non impongono prescrizioni in materia di lingua relative al trasporto ***e ai trasportatori*** di carichi indivisibili.

Or. en

**Emendamento 139**  
**Bergur Løkke Rasmussen**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 3 – lettera b**  
Direttiva 96/53/CE  
Articolo 4 – paragrafo 3 – comma 3

*Testo della Commissione*

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 cooperano per evitare una molteplicità di marcature e segnalazioni dei veicoli e per favorire l'uso di pittogrammi rispetto al testo. Gli Stati membri non impongono prescrizioni in materia di lingua relative al trasporto di carichi indivisibili.

*Emendamento*

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 cooperano per evitare una molteplicità di marcature e segnalazioni dei veicoli e per favorire l'uso di pittogrammi rispetto al testo, ***nonché per allineare le norme relative alla scorta dei trasporti eccezionali***. Gli Stati membri non impongono prescrizioni in materia di lingua relative al trasporto di carichi indivisibili.

Or. en

## **Emendamento 140**

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

### **Proposta di direttiva**

#### **Articolo 1 – punto 3 – lettera b**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 3 – comma 3

#### *Testo della Commissione*

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 cooperano per evitare una molteplicità di marcature e segnalazioni dei veicoli *e* per favorire l'uso di pittogrammi rispetto al testo. Gli Stati membri non impongono prescrizioni in materia di lingua relative al trasporto di carichi indivisibili.

#### *Emendamento*

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 cooperano per evitare una molteplicità di marcature e segnalazioni dei veicoli, per favorire l'uso di pittogrammi rispetto al testo *e per adeguare le norme relative alla scorta dei trasporti eccezionali*. Gli Stati membri non impongono prescrizioni in materia di lingua relative al trasporto di carichi indivisibili.

Or. en

#### *Motivazione*

*L'allineamento delle norme per i veicoli di scorta dei trasporti eccezionali faciliterebbe l'esecuzione dei trasporti transfrontalieri da parte dei trasportatori.*

## **Emendamento 141**

**Erik Bergkvist**

### **Proposta di direttiva**

#### **Articolo 1 – punto 3 – lettera b**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 4 – comma 1

#### *Testo della Commissione*

Gli Stati membri possono autorizzare la circolazione nel loro territorio di veicoli o di veicoli combinati per il trasporto, che

#### *Emendamento*

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 che non pregiudicano in modo significativo la concorrenza internazionale nel settore dei trasporti, le cui dimensioni differiscono da quelle stabilite all'allegato I, punti 1.1, 1.2, da 1.4 da 1.8, 4.2 e 4.4.

effettuano talune attività di trasporto nazionale **o internazionale** che non pregiudicano in modo significativo la concorrenza internazionale nel settore dei trasporti, 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.

Or. en

#### *Motivazione*

*Le operazioni di trasporto internazionale dovrebbero essere aggiunte al testo in modo da includere anche le operazioni transfrontaliere. Dovrebbe inoltre essere possibile concedere deroghe relative a lunghezza, larghezza, altezza e/o peso, poiché è stato dimostrato che ciò contribuisce notevolmente a ridurre il consumo di carburante e le emissioni. In assenza di tale aggiunta, alle frontiere è necessario scaricare gli autocarri, caricare il materiale su veicoli più piccoli, e poi di nuovo scaricarlo e caricarlo su veicoli più grandi dopo l'attraversamento. Ciò non rappresenta una buona pratica di mercato interno e non beneficia l'ambiente.*

#### **Emendamento 142**

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

#### **Proposta di direttiva**

##### **Articolo 1 – punto 3 – lettera b**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 4 – comma 1

#### *Testo della Commissione*

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 che non pregiudicano in modo significativo la concorrenza internazionale nel settore dei trasporti, le cui dimensioni differiscono da quelle stabilite all'allegato I, punti 1.1, 1.2, da 1.4 da 1.8, 4.2 e 4.4.

#### *Emendamento*

Gli Stati membri autorizzano 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.

Or. en

### *Motivazione*

*Le operazioni transfrontaliere con veicoli o veicoli combinati che differiscono dall'allegato I sono avvenute tra Stati membri consenzienti per diversi decenni senza pregiudicare in modo significativo la concorrenza internazionale nel settore dei trasporti, come definito dalla presente direttiva. Per tali operazioni sono utilizzati veicoli o veicoli combinati specializzati a causa dell'ambiente operativo. La proposta dovrebbe includere tali operazioni e creare chiarezza giuridica per queste pratiche esistenti, ben funzionanti ed efficienti dal punto di vista energetico, già accettate da Stati membri consenzienti.*

#### **Emendamento 143**

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

#### **Proposta di direttiva**

##### **Articolo 1 – punto 3 – lettera b**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 4 – comma 1

#### *Testo della Commissione*

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 che non pregiudicano in modo significativo la concorrenza internazionale nel settore dei trasporti, le cui dimensioni differiscono da quelle stabilite all'allegato I, punti 1.1, 1.2, da 1.4 da 1.8, 4.2 e 4.4.

#### *Emendamento*

Gli Stati membri autorizzano 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.

Or. en

### *Motivazione*

*Le operazioni transfrontaliere con veicoli o veicoli combinati specializzati che differiscono dall'allegato I sono avvenute tra Stati membri consenzienti per diversi decenni senza pregiudicare in modo significativo la concorrenza internazionale nel settore dei trasporti, come definito dalla presente direttiva. Tali operazioni efficienti da un punto di vista energetico dovrebbero essere incluse nella presente proposta per creare certezza giuridica per questa pratica già accettata da Stati membri consenzienti.*

#### **Emendamento 144**

**Bergur Løkke Rasmussen**

## Proposta di direttiva

### Articolo 1 – punto 3 – lettera b

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 4 – comma 1

#### *Testo della Commissione*

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 che non pregiudicano in modo significativo la concorrenza internazionale nel settore dei trasporti, le cui dimensioni differiscono da quelle stabilite all'allegato I, punti 1.1, 1.2, da 1.4 da 1.8, 4.2 e 4.4.

#### *Emendamento*

Gli Stati membri **autorizzano** 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**, 4.2 e 4.4.

Or. en

## Emendamento 145

Peter Lundgren

## Proposta di direttiva

### Articolo 1 – punto 3 – lettera b

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 4 – comma 1

#### *Testo della Commissione*

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 che non pregiudicano in modo significativo la concorrenza internazionale nel settore dei trasporti, le cui dimensioni differiscono da quelle stabilite all'allegato I, punti 1.1, 1.2, da 1.4 da 1.8, 4.2 e 4.4.

#### *Emendamento*

Gli Stati membri autorizzano 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.

Or. en



## Motivazione

*Se Stati membri confinanti consentono a livello nazionale l'utilizzo di veicoli o veicoli combinati con dimensioni che differiscono da quelle stabilite all'allegato I, tali veicoli dovrebbero essere autorizzati ad attraversare il confine tra i detti Stati membri. Se gli Stati membri autorizzano già da decenni a livello nazionale veicoli e veicoli combinati di dimensioni superiori, migliorando costantemente l'efficienza logistica e l'impatto ambientale del trasporto, dovrebbero essere autorizzati a farlo anche in futuro.*

### **Emendamento 146**

**Ciarán Cuffe**

a nome del gruppo Verts/ALE

#### **Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 3 – lettera b**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 4 – lettera b

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**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.";**

**soppresso**

Or. en

### **Emendamento 147**

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

#### **Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 3 – lettera b**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 4 – lettera b

*Testo della Commissione*

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.";

*Emendamento*

b) lo Stato membro che consente attività di trasporto nel suo territorio mediante veicoli o veicoli combinati ***i cui pesi o*** 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.";

Or. en

**Emendamento 148**

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

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 3 – lettera b**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 4 – lettera b

*Testo della Commissione*

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.";

*Emendamento*

b) lo Stato membro che consente attività di trasporto nel suo territorio mediante veicoli o veicoli combinati ***i cui pesi o*** 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.";

Or. en

**Emendamento 149**

**Ciarán Cuffe**

a nome del gruppo Verts/ALE

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 3 – lettera c**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 4 bis – parte introduttiva

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

"4 bis. Gli Stati membri possono consentire la circolazione di sistemi modulari europei, **prove ai sensi del paragrafo 5**, nei rispettivi territori nel traffico nazionale **solo** a condizione che:

Or. en

**Emendamento 150**

**Ciarán Cuffe**

a nome del gruppo Verts/ALE

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 3 – lettera c**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 4 bis – lettera b bis (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***b bis) gli Stati membri conducano un'analisi degli investimenti che potrebbero essere necessari per adeguare l'infrastruttura al fine di consentire la circolazione sicura dei sistemi modulari europei e la rendano pubblica;***

Or. en

**Emendamento 151**

**Ciarán Cuffe**

a nome del gruppo Verts/ALE

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 3 – lettera c**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 4 bis – lettera c

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**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;*

*soppresso*

Or. en

### **Emendamento 152**

**Ciarán Cuffe**

a nome del gruppo Verts/ALE

#### **Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 3 – lettera c**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 4 bis – lettera d

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**d)** *gli Stati membri istituiscano un sistema di monitoraggio **e valutino** l'impatto dei sistemi modulari europei sulla sicurezza stradale, sulle infrastrutture stradali, sulla cooperazione modale, nonché gli impatti ambientali dei sistemi modulari europei sul sistema dei trasporti, compresi gli impatti sulla ripartizione modale.*

**(d)** *gli Stati membri istituiscano un sistema di monitoraggio **continuo che valuti** l'impatto dei sistemi modulari europei sulla sicurezza stradale, sulle infrastrutture stradali, sulla cooperazione modale, **sui volumi del traffico**, nonché gli impatti ambientali dei sistemi modulari europei sul sistema dei trasporti, compresi gli impatti sulla ripartizione modale; **il monitoraggio tiene in considerazione anche l'impatto dei suddetti aspetti sugli Stati membri confinanti; le valutazioni sono periodiche e rese pubbliche.***

Or. en

### **Emendamento 153**

**Kateřina Konečná**

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 3 – lettera c**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 4 bis – lettera d

*Testo della Commissione*

d) gli Stati membri istituiscano un sistema di monitoraggio e valutino l'impatto dei sistemi modulari europei sulla sicurezza stradale, sulle infrastrutture stradali, sulla cooperazione modale, nonché gli impatti ambientali dei sistemi modulari europei sul sistema dei trasporti, compresi gli impatti sulla ripartizione modale.

*Emendamento*

d) gli Stati membri istituiscano un sistema di monitoraggio e valutino l'impatto dei sistemi modulari europei sulla sicurezza stradale, sulle infrastrutture stradali, **sulla necessità di una formazione supplementare dei conducenti**, sulla cooperazione modale, nonché gli impatti ambientali dei sistemi modulari europei sul sistema dei trasporti, compresi gli impatti sulla ripartizione modale.

Or. en

**Emendamento 154**

**Ciarán Cuffe**

a nome del gruppo Verts/ALE

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 3 – lettera c**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 4 bis – lettera d bis (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***d bis) gli Stati membri provvedano affinché l'uso dei sistemi modulari europei sia strettamente limitato a strade con carreggiate separate per i due sensi di marcia, separate l'una dall'altra da una striscia divisoria non destinata al traffico o, eccezionalmente, separate con altri mezzi; strade al di fuori delle aree residenziali; strade al di fuori degli agglomerati rurali;***

Or. en

**Emendamento 155**

**Ciarán Cuffe**

a nome del gruppo Verts/ALE

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 3 – lettera c**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 4 bis – lettera d ter (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*d ter) gli Stati membri provvedano affinché qualsiasi decisione relativa alle strade su cui possono circolare i sistemi modulari europei sia sottoposta e guidata da una consultazione pubblica;*

Or. en

**Emendamento 156**

**Ciarán Cuffe**

a nome del gruppo Verts/ALE

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 3 – lettera c**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 4 bis – lettera d quater (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*d quater) gli Stati membri provvedano affinché l'uso dei sistemi modulari europei non comporti un aumento della quota del trasporto stradale nella ripartizione modale all'interno di tali Stati membri, non abbia un impatto negativo sul trasporto merci per ferrovia o per vie navigabili, né comporti un notevole aumento dei costi esterni generati dal trasporto stradale;*

Or. en

**Emendamento 157**

**Ciarán Cuffe**

a nome del gruppo Verts/ALE

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 3 – lettera c**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 4 bis – lettera d quinquies (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*d quinquies) gli Stati membri provvedano affinché non vi sia concorrenza con il trasporto ferroviario o per vie navigabili per le rotte utilizzate dai sistemi modulari europei e dimostrino che l'introduzione dei sistemi modulari europei è necessaria a causa dell'assenza di alternative di trasporto non stradale che generino costi esterni comparativamente inferiori;*

Or. en

**Emendamento 158**

**Ciarán Cuffe**

a nome del gruppo Verts/ALE

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 3 – lettera c**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 4 bis – lettera d sexies (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*d sexies) gli Stati membri garantiscano l'adozione di misure per evitare impatti negativi sulla sicurezza stradale derivanti dalla circolazione dei sistemi modulari europei;*

Or. en

**Emendamento 159**

**Ciarán Cuffe**

a nome del gruppo Verts/ALE

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 3 – lettera c**  
Direttiva 96/53/CE  
Articolo 4 – paragrafo 4 bis – lettera d septies (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*d septies)      gli Stati membri  
provvedano affinché i sistemi modulari  
europei possano circolare solo nei casi in  
cui siano inseriti in un'operazione di  
trasporto intermodale;*

Or. en

**Emendamento 160**  
**Ciarán Cuffe**  
a nome del gruppo Verts/ALE

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 3 – lettera c**  
Direttiva 96/53/CE  
Articolo 4 – paragrafo 4 bis – lettera d octies (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*d octies)      gli Stati membri  
provvedano affinché, qualora  
l'infrastruttura stradale richieda  
interventi di manutenzione, ampliamento,  
modifica o qualsiasi altra riprogettazione  
per consentire la circolazione dei sistemi  
modulari europei, i relativi costi siano  
coperti parzialmente o interamente dagli  
operatori dei sistemi modulari europei che  
beneficiano di detti interventi;*

Or. en

**Emendamento 161**  
**Ciarán Cuffe**  
a nome del gruppo Verts/ALE

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 3 – lettera c**



Direttiva 96/53/CE  
Articolo 4 – paragrafo 4 bis – lettera d nonies (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*d nonies)      gli Stati membri  
provvedano affinché entro il 1° gennaio  
2030 tutti i sistemi modulari europei siano  
operati da veicoli a emissioni zero;*

Or. en

**Emendamento 162**

**Ciarán Cuffe**

a nome del gruppo Verts/ALE

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 3 – lettera c**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 4 bis – lettera d decies (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*d decies)      gli Stati membri  
provvedano affinché, ogniqualvolta gli  
istituti meteorologici nazionali o altri  
organismi competenti emettono un'allerta  
di condizioni meteorologiche pericolose  
per il traffico, i sistemi modulari europei  
ne siano automaticamente informati e il  
loro uso sulle strade sia interrotto, ove  
necessario, fino alla revoca dell'allerta;*

Or. en

**Emendamento 163**

**Ciarán Cuffe**

a nome del gruppo Verts/ALE

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 3 – lettera c**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 4 bis – lettera d undecies (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*d undecies) gli Stati membri provvedano affinché i conducenti di sistemi modulari europei abbiano un'età minima di 24 anni, possiedano un'esperienza minima di 5 anni nella guida di veicoli di categoria C e CE, non siano stati soggetti a sospensioni della patente di guida negli ultimi 3 anni e siano in possesso di un certificato specifico per la guida di sistemi modulari europei.*

Or. en

**Emendamento 164**  
**Peter Lundgren**

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 3 – lettera c**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 4 bis – comma 6

*Testo della Commissione*

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.

*Emendamento*

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 devono cooperare per il riconoscimento reciproco dei certificati dei conducenti di sistemi modulari europei.***

Or. en

**Emendamento 165**  
**Erik Bergkvist**

## **Proposta di direttiva**

### **Articolo 1 – punto 3 – lettera c**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 4 bis – comma 6

#### *Testo della Commissione*

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.

#### *Emendamento*

Quando uno Stato membro autorizza, a norma del presente paragrafo, la circolazione di sistemi modulari europei **o di veicoli combinati che differiscono da quelli previsti all'allegato I** nel traffico nazionale, detto Stato membro non può rifiutare o vietare la circolazione nel proprio territorio di sistemi modulari europei **o di veicoli combinati che differiscono da quelli previsti all'allegato I** nel traffico internazionale **tra Stati membri consenzienti**, a condizione che tali sistemi non superino i pesi e le dimensioni massimi fissati per i sistemi modulari europei **o i veicoli combinati che differiscono da quelli previsti all'allegato I** nel traffico nazionale.

Or. en

#### *Motivazione*

*È stato dimostrato che i veicoli combinati a grande capacità contribuiscono notevolmente a ridurre il consumo di carburante, le emissioni, il numero di autocarri sulle strade e ad alleviare il problema della carenza di conducenti nell'UE. È essenziale continuare a consentire tale pratica tra Stati membri consenzienti, poiché alcuni non hanno la possibilità di effettuare operazioni transfrontaliere in altro modo a causa, ad esempio, delle differenze tra i requisiti ferroviari. Tali operazioni sono avvenute per decenni senza incidere significativamente sulla concorrenza internazionale nel settore dei trasporti.*

## **Emendamento 166**

**Ciarán Cuffe**

a nome del gruppo Verts/ALE

## **Proposta di direttiva**

### **Articolo 1 – punto 3 – lettera c**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 4 bis – comma 6

*Testo della Commissione*

**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.**

*Emendamento*

**Prima di autorizzare la circolazione dei sistemi modulari europei *sul proprio territorio, gli Stati membri presentano alla Commissione una richiesta motivata in cui illustrano il modo in cui hanno soddisfatto tutte le condizioni di cui alle lettere da a) a d undecies) del presente paragrafo. La Commissione valuta la richiesta e autorizza la circolazione dei sistemi modulari europei nello Stato membro solo se le condizioni sono soddisfatte. La Commissione rende pubbliche le sue valutazioni e le motivazioni di ciascuna decisione presa ai sensi del presente comma.***

Or. en

**Emendamento 167  
Bergur Løkke Rasmussen**

**Proposta di direttiva  
Articolo 1 – punto 3 – lettera c  
Direttiva 96/53/CE  
Articolo 4 – paragrafo 4 bis – comma 6**

*Testo della Commissione*

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.

*Emendamento*

Quando uno Stato membro autorizza, a norma del presente paragrafo, la circolazione di sistemi modulari europei ***o di veicoli combinati che differiscono da quelli previsti all'allegato I*** nel traffico nazionale, detto Stato membro non può rifiutare o vietare la circolazione nel proprio territorio di sistemi modulari europei ***o di veicoli combinati che differiscono da quelli previsti all'allegato I*** nel traffico internazionale, a condizione che tali sistemi non superino i pesi e le dimensioni massimi fissati per i sistemi modulari europei ***o i veicoli combinati che differiscono da quelli previsti all'allegato***

**Emendamento 168**  
**Jan-Christoph Oetjen**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 3 – lettera c**  
Direttiva 96/53/CE  
Articolo 4 – paragrafo 4 bis – comma 6

*Testo della Commissione*

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.

*Emendamento*

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 cooperano per il riconoscimento reciproco dei certificati dei conducenti di sistemi modulari europei.***

*Motivazione*

*Gli Stati membri che consentono la circolazione dei sistemi modulari europei nel traffico internazionale dovrebbero essere incoraggiati a cooperare per riconoscere reciprocamente le qualifiche dei conducenti di sistemi modulari europei di altri Stati membri, per evitare che il mancato riconoscimento della formazione e delle prove in uno Stato membro ospitante diventi un ostacolo all'uso internazionale.*

**Emendamento 169**  
**Rovana Plumb**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 3 – lettera c**

Direttiva 96/53/CE  
Articolo 4 – paragrafo 4 bis – comma 6

*Testo della Commissione*

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.

*Emendamento*

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 cooperano per il riconoscimento reciproco dei certificati dei conducenti di sistemi modulari europei.***

Or. en

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

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 3 – lettera c**  
Direttiva 96/53/CE  
Articolo 4 – paragrafo 4 bis (nuovo) – comma 7

*Testo della Commissione*

Gli Stati membri informano la Commissione qualora consentano la circolazione di sistemi modulari europei nei rispettivi territori.";

*Emendamento*

Gli Stati membri informano la Commissione qualora consentano la circolazione di sistemi modulari europei nei rispettivi territori. ***Tre anni dopo l'entrata in vigore, la Commissione presenta una relazione sulla circolazione transfrontaliera dei veicoli combinati dei sistemi modulari europei nell'UE e, ove del caso, presenta una proposta legislativa debitamente accompagnata da una valutazione d'impatto per ampliare l'ambito di utilizzo.***;"

Or. en

## **Emendamento 171**

**Ciarán Cuffe**

a nome del gruppo Verts/ALE

### **Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 3 – lettera c**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 4 bis (nuovo) – comma 7

#### *Testo della Commissione*

***Gli Stati membri informano la Commissione qualora consentano la circolazione di sistemi modulari europei nei rispettivi territori.***

#### *Emendamento*

***La circolazione di sistemi modulari europei nel traffico internazionale tra due Stati membri confinanti è consentita solo se al momento dell'entrata in vigore della presente direttiva esiste già un traffico transfrontaliero diffuso, regolare e non basato su prove, di sistemi modulari europei tra i due Stati membri, nel rispetto delle condizioni di cui al paragrafo 4 bis.***

Or. en

## **Emendamento 172**

**Peter Lundgren**

### **Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 3 – lettera c**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 4 bis – nuovo comma

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

***Tre anni dopo l'entrata in vigore, la Commissione presenta una relazione sulla circolazione transfrontaliera dei veicoli combinati dei sistemi modulari europei nell'UE e, ove del caso, presenta una proposta legislativa debitamente accompagnata da una valutazione d'impatto per ampliare l'ambito di utilizzo.***

Or. en

**Emendamento 173**  
**Rovana Plumb**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 3 – lettera c**  
Direttiva 96/53/CE  
Articolo 4 – paragrafo 4 bis – nuovo comma

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*Tre anni dopo l'entrata in vigore, la Commissione presenta una relazione sulla circolazione transfrontaliera dei veicoli combinati dei sistemi modulari europei nell'UE e, ove del caso, presenta una proposta legislativa debitamente accompagnata da una valutazione d'impatto per ampliare l'ambito di utilizzo.*

Or. en

**Emendamento 174**  
**Pablo Arias Echeverría, José Ramón Bauzá Díaz**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 3 – lettera c**  
Direttiva 96/53/CE  
Articolo 4 – paragrafo 4 bis – nuovo comma

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*A partire dal 1° gennaio 2040, gli Stati membri che autorizzano nei rispettivi territori la circolazione di veicoli o veicoli combinati di sistemi modulari europei impegnati nel traffico internazionale, valutano se lo stato degli sviluppi tecnologici dei mercati consente di eliminare gradualmente l'uso di sistemi modulari europei alimentati a combustibili fossili.*

Or. en



**Emendamento 175**  
**Peter Lundgren**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 3 – lettera d**  
Direttiva 96/53/CE  
Articolo 4 – paragrafo 5 – comma 1

*Testo della Commissione*

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. In particolare le prove relative a sistemi modulari europei sono consentite per **un massimo di** cinque anni. Il numero di prove non è soggetto a limitazioni. Gli Stati membri ne informano la Commissione.

*Emendamento*

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. In particolare le prove relative a sistemi modulari europei sono consentite per cinque anni **e tale periodo può essere rinnovato una volta. Nel caso in cui uno Stato membro rinnovi il periodo di prova relativo ai sistemi modulari europei, fornisce alla Commissione una giustificazione adeguata.** Il numero di prove non è soggetto a limitazioni. Gli Stati membri ne informano la Commissione.

Or. en

*Motivazione*

*Il periodo di prova è limitato a cinque anni, che potrebbero non essere sufficienti per determinare il livello di maturità di un concetto di veicolo in tutte le circostanze. Dovrebbe essere possibile una proroga di tale periodo, la quale dovrebbe essere tuttavia soggetta a un'adeguata giustificazione fornita alle autorità nazionali competenti pertinenti.*

**Emendamento 176**  
**Massimiliano Salini**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 3 – lettera d**  
Direttiva 96/53/CE  
Articolo 4 – paragrafo 5 – comma 1

*Testo della Commissione*

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. In particolare le prove relative a sistemi modulari europei sono consentite per un massimo di cinque anni. Il numero di prove non è soggetto a limitazioni. Gli Stati membri ne informano la Commissione.

*Emendamento*

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 in questione non possono essere svolte per trasporto ferroviario o 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. Il numero di prove non è soggetto a limitazioni. Gli Stati membri ne informano la Commissione.

Or. en

**Emendamento 177**

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

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 3 – lettera d**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 5 – comma 1

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

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. In particolare le prove relative a sistemi modulari europei sono consentite per un massimo di cinque anni. Il numero di prove non è soggetto a limitazioni. Gli Stati membri ne informano la Commissione.

determinate operazioni di trasporto nazionale o internazionale durante il periodo di prova. In particolare le prove relative a sistemi modulari europei sono consentite per cinque anni **e tale periodo di prova può essere rinnovati per altri cinque 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.

Or. en

#### *Motivazione*

*Un periodo di prova limitato a cinque anni potrebbe non essere sufficiente per determinare il livello di maturità di un concetto di veicolo. Inoltre, per molte piccole e medie imprese, le prove rappresentano un investimento significativo e una limitazione del periodo di prova a cinque anni potrebbe influire negativamente sulla loro volontà di investire e innovare, ad esempio con veicoli più efficienti dal punto di vista energetico. Pertanto, dovrebbe essere possibile rinnovare una volta un periodo di prova con una giustificazione adeguata.*

#### **Emendamento 178**

##### **Ciarán Cuffe**

a nome del gruppo Verts/ALE

#### **Proposta di direttiva**

##### **Articolo 1 – punto 3 – lettera d**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 5 – comma 1

#### *Testo della Commissione*

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. In particolare le prove relative a sistemi modulari europei sono

#### *Emendamento*

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 durante il periodo di prova **solo dopo aver garantito il rispetto delle condizioni di cui al paragrafo 4 bis del**

consentite per un massimo di *cinque* anni.  
***Il numero di prove non è soggetto a limitazioni.*** Gli Stati membri *ne informano la* Commissione.

***presente articolo.*** In particolare le prove relative a sistemi modulari europei sono consentite per un massimo di *tre* anni. Gli Stati membri ***richiedono l'autorizzazione della*** Commissione ***ai sensi del paragrafo 4 bis.***

Or. en

## **Emendamento 179** **Jan-Christoph Oetjen**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 3 – lettera d**  
Direttiva 96/53/CE  
Articolo 4 – paragrafo 5 – comma 1

### *Testo della Commissione*

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. In particolare le prove relative a sistemi modulari europei ***sono consentite per un massimo di cinque anni.*** Il numero di prove non è soggetto a limitazioni. Gli Stati membri ne informano la Commissione.

### *Emendamento*

Gli Stati membri possono autorizzare 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. In particolare ***sono consentite*** le prove relative a sistemi modulari europei. Il numero di prove non è soggetto a limitazioni. Gli Stati membri ne informano la Commissione.

Or. en

### *Motivazione*

*Una limitazione temporale ridurrà gli incentivi per le imprese a investire in sistemi di gestione ambientale innovativi e più efficienti dal punto di vista energetico. In particolare per le PMI è difficile comprendere perché dovrebbero investire in modo significativo in un sistema di gestione ambientale se la sua aspettativa di vita è superiore a cinque anni, ma il suo utilizzo può essere limitato.*

**Emendamento 180**  
**Bergur Løkke Rasmussen**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 3 – lettera d**  
Direttiva 96/53/CE  
Articolo 4 – paragrafo 5 – comma 1

*Testo della Commissione*

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. In particolare le prove relative a sistemi modulari europei **sono consentite per un massimo di cinque anni**. Il numero di prove non è soggetto a limitazioni. Gli Stati membri ne informano la Commissione.

*Emendamento*

Gli Stati membri possono autorizzare 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. In particolare **sono consentite** le prove relative a sistemi modulari europei. Il numero di prove non è soggetto a limitazioni. Gli Stati membri ne informano la Commissione.

Or. en

**Emendamento 181**  
**Dominique Riquet**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 3 – lettera d**  
Direttiva 96/53/CE  
Articolo 4 – paragrafo 5 – comma 1

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

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 durante il periodo di prova. In

periodo di prova. In particolare le prove relative a sistemi modulari europei sono consentite per un massimo di cinque anni. Il numero di prove non è soggetto a limitazioni. Gli Stati membri ne informano la Commissione.

particolare le prove relative a sistemi modulari europei sono consentite per un massimo di cinque anni. Il numero di prove non è soggetto a limitazioni. Gli Stati membri ne informano la Commissione.

Or. en

## **Emendamento 182**

**Ciarán Cuffe**

a nome del gruppo Verts/ALE

### **Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 3 – lettera e**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 5 bis

#### *Testo della Commissione*

"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 dai sistemi di monitoraggio istituiti dagli Stati membri di cui al paragrafo 4 bis, lettera d), e al paragrafo 5 del presente articolo.";

#### *Emendamento*

"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, **connessi alle lettere da a) a d undecies) del presente articolo**, che devono essere forniti dai sistemi di monitoraggio istituiti dagli Stati membri di cui al paragrafo 4 bis, lettera d), e al paragrafo 5 del presente articolo.";

Or. en

## **Emendamento 183**

**Ciarán Cuffe**

a nome del gruppo Verts/ALE

### **Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 3 – lettera e bis (nuova)**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 5 ter (nuovo)

*e bis) è inserito il seguente paragrafo 5 ter:*

*"5 ter. Entro il 30 giugno 2025, la Commissione provvede affinché tutti i requisiti e le tecnologie per i veicoli pesanti ai sensi del regolamento (UE) 2019/2144<sup>1 bis</sup> siano resi applicabili e, ove necessario, modificati per i sistemi modulari europei, al fine di tenere conto del potenziale aumento del rischio per la sicurezza stradale rappresentato da tali veicoli.";*

---

*<sup>1 bis</sup> 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 (Testo rilevante ai fini del SEE).*

Or. en

**Emendamento 184**  
**Jan-Christoph Oetjen**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 4 – parte introduttiva**  
Direttiva 96/53/CE  
Articoli 4 bis e 4 ter

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

4) sono inseriti i seguenti articoli 4 bis, 4 ter e **4 quater**:

Or. en

**Emendamento 185**  
**Kateřina Konečná**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 4 – parte introduttiva**  
Direttiva 96/53/CE  
Articoli 4 bis e 4 ter

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

4) **è inserito il seguente articolo 4 bis:**

Or. en

*Motivazione*

*Consentire ai veicoli a combustione di aumentare da 40 a 44 tonnellate scoraggerà gli attori del mercato a passare dai veicoli a combustione a quelli elettrici e consentire accordi bilaterali tra gli Stati membri per applicare pesi e dimensioni superiori a quelli stabiliti nella presente direttiva nel traffico transfrontaliero rende la direttiva obsoleta.*

**Emendamento 186**  
**Bergur Løkke Rasmussen**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 4**  
Direttiva 96/53/CE  
Articolo 4 bis – lettera b



*Testo della Commissione*

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;

*Emendamento*

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. ***Sono incluse le informazioni relative alle restrizioni in materia di altezza;***

Or. en

**Emendamento 187**  
**Rovana Plumb**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 4**  
Direttiva 96/53/CE  
Articolo 4 bis – lettera b

*Testo della Commissione*

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;

*Emendamento*

b) un punto di accesso nazionale unico che consenta 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. ***È necessario includere le informazioni relative alle restrizioni in materia di altezza;***

Or. en

**Emendamento 188**  
**Peter Lundgren**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 4**  
Direttiva 96/53/CE  
Articolo 4 bis – lettera b

*Testo della Commissione*

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;

*Emendamento*

b) un punto di accesso nazionale unico che consenta 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. ***Sono incluse le informazioni relative alle restrizioni in materia di altezza;***

Or. en

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

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 4**  
Direttiva 96/53/CE  
Articolo 4 bis – paragrafo 2

*Testo della Commissione*

2. La Commissione **può adottare** atti di esecuzione che stabiliscono un modulo di domanda standard comune e armonizzano le norme e le procedure per il rilascio delle autorizzazioni nazionali o delle disposizioni analoghe di cui al paragrafo 1 del presente articolo e all'articolo 4, paragrafo 3. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 10 decies, paragrafo 2.

*Emendamento*

2. La Commissione **adotta** atti di esecuzione che stabiliscono un modulo di domanda standard comune **per l'immatricolazione e l'autorizzazione dei veicoli** e armonizzano le norme e le procedure per il rilascio delle autorizzazioni nazionali, **anche in formato digitale**, 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 eccezionali**. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 10 decies, paragrafo 2.

Or. en

## Motivazione

*Attualmente, tutti gli Stati membri richiedono le stesse informazioni durante la procedura di richiesta delle autorizzazioni per i trasporti eccezionali, ma in formati diversi e nella propria lingua nazionale, creando inutili oneri burocratici. La semplificazione delle procedure di richiesta tra gli Stati membri non richiede alcuna modifica delle responsabilità dei trasportatori o dei metodi di rilascio delle autorizzazioni.*

### **Emendamento 190** **Kosma Złotowski**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 4**  
Direttiva 96/53/CE  
Articolo 4 bis – paragrafo 2

#### *Testo della Commissione*

2. La Commissione **può adottare** atti di esecuzione che stabiliscono un modulo di domanda standard comune **e** armonizzano le norme e le procedure per il rilascio delle autorizzazioni nazionali o delle disposizioni analoghe di cui al paragrafo 1 del presente articolo e all'articolo 4, paragrafo 3. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 10 decies, paragrafo 2.

#### *Emendamento*

2. La Commissione **adotta** atti di esecuzione che stabiliscono un modulo di domanda standard comune **per l'immatricolazione e l'autorizzazione dei veicoli**, armonizzano le norme e le procedure per il rilascio delle autorizzazioni nazionali, **anche in formato digitale**, o delle disposizioni analoghe di cui al paragrafo 1 del presente articolo e all'articolo 4, paragrafo 3, **e armonizzano le norme per la scorta dei trasporti eccezionali**. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 10 decies, paragrafo 2.

Or. pl

### **Emendamento 191** **Bergur Løkke Rasmussen**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 4**  
Direttiva 96/53/CE  
Articolo 4 bis – paragrafo 2

*Testo della Commissione*

2. La Commissione **può adottare** atti di esecuzione che stabiliscono un modulo di domanda standard comune e armonizzano le norme e le procedure per il rilascio delle autorizzazioni nazionali o delle disposizioni analoghe di cui al paragrafo 1 del presente articolo e all'articolo 4, paragrafo 3. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 10 decies, paragrafo 2.

*Emendamento*

2. La Commissione **adotta** atti di esecuzione che stabiliscono un modulo di domanda standard comune **per l'immatricolazione e l'autorizzazione dei veicoli** e armonizzano le norme e le procedure per il rilascio delle autorizzazioni nazionali o delle disposizioni analoghe di cui al paragrafo 1 del presente articolo e all'articolo 4, paragrafo 3. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 10 decies, paragrafo 2.

Or. en

**Emendamento 192**

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

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 4**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 bis – paragrafo 2

*Testo della Commissione*

2. La Commissione **può adottare** atti di esecuzione che stabiliscono un modulo di domanda standard comune e armonizzano le norme e le procedure per il rilascio delle autorizzazioni nazionali o delle disposizioni analoghe di cui al paragrafo 1 del presente articolo e all'articolo 4, paragrafo 3. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 10 decies, paragrafo 2.

*Emendamento*

2. La Commissione **adotta** atti di esecuzione che stabiliscono un modulo di domanda standard comune **per l'immatricolazione e l'autorizzazione dei veicoli** e armonizzano le norme e le procedure per il rilascio delle autorizzazioni nazionali o delle disposizioni analoghe di cui al paragrafo 1 del presente articolo e all'articolo 4, paragrafo 3. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 10 decies, paragrafo 2.

Or. en

*Motivazione*

*Attualmente, gli Stati membri richiedono le stesse informazioni durante la procedura di richiesta, ma in formati diversi e nella propria lingua nazionale. La semplificazione delle*

*procedure di richiesta con uno standard comune per tutti gli Stati membri ridurrà l'onere amministrativo degli operatori dei trasporti eccezionali, comportando anche un risparmio economico.*

### **Emendamento 193**

**Markus Ferber, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska**

#### **Proposta di direttiva**

##### **Articolo 1 – punto 4**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 bis – paragrafo 2

#### *Testo della Commissione*

2. La Commissione **può adottare** atti di esecuzione che stabiliscono un modulo di domanda standard comune e armonizzano le norme e le procedure per il rilascio delle autorizzazioni nazionali o delle disposizioni analoghe di cui al paragrafo 1 del presente articolo e all'articolo 4, paragrafo 3. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 10 decies, paragrafo 2.

#### *Emendamento*

2. La Commissione **adotta** atti di esecuzione che stabiliscono un modulo di domanda standard comune **per l'immatricolazione e l'autorizzazione dei veicoli** e armonizzano le norme e le procedure per il rilascio delle autorizzazioni nazionali o delle disposizioni analoghe di cui al paragrafo 1 del presente articolo e all'articolo 4, paragrafo 3. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 10 decies, paragrafo 2.

Or. en

### **Emendamento 194**

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

#### **Proposta di direttiva**

##### **Articolo 1 – punto 4**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 bis – paragrafo 2

#### *Testo della Commissione*

2. La Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscono un modulo di domanda standard comune e armonizzano le norme e le procedure per il rilascio delle autorizzazioni nazionali o delle disposizioni analoghe di cui al

#### *Emendamento*

2. La Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscono un modulo di domanda standard comune **a livello dell'UE** e armonizzano le norme e le procedure per il rilascio delle autorizzazioni nazionali o delle

paragrafo 1 del presente articolo e all'articolo 4, paragrafo 3. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 10 decies, paragrafo 2.

disposizioni analoghe di cui al paragrafo 1 del presente articolo e all'articolo 4, paragrafo 3. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 10 decies, paragrafo 2.

Or. en

**Emendamento 195**  
**Peter Lundgren**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 4**  
Direttiva 96/53/CE  
Articolo 4 bis – paragrafo 2

*Testo della Commissione*

2. La Commissione **può adottare** atti di esecuzione che stabiliscono un modulo di domanda standard comune e armonizzano le norme e le procedure per il rilascio delle autorizzazioni nazionali o delle disposizioni analoghe di cui al paragrafo 1 del presente articolo e all'articolo 4, paragrafo 3. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 10 decies, paragrafo 2.

*Emendamento*

2. La Commissione **adotta** atti di esecuzione che stabiliscono un modulo di domanda standard comune e armonizzano le norme e le procedure per il rilascio delle autorizzazioni nazionali o delle disposizioni analoghe di cui al paragrafo 1 del presente articolo e all'articolo 4, paragrafo 3. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 10 decies, paragrafo 2.

Or. en

**Emendamento 196**  
**Kateřina Konečná**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 4**  
Direttiva 96/53/CE  
Articolo 4 ter

*Testo della Commissione*

**Articolo 4 ter**

**1. Quando uno Stato membro, a**

*Emendamento*

**soppresso**

*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.";*

Or. en

#### *Motivazione*

*Consentire ai veicoli a combustione di aumentare da 40 a 44 tonnellate scoraggerà gli attori del mercato a passare dai veicoli a combustione a quelli a emissioni zero e consentire accordi bilaterali tra gli Stati membri per applicare pesi e dimensioni superiori a quelli stabiliti nella presente direttiva nel traffico transfrontaliero rende la direttiva obsoleta.*

#### **Emendamento 197**

**Ciarán Cuffe**

a nome del gruppo Verts/ALE

#### **Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 4**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 ter – paragrafo 1

#### *Testo della Commissione*

1. Quando uno Stato membro, a

#### *Emendamento*

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.

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 può **decidere di consentire** l'uso nel proprio territorio, nel traffico internazionale, di 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, **che i percorsi utilizzati da tali veicoli non siano in concorrenza con i modi di trasporto ferroviario o per vie navigabili e che sia soddisfatta almeno una delle seguenti condizioni:**

**a) il veicolo combinato è a emissioni zero;**

**b) il veicolo combinato è utilizzato per operazioni di trasporto intermodale.**

**La lettera b) del presente paragrafo si applica fino al 31 dicembre 2030.**

Or. en

## **Emendamento 198** **Markus Ferber**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 4**  
Direttiva 96/53/CE  
Articolo 4 ter – paragrafo 1

### *Testo della Commissione*

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

### *Emendamento*

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.

merci, purché tali veicoli combinati non presentino un peso massimo autorizzato superiore a **46** tonnellate.

Or. en

#### *Motivazione*

*Per stimolare l'adozione di veicoli a emissioni zero, l'intermodalità e aumentare gli sforzi di decarbonizzazione, consentendo nel contempo un carico utile supplementare, sono concesse 44 tonnellate ai veicoli a motore a tre assi con semirimorchi a tre assi e ulteriori 2 tonnellate per i veicoli a emissioni zero, i veicoli ad alimentazione alternativa o coinvolti nel trasporto intermodale. L'aumento complessivo a 44 tonnellate garantisce un minor numero di viaggi per ridurre le emissioni di gas a effetto serra.*

#### **Emendamento 199** **Bergur Løkke Rasmussen**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 4**  
Direttiva 96/53/CE  
Articolo 4 ter – paragrafo 1

#### *Testo della Commissione*

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.

#### *Emendamento*

1. ***Ciascuno*** Stato membro ***può stabilire i propri pesi e le proprie dimensioni, ma deve consentire*** la circolazione nel proprio territorio di veicoli combinati ***con un*** peso massimo ***di 60 tonnellate sulla rete TEN-T*** e 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 **60** tonnellate.

Or. en

#### **Emendamento 200** **Ciarán Cuffe** a nome del gruppo Verts/ALE

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 4**  
Direttiva 96/53/CE  
Articolo 4 ter – paragrafo 2

*Testo della Commissione*

**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.**

*Emendamento*

**soppresso**

Or. en

**Emendamento 201**  
**Bergur Løkke Rasmussen**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 4**  
Direttiva 96/53/CE  
Articolo 4 ter – paragrafo 2

*Testo della Commissione*

**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.**

*Emendamento*

**2. In deroga al paragrafo 1, il limite di 60 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.**

Or. en

**Emendamento 202**  
**Markus Ferber**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 4**  
Direttiva 96/53/CE  
Articolo 4 ter – paragrafo 2

*Testo della Commissione*

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.

*Emendamento*

2. In deroga al paragrafo 1, il limite di **46** 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.

Or. en

**Emendamento 203**

**Jan-Christoph Oetjen, Ondřej Kovařík**

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 4**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 ter – paragrafo 3

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

**soppresso**

Or. en

**Emendamento 204**

**Ciarán Cuffe**

a nome del gruppo Verts/ALE

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 4**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 ter – paragrafo 3

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

**soppresso**

**Emendamento 205**  
**Markus Ferber**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 4**  
Direttiva 96/53/CE  
Articolo 4 ter – paragrafo 3

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

3. In considerazione del previsto aumento della diffusione dei veicoli a emissioni zero, il presente articolo si applica fino al 31 dicembre **2039, purché le condizioni abilitanti del mercato lo consentano**.";

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

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 4**  
Direttiva 96/53/CE  
Articolo 4 ter – paragrafo 3

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

3. In considerazione del previsto aumento della diffusione dei veicoli a emissioni zero, il presente articolo si applica fino al 31 dicembre **2039, purché le condizioni abilitanti siano soddisfatte**.";

*Motivazione*

*È importante che gli operatori siano incentivati a decarbonizzare il trasporto su strada. Tuttavia, per garantire la certezza del diritto e la coerenza legislativa, le tempistiche per l'eliminazione graduale dovrebbero essere adeguate il più possibile agli obiettivi di cui al regolamento che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli*

*pesanti. Le condizioni abilitanti comprendono, ad esempio, la disponibilità di infrastrutture e di veicoli a emissioni zero.*

### **Emendamento 207**

**Peter Lundgren**

#### **Proposta di direttiva**

##### **Articolo 1 – punto 4**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 ter – paragrafo 3

#### *Testo della Commissione*

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

#### *Emendamento*

3. In considerazione del previsto aumento della diffusione dei veicoli a emissioni zero, ***l'applicazione del*** presente articolo ***sarà valutata nel 2040.***";

Or. en

### **Emendamento 208**

**Bergur Løkke Rasmussen**

#### **Proposta di direttiva**

##### **Articolo 1 – punto 4**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 ter – paragrafo 3

#### *Testo della Commissione*

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

#### *Emendamento*

3. In considerazione del previsto aumento della diffusione dei veicoli a emissioni zero, il presente articolo ***sarà valutato nel 2035.***";

Or. en

### **Emendamento 209**

**Jan-Christoph Oetjen**

#### **Proposta di direttiva**

##### **Articolo 1 – punto 4**

Direttiva 96/53/CE  
Articolo 4 quater (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**Articolo 4 quater**

***La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono corridoi per il trasporto eccezionale su strada e una procedura di richiesta di autorizzazione semplificata per l'utilizzo di tali corridoi. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 10 decies, paragrafo 2.***

Or. en

**Emendamento 210**  
**Ciarán Cuffe**  
a nome del gruppo Verts/ALE

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 5 – lettera a bis (nuova)**  
Direttiva 96/53/CE  
Articolo 6 – paragrafo 4

*Testo in vigore*

*Emendamento*

4. I veicoli muniti di una prova di conformità ***possono essere*** sottoposti a:  
— controlli a campione, per quanto riguarda le norme comuni relative ai pesi;  
— controlli solo in caso di sospetto di non conformità alla presente direttiva, per quanto riguarda le norme comuni relative alle dimensioni.

***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 solo in caso di sospetto di non conformità alla presente direttiva, per quanto riguarda le norme comuni relative alle dimensioni."***

Or. en Directive 96/53/ EC

**Emendamento 211**  
**Ciarán Cuffe**

a nome del gruppo Verts/ALE

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 5 – lettera c**  
Direttiva 96/53/CE  
Articolo 6 – paragrafo 7

<i>Testo della Commissione</i>	<i>Emendamento</i>
<p>c) <b>è aggiunto il seguente paragrafo 7:</b></p> <p>"</p> <p><b>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.</b></p> <p>";</p>	<p><b>soppresso</b></p>

Or. en

*Motivazione*

*La presente disposizione dovrebbe essere trattata nell'ambito della revisione della direttiva in materia di trasporti combinati.*

**Emendamento 212**  
**Ciarán Cuffe**  
a nome del gruppo Verts/ALE

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 7**  
Direttiva 96/53/CE  
Articolo 8 quater

7) *è inserito il seguente articolo 8 quater:*

*soppresso*

"

**Articolo 8 quater**

*I trasportatori di veicoli a carrozzerie 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 autorizzati.*

*Lo sbalzo o il supporto del carico dei trasportatori di veicoli non può sporgere rispetto al carico. Il carico può sporgere dalla parte anteriore del veicolo trainante fino a un massimo di 0,5 metri, a condizione che il primo asse del veicolo trasportato poggi sulla struttura del rimorchio. Il carico può sporgere dalla parte posteriore fino a un massimo di 1,5 metri, a condizione che l'ultimo asse del veicolo trasportato poggi sulla struttura del rimorchio.*

";

Or. en

*Motivazione*

*La presente disposizione aumenta la concorrenza tra il trasporto merci su strada e il trasporto ferroviario. È logico che gli autocarri siano utilizzati per il trasporto di autovetture su strada per brevi distanze, ma non che siano incentivati con una maggiore lunghezza per i viaggi transfrontalieri. Inoltre, come indicato nella valutazione d'impatto, i sovraccarichi che superano il limite di progetto aumentano notevolmente i rischi per la sicurezza.*

**Emendamento 213**  
**Peter Lundgren**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 7**  
Direttiva 96/53/CE  
Articolo 8 quater



*Testo della Commissione*

I trasportatori di veicoli **a carrozzerie 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 **autorizzati**.

**Lo sbalzo o il supporto del carico dei trasportatori di veicoli non può sporgere rispetto al carico.** Il carico può sporgere dalla parte anteriore del veicolo **trainante** fino a un massimo di 0,5 metri, a condizione che **il primo asse** del veicolo trasportato **poggi** sulla struttura **del rimorchio**. Il carico può sporgere **dalla parte posteriore** fino a un massimo di 1,5 metri, a condizione che l'**ultimo** asse del veicolo trasportato poggi sulla struttura del rimorchio.";

*Emendamento*

I trasportatori di veicoli 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 **posteriori estensibili**.

Il carico può sporgere dalla parte anteriore del **trasportatore del** veicolo, **ad eccezione degli autoarticolati**, fino a un massimo di 0,5 metri, a condizione che **gli assi** del veicolo trasportato **poggino** sulla struttura **della carrozzeria**. **Sulla parte posteriore**, il carico può sporgere fino a un massimo di 1,5 metri, a condizione che l'asse **anteriore** del veicolo trasportato poggi sulla struttura del rimorchio. **Il supporto del carico posteriore estensibile non può sporgere oltre il carico a sbalzo.**";

Or. en

**Emendamento 214**  
**Markus Ferber**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 7**  
Direttiva 96/53/CE  
Articolo 8 quater – comma 1

*Testo della Commissione*

I trasportatori di veicoli **a carrozzerie 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 autorizzati.

*Emendamento*

I trasportatori di veicoli 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 autorizzati, **quali supporti del carico posteriori estensibili**.

Or. en

**Emendamento 215**  
**Jan-Christoph Oetjen, Elsi Katainen**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 7**  
Direttiva 96/53/CE  
Articolo 8 quater – comma 1

*Testo della Commissione*

I trasportatori di veicoli a carrozzerie 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 **autorizzati**.

*Emendamento*

I trasportatori di veicoli a carrozzerie 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 **posteriori estensibili**.

Or. en

*Motivazione*

*Non esiste una definizione di quali siano i supporti del carico autorizzati. È pertanto necessario un chiarimento.*

**Emendamento 216**  
**Marco Campomenosi**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 7**  
Direttiva 96/53/CE  
Articolo 8 quater – comma 1

*Testo della Commissione*

I trasportatori di veicoli a carrozzerie 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 autorizzati.

*Emendamento*

I trasportatori di veicoli a carrozzerie aperte possono superare le lunghezze massime di cui all'allegato I, punto 1.1, quando sono caricati, fino a un totale di **21** metri, utilizzando supporti del carico autorizzati.

Or. it

**Emendamento 217**  
**Massimiliano Salini**

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 7**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 8 quater – comma 1

*Testo della Commissione*

I trasportatori di veicoli a carrozzerie 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 autorizzati.

*Emendamento*

I trasportatori di veicoli a carrozzerie aperte possono superare le lunghezze massime di cui all'allegato I, punto 1.1, quando sono caricati, fino a un totale di **21** metri, utilizzando supporti del carico autorizzati.

Or. en

**Emendamento 218**

**Rovana Plumb**

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 7**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 8 quater – comma 1

*Testo della Commissione*

I trasportatori di veicoli **a carrozzerie 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 **autorizzati**.

*Emendamento*

I trasportatori di veicoli 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 **posteriori estensibili**.

Or. en

**Emendamento 219**

**Bergur Løkke Rasmussen**

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 7**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 8 quater – comma 1

*Testo della Commissione*

I trasportatori di veicoli **a carrozzerie 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 autorizzati.

*Emendamento*

I trasportatori di veicoli 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 autorizzati.

Or. en

**Emendamento 220**  
**Rovana Plumb**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 7**  
Direttiva 96/53/CE  
Articolo 8 quater – comma 2

*Testo della Commissione*

***Lo sbalzo o il supporto del carico dei trasportatori di veicoli non può sporgere rispetto al carico.*** Il carico può sporgere dalla parte anteriore del veicolo ***trainante*** fino a un massimo di 0,5 metri, a condizione che ***il primo asse*** del veicolo trasportato ***poggi*** sulla struttura ***del rimorchio***. Il carico può sporgere ***dalla parte posteriore*** fino a un massimo di 1,5 metri, a condizione che l'***ultimo*** asse del veicolo ***trasportato poggi*** sulla struttura del rimorchio.";

*Emendamento*

Il carico può sporgere dalla parte anteriore del ***trasportatore del*** veicolo, ***ad eccezione degli autoarticolati***, fino a un massimo di 0,5 metri, a condizione che ***gli assi*** del veicolo trasportato ***poggino*** sulla struttura ***della carrozzeria***. ***Sulla parte posteriore***, il carico può sporgere fino a un massimo di 1,5 metri, a condizione che l'asse ***anteriore o gli assi anteriori*** del veicolo ***o dei veicoli trasportati poggino*** sulla struttura del rimorchio. ***Il supporto del carico posteriore estensibile non può sporgere oltre il carico a sbalzo.***";

Or. en

**Emendamento 221**  
**Markus Ferber**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 7**  
Direttiva 95/53/CE  
Articolo 8 quater – comma 2

*Testo della Commissione*

***Lo sbalzo o il supporto del carico dei trasportatori di veicoli non può sporgere rispetto al carico.*** Il carico può sporgere dalla parte anteriore del veicolo *trainante* fino a un massimo di 0,5 metri, a condizione che ***il primo asse*** del veicolo trasportato ***poggi*** sulla struttura del rimorchio. Il carico può sporgere dalla parte posteriore fino a un massimo di 1,5 metri, a condizione che l'***ultimo*** asse del veicolo trasportato ***poggi*** sulla struttura del rimorchio.";

*Emendamento*

Il carico può sporgere dalla parte anteriore del ***trasportatore del*** veicolo, ***ad eccezione degli autoarticolati***, fino a un massimo di 0,5 metri, a condizione che ***gli assi*** del veicolo trasportato ***poggino*** sulla struttura del rimorchio. Il carico può sporgere dalla parte posteriore fino a un massimo di 1,5 metri, a condizione che l'asse ***anteriore*** del veicolo trasportato ***poggi*** sulla struttura del rimorchio.";

Or. en

*Motivazione*

*Chiarimento in quanto non esiste una definizione riconosciuta di trasportatori di veicoli a carrozzerie aperte o chiuse e per lasciare spazio a progettazioni parziali o future che entrano nel mercato, riflettendo nel contempo anche la realtà operativa del settore dei trasportatori.*

**Emendamento 222**

**Massimiliano Salini**

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 7**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 8 quater – comma 2

*Testo della Commissione*

Lo sbalzo o il supporto del carico dei trasportatori di veicoli non può sporgere rispetto al carico. Il carico può sporgere dalla parte anteriore del veicolo *trainante* fino a un massimo di 0,5 metri, a condizione che il primo asse del veicolo trasportato ***poggi*** sulla struttura del ***rimorchio***. Il carico può sporgere dalla parte posteriore fino a un massimo di 1,5 metri, a condizione che l'***ultimo*** asse del veicolo trasportato ***poggi*** sulla struttura del rimorchio.";

*Emendamento*

Lo sbalzo o il supporto del carico dei trasportatori di veicoli non può sporgere rispetto al carico. Il carico può sporgere dalla parte anteriore del veicolo *trainante* fino a un massimo di 0,5 metri, a condizione che il primo asse del veicolo trasportato ***poggi*** sulla struttura del ***veicolo a motore***. Il carico può sporgere dalla parte posteriore fino a un massimo di 1,5 metri, a condizione che l'***ultimo*** asse del veicolo trasportato ***poggi*** sulla struttura del rimorchio.

**Emendamento 223**  
**Marco Campomenosi**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 7**  
Direttiva 96/53/CE  
Articolo 8 quater – comma 2

*Testo della Commissione*

Lo sbalzo o il supporto del carico dei trasportatori di veicoli non può sporgere rispetto al carico. Il carico può sporgere dalla parte anteriore del veicolo trainante fino a un massimo di 0,5 metri, a condizione che il primo asse del veicolo trasportato poggi sulla struttura del **rimorchio**. Il carico può sporgere dalla parte posteriore fino a un massimo di 1,5 metri, a condizione che l'ultimo asse del veicolo trasportato poggi sulla struttura del rimorchio.”;

*Emendamento*

Lo sbalzo o il supporto del carico dei trasportatori di veicoli non può sporgere rispetto al carico. Il carico può sporgere dalla parte anteriore del veicolo trainante fino a un massimo di 0,5 metri, a condizione che il primo asse del veicolo trasportato poggi sulla struttura del **veicolo a motore**. Il carico può sporgere dalla parte posteriore fino a un massimo di 1,5 metri, a condizione che l'ultimo asse del veicolo trasportato poggi sulla struttura del rimorchio.”;

Or. it

**Emendamento 224**  
**Peter Lundgren**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 8 – lettera a**  
Direttiva 96/53/CE  
Articolo 9 bis – paragrafo 1

*Testo della Commissione*

"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. Qualsiasi superamento delle

*Emendamento*

"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, prestazioni di sicurezza superiori **e maggiore comfort per il**

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.

*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.

Or. en

**Emendamento 225**  
**Mario Furore**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 8 – lettera a**  
Direttiva 96/53/CE  
Articolo 9 bis – paragrafo 1

*Testo della Commissione*

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. 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.

*Emendamento*

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. 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. ***I servizi igienici, qualora previsti, all'interno delle cabine non possono essere rimossi per consentire l'installazione di tecnologie a emissioni zero.***

**Emendamento 226**

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

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 8 – lettera a**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 9 bis – paragrafo 1

*Testo della Commissione*

"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. 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.

*Emendamento*

"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, ***maggiore comfort per il conducente*** e prestazioni di sicurezza superiori. 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.

**Emendamento 227**

**Markus Ferber**

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 8 – lettera a**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 9 bis – paragrafo 1



*Testo della Commissione*

"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. 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.

*Emendamento*

"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, prestazioni di sicurezza superiori **e maggiore 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.

Or. en

*Motivazione*

*Il settore del trasporto merci su strada sta riscontrando una carenza cronica di conducenti, e il miglioramento della sicurezza e del comfort generale sono fondamentali come fattore di attenuazione.*

**Emendamento 228**

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

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 8 – lettera a**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 9 bis – paragrafo 1

*Testo della Commissione*

"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

*Emendamento*

"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. 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.

energetica, 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.

Or. en

## **Emendamento 229**

**Ciarán Cuffe**

a nome del gruppo Verts/ALE

### **Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 8 bis (nuovo)**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 9 ter (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(8 bis) è inserito il seguente articolo 9 ter:**

**"Articolo 9 ter**

**Entro un anno dall'entrata in vigore della presente direttiva, la Commissione europea modifica la legislazione pertinente in materia di omologazione, compreso il regolamento (UE) 2018/858<sup>6 bis</sup>, per garantire che i veicoli nuovi o i veicoli combinati nuovi siano tecnicamente e operativamente compatibili con i requisiti del trasbordo intermodale, compresi, a titolo esemplificativo, i requisiti di peso, forma, dimensioni, sollevabilità con la gru, resistenza alle forze aeree ferroviarie e retrattilità e ripiegabilità dei dispositivi sporgenti.";**

---

*6 bis 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.*

Or. en

#### *Motivazione*

*Attualmente la maggior parte delle unità stradali non è compatibile con il trasporto ferroviario o per vie navigabili e, per evitare di ostacolare un importante segmento di mercato (soprattutto alla luce delle modifiche introdotte nell'allegato I), è fondamentale garantire che ciascuna unità stradale nuova immessa sul mercato sia compatibile con le operazioni di trasporto intermodale fin dalla progettazione.*

#### **Emendamento 230 Dominique Riquet**

##### **Proposta di direttiva**

##### **Articolo 1 – punto 9**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 10 ter – paragrafo 1 – comma 1

#### *Testo della Commissione*

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.

#### *Emendamento*

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.

***I veicoli alimentati con combustibili alternativi rispettano anche i limiti di peso massimo autorizzato per asse di cui all'allegato I, punto 3.***

Or. en

#### **Emendamento 231 Markus Ferber**

## **Proposta di direttiva**

### **Articolo 1 – punto 9**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 10 ter – paragrafo 1 – comma 1

#### *Testo della Commissione*

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.**

#### *Emendamento*

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 **e** 3.4.2.

Or. en

#### *Motivazione*

*Adeguamento alle modifiche dell'allegato.*

## **Emendamento 232**

**Dominique Riquet**

### **Proposta di direttiva**

#### **Articolo 1 – punto 9**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 10 ter – comma 2

#### *Testo della Commissione*

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.

#### *Emendamento*

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

Or. en

## **Emendamento 233**

**Ciarán Cuffe**

a nome del gruppo Verts/ALE

## **Proposta di direttiva**

### **Articolo 1 – punto 9**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 10 ter – paragrafo 1 – comma 4

#### *Testo della Commissione*

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.

#### *Emendamento*

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, **a condizione che tali integrazioni siano mirate a rendere un veicolo conforme all'articolo 3, punto 11, del regolamento (UE) 2019/1242<sup>1 bis</sup>**. 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.

---

*<sup>1 bis</sup> Regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti nuovi e modifica i regolamenti (CE) n. 595/2009 e (UE) 2018/956 del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva 96/53/CE del Consiglio.*

Or. en

## **Emendamento 234**

**Dominique Riquet**

## **Proposta di direttiva**

### **Articolo 1 – punto 9**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 10 ter – paragrafo 2

#### *Testo della Commissione*

**2. Le lunghezze massime di cui**

#### *Emendamento*

**soppresso**

*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.*

*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.";*

Or. en

**Emendamento 235**

**Ciarán Cuffe**

a nome del gruppo Verts/ALE

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 9**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 10 ter – paragrafo 2 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**2 bis.** *La Commissione rivede la legislazione dell'UE in materia di omologazione per tenere conto dei requisiti di cui all'allegato I, punti 3.4.2, 3.4.3 e 3.4.4.*

**Emendamento 236**  
**Peter Lundgren**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 10**  
Direttiva 2006/53/CE  
Articolo 10 quater

*Testo della Commissione*

La lunghezza massima di cui all'allegato I, punto 1.1, ove applicabile in funzione dell'articolo 9 bis, paragrafo 1, e dell'articolo 10 ter, paragrafo 2, 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.";

*Emendamento*

La lunghezza massima di cui all'allegato I, punto 1.1, ove applicabile in funzione dell'articolo 9 bis, paragrafo 1, e dell'articolo 10 ter, paragrafo 2, 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. ***I container e le casse mobili di lunghezza pari o superiore a 45 piedi che rientrano in un'operazione di trasporto intermodale possono essere trasportati anche da un autoarticolato combinato con un semirimorchio di lunghezza fino a 15 metri, a condizione che siano rispettate le condizioni di cui all'articolo 4, paragrafi 1 e 2.***;

**Emendamento 237**  
**Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 10**  
Direttiva 96/53/CE  
Articolo 10 quater

*Testo della Commissione*

La lunghezza massima di cui all'allegato I, punto 1.1, ove applicabile in funzione dell'articolo 9 bis, paragrafo 1, e dell'articolo 10 ter, paragrafo 2, 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.";

*Emendamento*

La lunghezza massima di cui all'allegato I, punto 1.1, ove applicabile in funzione dell'articolo 9 bis, paragrafo 1, e dell'articolo 10 ter, paragrafo 2, e la distanza massima di cui all'allegato I, punto 1.6, possono essere superate per i veicoli o i veicoli combinati che effettuino un trasporto di container di 45 **o 48** 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.

Or. en

**Emendamento 238**

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

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 13 – lettera a**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 10 quinquies – paragrafo 1 – nuovo comma

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***I sistemi automatici 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.***

Or. en

**Emendamento 239**

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

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 13 – lettera a**



Direttiva 96/53/CE  
Articolo 10 quinquies – paragrafo 1 – comma 2

*Testo della Commissione*

Se decide di collocare sistemi automatici 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\*.

*Emendamento*

Se decide di collocare sistemi automatici 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\*.  
***I sistemi automatici sono in grado, ove tecnicamente possibile, di individuare i veicoli o i veicoli combinati dotati di un'autorizzazione speciale e di collegare le condizioni stabilite nell'autorizzazione con i pesi e le dimensioni massime autorizzate.***

Or. en

*Motivazione*

*I sistemi di identificazione automatica devono essere in grado di individuare i veicoli o i veicoli combinati che superano i pesi e le dimensioni massime autorizzate, ma che godono di una deroga basata su un'autorizzazione speciale. I veicoli dotati di un'autorizzazione speciale non dovrebbero essere passabili di sanzioni ingiustificate a causa delle informazioni fornite da un sistema di identificazione automatica.*

**Emendamento 240**  
**Peter Lundgren**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 13 – lettera a**  
Direttiva 96/53/CE  
Articolo 10 quinquies – paragrafo 1 – comma 2

*Testo della Commissione*

Se decide di collocare sistemi automatici 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\*.

*Emendamento*

Se decide di collocare sistemi automatici 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\*.  
***I sistemi automatici sono in grado di individuare i veicoli o i veicoli combinati***

*dotati di un'autorizzazione speciale e di collegare le condizioni stabilite nell'autorizzazione con i pesi e le dimensioni massime autorizzate.*

Or. en

**Emendamento 241**

**Ciarán Cuffe**

a nome del gruppo Verts/ALE

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 13 – lettera a**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 10 quinquies – paragrafo 1 – comma 3

*Testo della Commissione*

*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.*

*Emendamento*

*Entro quattro anni dall'entrata in vigore della presente direttiva, tutti i veicoli e tutti i veicoli combinati sono equipaggiati con un'apparecchiatura di bordo di pesatura collegata al tachigrafo di bordo.*

Or. en

**Emendamento 242**

**Kateřina Konečná**

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 13 – lettera a**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 10 quinquies – paragrafo 1 – comma 3

*Testo della Commissione*

*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.*

*Emendamento*

*Entro cinque anni dall'entrata in vigore della presente direttiva, tutti i veicoli e tutti i veicoli combinati sono equipaggiati con un'apparecchiatura di bordo di pesatura.*

Or. en

## Motivazione

*Invece di affidarsi esclusivamente a sistemi di pesatura installati sporadicamente sulle infrastrutture stradali (che possono essere facilmente elusi attraverso percorsi alternativi che rischiano di venire congestionati), è possibile raggiungere una migliore applicazione della legislazione stradale grazie a sistemi di monitoraggio continuo del peso a bordo basati su sensori di peso collegati ai tachigrafi già esistenti.*

### **Emendamento 243**

**Kosma Złotowski**

#### **Proposta di direttiva**

##### **Articolo 1 – punto 13 – lettera a**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 10 quinquies – paragrafo 1 – comma 4

#### *Testo della Commissione*

Fatto salvo il diritto dell'Unione e nazionale, quando sono usati sistemi automatici per constatare le violazioni della presente direttiva e imporre sanzioni, tali sistemi automatici devono essere certificati. Se i sistemi automatici sono usati esclusivamente a fini di identificazione, non è necessario che siano certificati.

#### *Emendamento*

Fatto salvo il diritto dell'Unione e nazionale, quando sono usati sistemi automatici per constatare le violazioni della presente direttiva e imporre sanzioni, tali sistemi automatici devono essere certificati. ***Tali sistemi sono inoltre collegati al sistema di licenze elettroniche per i trasporti eccezionali, in modo da riconoscere i veicoli autorizzati al trasporto di carichi indivisibili.*** Se i sistemi automatici sono usati esclusivamente a fini di identificazione, non è necessario che siano certificati.

Or. pl

### **Emendamento 244**

**Markus Ferber, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska**

#### **Proposta di direttiva**

##### **Articolo 1 – punto 13 – lettera a**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 10 quinquies – paragrafo 1 – comma 4

#### *Testo della Commissione*

Fatto salvo il diritto dell'Unione e

#### *Emendamento*

Fatto salvo il diritto dell'Unione e

nazionale, quando sono usati sistemi automatici per constatare le violazioni della presente direttiva e imporre sanzioni, tali sistemi automatici devono essere certificati. Se i sistemi automatici sono usati esclusivamente a fini di identificazione, non è necessario che siano certificati.

nazionale, quando sono usati sistemi automatici per constatare le violazioni della presente direttiva e imporre sanzioni, tali sistemi automatici devono essere certificati. **Tali sistemi sono inoltre collegati a un sistema di licenze elettroniche per i trasporti eccezionali, al fine di riconoscere i veicoli autorizzati al trasporto di carichi indivisibili.** Se i sistemi automatici sono usati esclusivamente a fini di identificazione, non è necessario che siano certificati.

Or. en

### **Emendamento 245**

**Ciarán Cuffe**

a nome del gruppo Verts/ALE

#### **Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 13 – lettera a**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 10 quinquies – paragrafo 2

#### *Testo della Commissione*

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.

#### *Emendamento*

2. Ciascuno Stato membro svolge in ogni anno civile almeno **venti** 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 **almeno cinque** controlli **per milione di veicolo-km percorsi** di notte.

Or. en

### **Emendamento 246**

**Peter Lundgren**

## **Proposta di direttiva**

### **Articolo 1 – punto 14**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 10 quinquies bis – paragrafo 2

#### *Testo della Commissione*

2. Quando attua IAP a norma del paragrafo 1, uno Stato membro garantisce 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\*\*.

#### *Emendamento*

2. Quando attua IAP a norma del paragrafo 1, uno Stato membro garantisce 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 provvedono altresì affinché il regime IAP sia in grado di individuare i veicoli e i veicoli combinati dotati di un'autorizzazione speciale e di collegare le condizioni stabilite nell'autorizzazione con i pesi e le dimensioni massime autorizzate.***

Or. en

## **Emendamento 247**

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

## **Proposta di direttiva**

### **Articolo 1 – punto 14**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 10 quinquies bis – paragrafo 2

#### *Testo della Commissione*

2. Quando attua IAP a norma del paragrafo 1, uno Stato membro garantisce che i propri regimi IAP siano conformi alla direttiva 2010/40/UE del Parlamento

#### *Emendamento*

2. Quando attua IAP a norma del paragrafo 1, uno Stato membro garantisce 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\*\*.

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 provvedono altresì affinché il regime IAP sia in grado di individuare i veicoli e i veicoli combinati dotati di un'autorizzazione speciale e di collegare le condizioni stabilite nell'autorizzazione con i pesi e le dimensioni massime autorizzate.***

Or. en

#### *Motivazione*

*Il regime IAP deve essere in grado di individuare i veicoli o i veicoli combinati che superano i pesi e le dimensioni massime autorizzate, ma che godono di una deroga basata su un'autorizzazione speciale. I veicoli dotati di un'autorizzazione speciale non dovrebbero essere passabili di sanzioni ingiustificate a causa delle informazioni fornite da un sistema di identificazione automatica.*

#### **Emendamento 248 Dominique Riquet**

#### **Proposta di direttiva Articolo 1 – punto 14**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 10 quinquies bis – paragrafo 3 – lettera a

#### *Testo della Commissione*

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

#### *Emendamento*

a) definisce 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;

Or. en

**Emendamento 249**

**Ciarán Cuffe**

a nome del gruppo Verts/ALE

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 14 bis (nuovo)**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 10 sexies – comma 1 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

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

**"Gli Stati membri provvedono affinché i proventi generati da tali sanzioni siano utilizzati per sviluppare e sostenere le operazioni di trasporto intermodale, ridurre i costi esterni generati dalle operazioni di trasporto su strada e migliorare le operazioni di trasporto transfrontaliero per i modi di trasporto ferroviario e per vie navigabili.";**

Or. en

**Emendamento 250**

**Dominique Riquet**

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 15**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 10 ter – punto 15

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

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

**soppresso**

**"**

**a) "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**

**";**

**Emendamento 251**

**Ciarán Cuffe**

a nome del gruppo Verts/ALE

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 16**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 10 octies - paragrafo 2

*Testo della Commissione*

2. La Commissione analizza le informazioni ricevute a norma del paragrafo 1 e, sulla base delle informazioni pervenute, presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'attuazione della presente direttiva entro **13** mesi dal ricevimento delle informazioni da tutti gli Stati membri. Tale relazione contiene informazioni sugli sviluppi pertinenti nei settori in questione.

*Emendamento*

2. La Commissione analizza le informazioni ricevute a norma del paragrafo 1 e, sulla base delle informazioni pervenute, presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'attuazione della presente direttiva entro **12** mesi dal ricevimento delle informazioni da tutti gli Stati membri. Tale relazione contiene informazioni sugli sviluppi pertinenti nei settori in questione.

**Emendamento 252**

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

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 16 bis (nuovo)**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 10 octies bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**16 bis) è inserito il seguente articolo 10 octies bis:**

**"Articolo 10 octies bis**

**Forum sulle migliori pratiche in materia di sistemi modulari europei**

**1. È istituito un forum sulle migliori pratiche in materia di sistemi modulari europei al fine di sostenere il dialogo e**



*condividere le esperienze e le migliori pratiche sui sistemi modulari europei nell'Unione tra gli esperti degli Stati membri e i membri del comitato sul trasporto stradale.*

*2. Gli Stati membri delegano come esperti del forum sulle migliori pratiche in materia di sistemi modulari europei gli esperti che partecipano al comitato sul trasporto stradale di cui all'articolo 10 decies.*

*3. I portatori di interessi, i rappresentanti dei costruttori di veicoli, i rappresentanti dei trasportatori e le parti sociali possono essere invitati al forum sulle migliori pratiche in materia di sistemi modulari europei.*

*4. Il forum sulle migliori pratiche in materia di sistemi modulari europei adotta il proprio regolamento interno.*

*5. Il forum sulle migliori pratiche in materia di sistemi modulari europei si riunisce almeno una volta all'anno.";*

Or. en

#### *Motivazione*

*I sistemi modulari europei sono in uso in alcuni Stati membri ma non in altri. Con l'aumento della circolazione e della raccolta di dati su tali sistemi, sarebbe utile creare opportunità per gli Stati membri di condividere esperienze, conoscenze e migliori pratiche in materia di sistemi modulari europei sotto forma di un forum sulle migliori pratiche.*

#### **Emendamento 253**

**Ciarán Cuffe**

a nome del gruppo Verts/ALE

#### **Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 19**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 10 undecies

#### *Testo della Commissione*

19) l'articolo 10 undecies è *soppresso*;

#### *Emendamento*

19) l'articolo 10 undecies è *sostituito*

*dal seguente:*

*"Entro [quattro anni dalla data di entrata in vigore], e successivamente ogni quattro anni, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione della presente direttiva. La relazione contiene una valutazione dettagliata degli effetti della presente direttiva sulla sicurezza stradale, sulle infrastrutture stradali, sulla competitività del settore, sulla connettività e sul trasferimento modale. La relazione valuta specificamente gli effetti dei sistemi modulari europei utilizzati nel trasporto nazionale per comprendere meglio le conseguenze dell'autorizzazione al loro funzionamento. Nell'ambito di tale relazione, la Commissione valuta inoltre la misura in cui l'attuazione della presente direttiva ha conseguito i suoi obiettivi e la sua interazione con altri atti giuridici pertinenti dell'Unione. Sulla base di tale relazione, la Commissione presenta, se del caso, una proposta legislativa volta a modificare la presente direttiva.";*

Or. en

**Emendamento 254**

**Markus Ferber**

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 19 bis (nuovo)**

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 undecies bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**19 bis) è inserito il seguente articolo 10 undecies bis:**

**"Articolo 10 undecies bis**

**Riesame**

**Entro il 2027 la Commissione riesamina l'efficacia e l'impatto della presente**

*direttiva, la fattibilità dei termini di cui all'articolo 4 ter e la sua compatibilità con altri atti legislativi pertinenti dell'Unione e presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio con i risultati del riesame. La relazione è accompagnata, ove del caso, da una proposta di modifica della presente direttiva basata sui risultati del riesame e da una valutazione d'impatto.*

*La Commissione riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio sulla situazione delle condizioni che favoriscono l'adozione sul mercato di veicoli commerciali pesanti a emissioni zero nell'Unione. In tale relazione la Commissione valuta in particolare, ma non esclusivamente, i seguenti elementi:*

*a) il numero di immatricolazioni di veicoli pesanti a emissioni zero negli Stati membri;*

*b) la realizzazione di infrastrutture di ricarica e rifornimento adatte ai veicoli pesanti negli Stati membri;*

*c) l'applicazione di diritti di utenza stradale differenziati in base alle emissioni di CO<sub>2</sub> negli Stati membri;*

*d) il livello del prezzo medio delle quote nell'ambito del nuovo sistema di scambio di quote di emissione relativo al trasporto su strada;*

*e) altre misure a sostegno della diffusione di veicoli pesanti a emissioni zero.";*

Or. en

**Emendamento 255**  
**Dominique Riquet**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 1 – punto 20**  
Direttiva 96/53/CE  
Articolo 10 duodecies – comma 4

*Testo della Commissione*

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 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.";

*Emendamento*

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, **sulla sicurezza** o sul benessere 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.";

Or. en

**Emendamento 256**

**Peter Lundgren**

**Proposta di direttiva**

**Articolo 2 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**Articolo 2 bis**

***Modifiche del regolamento (UE) 2018/858***

***L'articolo 3, punto 17), del regolamento (UE) 2018/858 è sostituito dal seguente:***

***"17) "rimorchio": ogni veicolo non semovente, progettato e costruito per essere trainato da un veicolo a motore, compresi i semirimorchi. Tuttavia, il rimorchio può essere spinto per sostenere il movimento senza applicare forze propulsive quando non è agganciato a un veicolo trainante;"***;

***L'articolo 3, punto 33), del regolamento (UE) 2018/858 è sostituito dal seguente:***

***"33) "semirimorchio": un veicolo trainabile, il cui asse o i cui assi sono posizionati dietro al baricentro del veicolo, caricato in modo uniforme, e che***

*è munito di un dispositivo di traino che consente di trasmettere forze orizzontali e verticali a un veicolo trainante. Uno o più assi possono essere azionati per sostenere il veicolo trainante e il contributo alle forze propulsive del veicolo combinato è consentito a tutte le velocità. Al fine di garantire la stabilità del veicolo combinato, le forze di propulsione del semirimorchio non superano quelle del veicolo trainante a velocità superiori a 15 km/h;"*

Or. en

#### *Motivazione*

*Occorre garantire che i trasportatori interessati a investire in veicoli a motore, rimorchi e semirimorchi a emissioni zero o a maggiore efficienza energetica possano farlo senza essere ostacolati da iter giuridici. La legislazione europea in materia di omologazione ancora non agevola l'omologazione di rimorchi e semirimorchi con un sistema di propulsione ausiliario, il che costituisce un serio ostacolo alla loro diffusione e utilizzo sul mercato.*

#### **Emendamento 257**

**Ciarán Cuffe**

a nome del gruppo Verts/ALE

#### **Proposta di direttiva**

#### **Articolo 2 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

#### *Articolo 2 bis*

**Modifiche del regolamento (UE)  
2019/2144**

**All'articolo 7 del regolamento (UE)  
2019/2144 è inserito il paragrafo 4 bis  
seguinte:**

**"4 bis. I veicoli delle categorie M1 e N1  
presentano la seguente larghezza  
massima autorizzata:**

**1) M1: 1,921 m, ad eccezione dei veicoli  
M1 con almeno 10 metri cubi di spazio  
interno, per i quali il limite di larghezza è  
di 2,07 m.**

**2) N1: 1,921 m, ad eccezione dei veicoli  
N1 con almeno 7 metri cubi di spazio**

*interno, per i quali il limite di larghezza è di 2,07 m.*

*3) N1: 2,60 m per i veicoli dotati di carrozzeria con pareti isolate di spessore pari ad almeno 45 mm e con codice carrozzeria 04 o 05, conformemente alle disposizioni di cui all'allegato I, appendice 2, del regolamento (UE) 2018/858.*

*I requisiti di cui al primo comma, punti 1) e 2), si applicano dal 1° gennaio 2028 per i veicoli che generano emissioni dallo scarico e dal 1° gennaio 2032 per i veicoli a emissioni zero.*

Or. en

## **Emendamento 258**

**Markus Ferber**

### **Proposta di direttiva**

#### **Articolo 3 – paragrafo 1**

##### *Testo della Commissione*

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano entro e non oltre il [data di adozione + **due anni**] 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 un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento e la formulazione dell'indicazione sono stabilite dagli Stati membri.

##### *Emendamento*

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano entro e non oltre il [data di adozione + **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 un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento e la formulazione dell'indicazione sono stabilite dagli Stati membri.

Or. en

##### *Motivazione*

*Data la tempistica, le disposizioni riviste su pesi e dimensioni dovrebbero diventare*

*applicabili il prima possibile. Il recepimento nazionale dovrebbe essere pertanto accelerato nella massima misura possibile.*

## **Emendamento 259**

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

### **Proposta di direttiva**

#### **Articolo 3 – paragrafo 1**

##### *Testo della Commissione*

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano entro e non oltre il [data di adozione + **due anni**] 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 un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento e la formulazione dell'indicazione sono stabilite dagli Stati membri.

##### *Emendamento*

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano entro e non oltre il [data di adozione + **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 un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento e la formulazione dell'indicazione sono stabilite dagli Stati membri.

Or. en

##### *Motivazione*

*Si tratta di una normativa essenziale per il settore del trasporto stradale ed è pertanto importante che diventi applicabile il prima possibile. Il recepimento nazionale non dovrebbe quindi superare un anno dall'adozione.*

## **Emendamento 260**

**Kateřina Konečná**

### **Proposta di direttiva**

#### **Articolo 3 – paragrafo 1**

##### *Testo della Commissione*

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano entro e non oltre il [data di

##### *Emendamento*

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano entro e non oltre il [data di

adozione + **due anni**] 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 un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento e la formulazione dell'indicazione sono stabilite dagli Stati membri.

adozione + **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 un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento e la formulazione dell'indicazione sono stabilite dagli Stati membri.

Or. en

### **Emendamento 261**

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

#### **Proposta di direttiva**

#### **Articolo 3 – paragrafo 1**

##### *Testo della Commissione*

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano entro e non oltre il [data di adozione + **due anni**] 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 un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento e la formulazione dell'indicazione sono stabilite dagli Stati membri.

##### *Emendamento*

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano entro e non oltre il [data di adozione + **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 un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento e la formulazione dell'indicazione sono stabilite dagli Stati membri.

Or. en

### **Emendamento 262**

**Colm Markey**



**Proposta di direttiva**  
**Articolo 3 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**Articolo 3 bis**

***Entro il 31 dicembre 2024, la Commissione riesamina la larghezza massima prevista dalla legislazione dell'UE per i veicoli leggeri e, ove del caso, presenta proposte legislative che si applicano alle nuove immatricolazioni a partire da una o più date adeguate.***

Or. en

*Motivazione*

*Alla luce dell'aumento della larghezza dei veicoli passeggeri leggeri (ossia autovetture, crossover, SUV e pick-up), è necessario garantire la chiarezza legislativa sulla revisione della loro larghezza massima entro un periodo di tempo definito.*

**Emendamento 263**  
**Marianne Vind, Vera Tax, Kathleen Van Brempt**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 3 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**Articolo 3 bis**

***Entro il 31 dicembre 2024, la Commissione riesamina la larghezza massima prevista dalla legislazione dell'UE per i veicoli leggeri e presenta proposte legislative che si applicano alle nuove immatricolazioni a partire da una o più date adeguate.***

Or. en

*Motivazione*

*Alla luce dell'aumento della larghezza dei veicoli passeggeri leggeri (ossia autovetture, crossover, SUV e pick-up), è necessario garantire la chiarezza legislativa sulla revisione della loro larghezza massima entro un periodo di tempo definito.*

**Emendamento 264**  
**Clare Daly, Leila Chaibi**

**Proposta di direttiva**  
**Articolo 3 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**Articolo 3 bis**

***Entro il 31 dicembre 2024, la Commissione riesamina la larghezza massima prevista dalla legislazione dell'UE per i veicoli leggeri e presenta proposte legislative che si applicano alle nuove immatricolazioni a partire da una o più date adeguate.***

Or. en

**Emendamento 265**  
**Markus Ferber**

**Proposta di direttiva**  
**Allegato – tabella – punto 1.1**

*Testo della Commissione*

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	<b>16,50 m</b>
	— autotreno	18,75 m
	— autosnodato	18,75 m
	— autobus a 2 assi	13,50 m
	— autobus aventi più di 2 assi	15,00 m

	— autobus + rimorchio	18,75 m
--	-----------------------	---------

*Emendamento*

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	<b>18,00 m</b>
	— autotreno	18,75 m
	— autosnodato <i>a 3 assi</i>	18,75 m
	— <b>autosnodato a 4 assi</b>	<b>21,00 m</b>
	— autobus a 2 assi	13,50 m
	— autobus aventi più di 2 assi	15,00 m
	— autobus + rimorchio	18,75 m

Or. en

**Emendamento 266**  
**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen**

**Proposta di direttiva**  
**Allegato – tabella – punti 1.1 e 2.5 (nuovo)**

*Testo della Commissione*

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	18,75 m
— autobus a 2 assi	13,50 m
— autobus aventi più di 2 assi	15,00 m
— autobus + rimorchio	18,75 m

*Emendamento*

<b>1.1. Lunghezza massima</b>	
— veicolo a motore diverso da un autobus	12,00 m
— rimorchio	12,00 m
— autoarticolato	16,50 m
— autotreno	18,75 m
— autosnodato <i>a 3 assi</i>	18,75 m
— <i>autosnodato a 4 assi</i>	<b>21,00 m</b>
— autobus a 2 assi	13,50 m
— autobus aventi più di 2 assi	15,00 m
— autobus + rimorchio	18,75 m
<b>2.5. Autosnodato a 4 assi</b>	<b>32 t</b>
<i>Nel caso di veicoli alimentati con combustibili alternativi diversi dai veicoli a emissioni zero, il peso massimo autorizzato di 32 t di cui alla sottosezione 2.5 è incrementato del peso supplementare necessario per la tecnologia a combustibile alternativo per un massimo di 1 tonnellata.</i>	
<i>Nel caso di veicoli a emissioni zero, il peso massimo autorizzato di 32 t di cui alla sottosezione 2.5 è incrementato di 2 tonnellate.</i>	

*Motivazione*

*L'emendamento aggiunge una categoria separata per gli autosnodati a 4 assi, al fine di rendere la presente direttiva più orientata al futuro. Tali autosnodati sono sempre più utilizzati, ma non sono ancora stati considerati come una categoria separata.*

**Emendamento 267****Peter Lundgren****Proposta di direttiva****Allegato – tabella – punto 1.1***Testo della Commissione*

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	18,75 m
	— autobus a 2 assi	13,50 m
	— autobus aventi più di 2 assi	15,00 m
	— autobus + rimorchio	18,75 m

*Emendamento*

1.1. Lunghezza massima		
	— veicolo a motore diverso da un autobus	12,00 m
	— rimorchio	12,00 m
	— autoarticolato	16,50 m
	— <b>autoarticolato per il trasporto di container o casse mobili da 45 piedi per il trasporto intermodale</b>	<b>18,00 m</b>

— autotreno	18,75 m
— autosnodato <i>a 3 assi</i>	18,75 m
— <i>autosnodato a 4 assi</i>	<b>21,00 m</b>
— autobus a 2 assi	13,50 m
— autobus aventi più di 2 assi	15,00 m
— autobus + rimorchio	18,75 m

Or. en

**Emendamento 268**  
**Dominique Riquet**

**Proposta di direttiva**  
**Allegato – tabella – punto 1.3**

*Testo della Commissione*

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)	<b>4,30 m</b>

*Emendamento*

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)	<b>4,00 m</b>

Or. en

**Emendamento 269**  
**Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen**

**Proposta di direttiva**

**Allegato – tabella – punti 1.1 e 1.6***Testo della Commissione*

1.1. Lunghezza massima		
	— veicolo a motore diverso da un autobus	12,00 m
	— rimorchio	12,00 m
	— autoarticolato	<b>16,50 m</b>
	— autotreno	18,75 m
	— autosnodato	18,75 m
	— autobus a 2 assi	13,50 m
	— autobus aventi più di 2 assi	15,00 m
	— autobus + rimorchio	18,75 m
1.6. Avanzamento massimo sull'asse della ralla rispetto alla parte posteriore del semirimorchio		<b>12,00 m</b>

*Emendamento*

1.1. Lunghezza massima		
	— veicolo a motore diverso da un autobus	12,00 m
	— rimorchio	12,00 m
	— autoarticolato	<b>18,00 m</b>
	— autotreno	18,75 m
	— autosnodato	18,75 m
	— autobus a 2 assi	13,50 m
	— autobus aventi più di 2 assi	15,00 m
	— autobus + rimorchio	18,75 m

1.6. Avanzamento massimo sull'asse della ralla rispetto alla parte posteriore del semirimorchio	<b>13,50 m</b>
---	----------------

Or. en

*Motivazione*

*Incrementando la lunghezza massima di soli 1,5 metri, è possibile trasportare sia il container da 45 piedi che quello da 48 piedi, potenziando in tal modo l'intermodalità. Inoltre, il container da 48 piedi consente di trasportare circa il 30 % di volume in più a costi quasi equivalenti al container da 40 piedi. La maggiore efficienza consente di risparmiare CO<sub>2</sub> e ha un effetto positivo sulla carenza di conducenti, in quanto ne serve un numero inferiore per trasportare lo stesso volume di merci. Tale incremento aumenta solo il volume trasportabile, ma non modifica il peso totale consentito. Pertanto, non comporta alcun onere aggiuntivo per l'infrastruttura stradale.*

**Emendamento 270**

**Ciarán Cuffe**

**Proposta di direttiva**

**Allegato – tabella – punto 2.2**

*Testo della Commissione*

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	<b>42 t</b>
		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 alimentati con combustibili alternativi diversi dai veicoli 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 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 emissioni zero, i pesi massimi autorizzati di cui alle sottosezioni 2.2.3 e 2.2.4 sono incrementati di 2 tonnellate.		

*Emendamento*

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	<b>44 t</b>

	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 alimentati con combustibili alternativi diversi dai veicoli 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 <i>a motore</i> a emissioni zero, i pesi massimi autorizzati di cui alle sottosezioni 2.2.1 e 2.2.2 sono incrementati di 4 tonnellate. <b><i>Il peso massimo autorizzato per i veicoli combinati a emissioni zero si applica sia al traffico nazionale che a quello internazionale.</i></b>			
Nel caso di veicoli combinati comprendenti veicoli <i>a motore</i> a emissioni zero, i pesi massimi autorizzati di cui alle sottosezioni 2.2.3 e 2.2.4 sono incrementati di 2 tonnellate. <b><i>Il peso massimo autorizzato per i veicoli combinati a emissioni zero si applica sia al traffico nazionale che a quello internazionale.</i></b>			

Or. en

### Emendamento 271

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen

### Proposta di direttiva

Allegato – tabella – punti 2.2.1 e 2.2.2

#### *Testo della Commissione*

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	42 t
d)	veicolo a motore a 3 assi con semirimorchio a 2 o 3 assi coinvolto in operazioni di trasporto intermodale	44 t

*Emendamento*

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 assi	40 t
	<b><i>b bis) veicolo a motore a 3 assi con rimorchio a 3 assi</i></b>	<b><i>44 t</i></b>
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 assi	40 t
	<b><i>b bis) veicolo a motore a 3 assi con semirimorchio a 3 assi</i></b>	<b><i>44 t</i></b>
	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

Or. en

*Motivazione*

*Da un lato, l'incremento del peso totale di 4 tonnellate aumenta l'efficienza del trasporto merci. La maggiore efficienza consente di risparmiare CO<sub>2</sub> e ha un effetto positivo sulla carenza di conducenti, in quanto ne serve un numero inferiore per trasportare lo stesso volume di merci. Dall'altro, ciò comporta un aumento dell'usura delle strade. La proposta è un compromesso equilibrato. Consentendo solo ai veicoli a 3+3 assi di trasportare il peso supplementare, il carico aggiuntivo è distribuito su un asse in più, attenuando così lo*

*svantaggio e mantenendo i vantaggi di un trasporto merci più efficiente.*

**Emendamento 272**  
**Massimiliano Salini**

**Proposta di direttiva**  
**Allegato – tabella – punto 2.2.2**

*Testo della Commissione*

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	42 t
d)	veicolo a motore a 3 assi con semirimorchio a 2 o 3 assi coinvolto in operazioni di trasporto intermodale	44 t

*Emendamento*

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

Or. en

**Emendamento 273**  
**Peter Lundgren**

**Proposta di direttiva**

## Allegato – tabella – punto 2.2.2

### Testo della Commissione

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 <b>o</b> 3 assi	40 t
c)	veicolo a motore a 2 assi con semirimorchio a 3 assi coinvolto in operazioni di trasporto intermodale	42 t
d)	veicolo a motore a 3 assi con semirimorchio a 2 <b>o</b> 3 assi coinvolto in operazioni di trasporto intermodale	44 t

### Emendamento

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 assi	40 t
<b>b bis)</b>	<b>veicolo a motore a 3 assi con semirimorchio a 3 assi</b>	<b>46 t</b>
c)	veicolo a motore a 2 assi con semirimorchio a 3 assi coinvolto in operazioni di trasporto intermodale	42 t
d)	veicolo a motore a 3 assi con semirimorchio a 2 assi coinvolto in operazioni di trasporto intermodale	44 t
<b>d bis)</b>	<b>veicolo a motore a 3 assi con semirimorchio a 3 assi coinvolto in operazioni di trasporto intermodale</b>	<b>46 t</b>

Or. en

**Emendamento 274**  
**Marco Campomenosi**

**Proposta di direttiva**

**Allegato – tabella – punto 2.2.2***Testo della Commissione*

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	<b>42</b> t
d)	veicolo a motore a 3 assi con semirimorchio a 2 o 3 assi coinvolto in operazioni di trasporto intermodale	44 t

*Emendamento*

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	<b>44</b> t
d)	veicolo a motore a 3 assi con semirimorchio a 2 o 3 assi coinvolto in operazioni di trasporto intermodale	44 t

Or. en

**Emendamento 275****Markus Ferber****Proposta di direttiva****Allegato – tabella – punto 2.2.2***Testo della Commissione*

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 <b>o</b> 3 assi	40 t
	c)	veicolo a motore a 2 assi con semirimorchio a 3 assi coinvolto in operazioni di trasporto intermodale	<b>42 t</b>
	d)	veicolo a motore a 3 assi con semirimorchio a 2 o 3 assi coinvolto in operazioni di trasporto intermodale	<b>44 t</b>

*Emendamento*

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 assi	40 t
	<b>b bis)</b>	<b>veicolo a motore a 3 assi con semirimorchio a 3 assi</b>	<b>44 t</b>
	c)	veicolo a motore a 2 assi con semirimorchio a 3 assi coinvolto in operazioni di trasporto intermodale <b>o veicolo a 2 assi con semirimorchio a 3 assi a emissioni zero o alimentato con combustibili alternativi</b>	<b>44 t</b>
	d)	veicolo a motore a 3 assi con semirimorchio a 2 o 3 assi coinvolto in operazioni di trasporto intermodale <b>o veicolo a 2 assi con semirimorchio a 3 assi a emissioni zero o alimentato con combustibili alternativi</b>	<b>46 t</b>

Or. en

*Motivazione*

*Per stimolare l'adozione di veicoli a emissioni zero, l'intermodalità e aumentare gli sforzi di decarbonizzazione, consentendo nel contempo un carico utile supplementare, sono concesse 44 tonnellate ai veicoli a motore a tre assi con semirimorchi a tre assi e ulteriori 2 tonnellate per i veicoli a emissioni zero, i veicoli ad alimentazione alternativa o coinvolti nel trasporto intermodale. L'aumento complessivo a 44 tonnellate garantisce un minor numero di viaggi per ridurre le emissioni di gas a effetto serra.*

**Emendamento 276**  
**Jan-Christoph Oetjen**

**Proposta di direttiva**

**Allegato – tabella – punto 2.2.4**

*Testo della Commissione*

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 alimentati con combustibili alternativi diversi dai veicoli 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 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 emissioni zero, i pesi massimi autorizzati di cui alle sottosezioni 2.2.3 e 2.2.4 sono incrementati di 2 tonnellate.			

*Emendamento*

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 alimentati con combustibili alternativi diversi dai veicoli 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 emissioni zero, i pesi massimi autorizzati di cui alle sottosezioni 2.2.1 <i>ter</i> , 2.2.2. <i>ter</i> e 2.2.2 <i>quinquies</i> sono incrementati di 4 tonnellate.			



Nel caso di veicoli combinati comprendenti veicoli a emissioni zero, i pesi massimi autorizzati di cui alle sottosezioni 2.2.3 e 2.2.4 sono incrementati di 2 tonnellate.

Or. en

*Motivazione*

*Da un lato, l'incremento del peso totale di 4 tonnellate per i veicoli a emissioni zero è necessario per compensare il loro peso aggiuntivo e incentivarne l'uso. Dall'altro, ciò comporta un aumento dell'usura delle strade. La proposta è un compromesso equilibrato. Consentendo solo ai veicoli a 3+3 assi di trasportare il peso supplementare, il carico aggiuntivo è distribuito su un asse in più, attenuando così lo svantaggio e mantenendo i vantaggi di un trasporto merci più efficiente.*

**Emendamento 277**  
**Jan-Christoph Oetjen**

**Proposta di direttiva**  
**Allegato – tabella – punto 2.2.4**

*Testo della Commissione*

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 alimentati con combustibili alternativi diversi dai veicoli 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 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 emissioni zero, i pesi massimi autorizzati di cui alle sottosezioni 2.2.3 e 2.2.4 sono incrementati di 2 tonnellate.		

### Emendamento

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 alimentati con combustibili alternativi diversi dai veicoli 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 emissioni zero <i>e/o rimorchi con tecnologie a emissioni zero</i> , 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 emissioni zero <i>e/o rimorchi con tecnologie a emissioni zero</i> , i pesi massimi autorizzati di cui alle sottosezioni 2.2.3 e 2.2.4 sono incrementati di 2 tonnellate.		

Or. en

### Motivazione

*Nella transizione verso un trasporto merci su strada a emissioni zero e in assenza di un programma per la realizzazione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi pienamente consolidato, deve essere possibile concedere l'esenzione dal limite di peso di 2 tonnellate anche ai rimorchi con tecnologia a emissioni zero trainati da autocarri a motore a combustione interna.*

**Emendamento 278**  
**Dominique Riquet**

**Proposta di direttiva**  
**Allegato – tabella – punto 2.2.4 – ultime tre righe**

### Testo della Commissione

***Nel caso di veicoli combinati comprendenti veicoli alimentati con combustibili alternativi diversi dai veicoli 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 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 emissioni zero, i pesi massimi autorizzati di cui alle sottosezioni 2.2.3 e 2.2.4 sono incrementati di 2 tonnellate.*

*Emendamento*

*soppresso*

Or. en

#### **Emendamento 279**

**Carlo Fidanza**

#### **Proposta di direttiva**

**Allegato – tabella – punto 2.2.4 – ultime tre righe**

*Testo della Commissione*

Nel caso di veicoli combinati comprendenti veicoli alimentati con combustibili alternativi diversi dai veicoli 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 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 emissioni zero, i pesi massimi autorizzati di cui alle sottosezioni 2.2.3 e 2.2.4 sono incrementati di **2 tonnellate**.

*Emendamento*

Nel caso di veicoli combinati comprendenti veicoli alimentati con combustibili alternativi diversi dai veicoli 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 **2 tonnellate**.

Nel caso di veicoli combinati comprendenti veicoli a emissioni zero, i pesi massimi autorizzati di cui alle sottosezioni 2.2.1 e 2.2.2 sono incrementati di **2 tonnellate per i veicoli a emissioni zero e 2 tonnellate per i rimorchi che comprendono tecnologie per rimorchi elettrici.**

Nel caso di veicoli combinati comprendenti veicoli a emissioni zero, i pesi massimi autorizzati di cui alle sottosezioni 2.2.3 e 2.2.4 sono incrementati di **1 tonnellata per i veicoli a emissioni zero e 1 tonnellata per i rimorchi che comprendono tecnologie per rimorchi elettrici.**

***Nel caso di veicoli combinati comprendenti veicoli diversi da quelli alimentati con combustibili alternativi o a emissioni zero di cui ai punti 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 e 2.2.4, l'incremento è pari a 2 tonnellate per un rimorchio dotato di tecnologia per rimorchio elettrico.***

Or. en

### Motivazione

*The proposed amendments aim at dedicating a specific additional weight to accommodate the installation of zero-emissions refrigeration units and the necessary technologies (e-axle and battery pack) whilst also making sure that there is a fair split of the extra weight allowance between the vehicle and the trailer. The new exception proposed looks at allowing the possibility to deploy zero-emissions refrigeration units also on ICE vehicles as a bridging measure until all HDVs are ZEV. This would enable the elimination of roughly 6 million tons of CO2 emitted annually by all refrigeration units circulating on EU roads.*

### Emendamento 280

#### Ciarán Cuffe

### Proposta di direttiva

#### Allegato – tabella – punto 2.3

### Testo della Commissione

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:	<b>40 t</b>
Nel caso di veicoli alimentati con combustibili alternativi diversi dai veicoli 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 emissioni zero, i pesi massimi autorizzati di cui alla sottosezione 2.3 sono incrementati di 2 tonnellate.		

*Emendamento*

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:	<b>32 t</b>
Nel caso di veicoli alimentati con combustibili alternativi diversi dai veicoli 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. ***Il peso massimo autorizzato per i veicoli combinati a emissioni zero si applica sia al traffico nazionale che a quello internazionale.***

Or. en

**Emendamento 281**

**Markus Ferber**

**Proposta di direttiva**

**Allegato – tabella – punto 2.3**

*Testo della Commissione*

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 <b><i>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:</i></b>	26 t
2.3.5.	Veicoli a motore a 4 assi con 2 assi sterzanti <b><i>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:</i></b>	32 t
2.3.6.	Veicoli a motore a 5 assi con 2 assi sterzanti <b><i>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:</i></b>	40 t
Nel caso di veicoli alimentati con combustibili alternativi diversi dai veicoli 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 emissioni zero, i pesi massimi autorizzati di cui alla sottosezione 2.3 sono incrementati di 2 tonnellate.

*Emendamento*

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 <i>con assi motore conformi ai punti da 3.5.3.2 a 3.5.3.4:</i>	26 t
2.3.5.	Veicoli a motore a 4 assi con 2 assi sterzanti <i>con assi motore conformi ai punti da 3.5.3.2 a 3.5.3.4:</i>	32 t
2.3.6.	Veicoli a motore a 5 assi con 2 assi sterzanti <i>con assi motore conformi ai punti da 3.5.3.2 a 3.5.3.4:</i>	40 t
Nel caso di veicoli alimentati con combustibili alternativi diversi dai veicoli 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 emissioni zero, i pesi massimi autorizzati di cui alla sottosezione 2.3 sono incrementati di 2 tonnellate.		

Or. en

**Emendamento 282**

**Paolo Borchia**

**Proposta di direttiva**

**Allegato – tabella – punto 2.3**

*Testo della Commissione*

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 <b>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.</b>	40 t
Nel caso di veicoli alimentati con combustibili alternativi diversi dai veicoli 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 emissioni zero, i pesi massimi autorizzati di cui alla sottosezione 2.3 sono incrementati di 2 tonnellate.		

*Emendamento*

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:	40 t
Nel caso di veicoli alimentati con combustibili alternativi diversi dai veicoli 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 emissioni zero, i pesi massimi autorizzati di cui alla sottosezione 2.3 sono incrementati di 2 tonnellate.		

Or. en

### **Emendamento 283**

**Henna Virkkunen, Petri Sarvamaa**

### **Proposta di direttiva**

**Allegato – tabella – punto 2.3 – ultima riga**

#### *Testo della Commissione*

Nel caso di veicoli a emissioni zero, i pesi massimi autorizzati di cui alla sottosezione 2.3 sono incrementati di 2 tonnellate.

#### *Emendamento*

Nel caso di veicoli a emissioni zero, i pesi massimi autorizzati di cui alla sottosezione 2.3 sono incrementati di 2 tonnellate. **Il punto 2.3.2 è incrementato di 0,5 tonnellate.**

Or. en

#### *Motivazione*

*La proposta della Commissione consentirebbe un autobus da 21,5 t con solo due assi. Un simile limite causerebbe una serie di problemi alle infrastrutture stradali, soprattutto nelle città. I veicoli a tre assi sono già disponibili sul mercato, salvaguardano meglio le*

*infrastrutture stradali e consentono anche un numero maggiore di passeggeri grazie alla maggiore lunghezza massima.*

## **Emendamento 284**

**Peter Lundgren**

### **Proposta di direttiva**

**Allegato – tabella – punti 2.3.4, 2.3.5 e 2.3.6**

#### *Testo della Commissione*

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 <b>quando l'asse motore è</b> 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 <b>quando l'asse motore è</b> 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 alimentati con combustibili alternativi diversi dai veicoli 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 emissioni zero, i pesi massimi autorizzati di cui <b>alla sottosezione 2.3</b> sono incrementati di 2 tonnellate.		

#### *Emendamento*

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 <b>o con assi motore conformi ai punti 3.5.2 o 3.5.3:</b>	26 t
--------	--	------

2.3.5.	Veicoli a motore a 4 assi con 2 assi sterzanti <b>e con almeno un</b> asse motore 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 <b>e con almeno un</b> asse motore 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 alimentati con combustibili alternativi diversi dai veicoli a emissioni zero, i pesi massimi autorizzati di cui alla sottosezione 2.3, punti 2.3.1, <b>2.3.2</b> , 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 <b>a motore</b> a emissioni zero, i pesi massimi autorizzati di cui <b>ai punti 2.3.1 e da 2.3.3 a 2.3.6</b> sono incrementati di <b>4 tonnellate</b> , <b>mentre per i veicoli di cui al punto 2.3.2 sono incrementati di 2 tonnellate</b> .		

Or. en

**Emendamento 285**  
**Dominique Riquet**

**Proposta di direttiva**  
**Allegato – tabella – punto 2.3.6 – ultime due righe**

*Testo della Commissione*

***Nel caso di veicoli alimentati con combustibili alternativi diversi dai veicoli 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 emissioni zero, i pesi massimi autorizzati di cui alla sottosezione 2.3 sono incrementati di 2 tonnellate.***

*Emendamento*

***soppresso***

Or. en

**Emendamento 286**  
**Ciarán Cuffe**

**Proposta di direttiva**  
**Allegato – tabella – punto 2.4**

*Testo della Commissione*

2.4. Autosnodato a 3 assi	28 t
Nel caso di veicoli alimentati con combustibili alternativi diversi dai veicoli a emissioni zero, il peso massimo autorizzato di 28 t di cui alla sottosezione 2.4 è incrementato del peso supplementare necessario per la tecnologia a combustibile alternativo per un massimo di 1 tonnellata.	
Nel caso di veicoli a emissioni zero, il peso massimo autorizzato di 28 t di cui alla sottosezione 2.4 è incrementato di 2 tonnellate.	

*Emendamento*

2.4. Autosnodato a 3 assi	28 t
Nel caso di veicoli alimentati con combustibili alternativi diversi dai veicoli a emissioni zero, il peso massimo autorizzato di 28 t di cui alla sottosezione 2.4 è incrementato del peso supplementare necessario per la tecnologia a combustibile alternativo per un massimo di 1 tonnellata.	
Nel caso di veicoli <b>a motore</b> a emissioni zero, il peso massimo autorizzato di 28 t di cui alla sottosezione 2.4 è incrementato di 2 tonnellate. <b>Il peso massimo autorizzato per i veicoli combinati a emissioni zero si applica sia al traffico nazionale che a quello internazionale.</b>	

Or. en

**Emendamento 287**  
**Markus Ferber**

**Proposta di direttiva**  
**Allegato – tabella – punto 2.4**

*Testo della Commissione*

2.4. Autosnodato <b>a 3 assi</b>	<b>28 t</b>
----------------------------------	-------------

	Nel caso di veicoli alimentati con combustibili alternativi diversi dai veicoli a emissioni zero, il peso massimo autorizzato <b>di 28 t</b> di cui alla sottosezione 2.4 è incrementato del peso supplementare necessario per la tecnologia a combustibile alternativo per un massimo di 1 tonnellata.
	Nel caso di veicoli a emissioni zero, il peso massimo autorizzato di 28 t di cui alla sottosezione <b>2.4</b> è incrementato di <b>2</b> tonnellate.

*Emendamento*

2.4. Autosnodato		
<b>2.4.1.</b>	<b><i>Autosnodato a 3 assi</i></b>	<b>28 t</b>
<b>2.4.2.</b>	<b><i>Autosnodato a 4 assi</i></b>	<b>32 t</b>
	Nel caso di veicoli alimentati con combustibili alternativi diversi dai veicoli a emissioni zero, il peso massimo autorizzato di cui alla sottosezione 2.4 è incrementato del peso supplementare necessario per la tecnologia a combustibile alternativo per un massimo di 1 tonnellata.	
	Nel caso di veicoli a emissioni zero, il peso massimo autorizzato di 28 t di cui <b>al punto 2.4.1</b> è incrementato di 3 tonnellate <b>e il peso massimo autorizzato di cui al punto 2.4.2 è incrementato di 4 tonnellate.</b>	

Or. en

**Emendamento 288**  
**Peter Lundgren**

**Proposta di direttiva**  
**Allegato – tabella – punto 2.5 (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

<b>2.5.</b>	<b><i>Autosnodato a 4 assi</i></b>	<b>32 t</b>
-------------	------------------------------------	-------------

	<i>Nel caso di veicoli alimentati con combustibili alternativi diversi dai veicoli a emissioni zero, il peso massimo autorizzato di 32 t di cui alla sottosezione 2.5 è incrementato del peso supplementare necessario per la tecnologia a combustibile alternativo per un massimo di 1 tonnellata.</i>
	<i>Nel caso di veicoli a emissioni zero, il peso massimo autorizzato di 32 t di cui alla sottosezione 2.5 è incrementato di 4 tonnellate.</i>

Or. en

**Emendamento 289**

**Peter Lundgren**

**Proposta di direttiva**

**Allegato – tabella – punti 3.1 e 3.4**

*Testo della Commissione*

3.1. Assi semplici		
	Asse non motore semplice	10 t
3.4. Asse motore		
3.4.1.	Asse motore dei veicoli di cui ai punti 2.2, 2.3 e 2.4 <i>diversi dai veicoli a emissioni zero</i>	11,5 t
3.4.2.	<i>Asse motore dei veicoli a emissioni zero di cui ai punti 2.2.1 e 2.2.2</i>	12,5 t
3.4.3.	<i>Autobus a 2 assi a emissioni zero:</i>	12,5 t

*Emendamento*

3.1. Assi semplici		
	Asse non motore semplice	10 t
	<i>Asse non motore semplice munito di doppi pneumatici per autobus:</i>	11,5 t
3.4. Asse motore		
3.4.1.	Asse motore dei veicoli di cui ai punti 2.2, 2.3, 2.4 e 2.5	12,5 t

Or. en

**Emendamento 290**  
**Andor Deli**

**Proposta di direttiva**  
**Allegato – tabella – punto 3.4**

*Testo della Commissione*

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	<b>12,5 t</b>
	3.4.3.	Autobus a 2 assi a emissioni zero:	<b>12,5 t</b>

*Emendamento*

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	<b>11,5 t</b>
	3.4.3.	Autobus a 2 assi a emissioni zero:	<b>11,5 t</b>

Or. en

*Motivazione*

*L'incremento dell'asse motore proposto ai punti 3.4.2 e 3.4.3 causerebbe un'usura eccessiva delle strade (circa +40 %) e non incentiva i costruttori a produrre veicoli più leggeri.*

**Emendamento 291**  
**Markus Ferber**

**Proposta di direttiva**  
**Allegato – tabella – punto 3.4**

*Testo della Commissione*

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	<b>11,5 t</b>
	3.4.2.	Asse motore dei veicoli a emissioni zero di cui ai punti <b>2.2.1</b> e <b>2.2.2</b>	12,5 t

	<b>3.4.3.</b>	<b><i>Autobus a 2 assi a emissioni zero:</i></b>	<b><i>12,5 t</i></b>
--	---------------	--	----------------------

*Emendamento*

<b>3.4. Asse motore</b>			
	3.4.1.	Asse motore dei veicoli di cui ai punti 2.2, 2.3 e 2.4 diversi dai veicoli a emissioni zero	<b><i>12,5 t</i></b>
	3.4.2.	Asse motore dei veicoli a emissioni zero di cui ai punti <b>2.3</b> e <b>2.4</b>	12,5 t

Or. en

**Emendamento 292**  
**Kateřina Konečná**

**Proposta di direttiva**  
**Allegato – tabella – punto 3.4**

*Testo della Commissione*

<b>3.4. Asse motore</b>			
	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	<b><i>12,5 t</i></b>
	3.4.3.	Autobus a 2 assi a emissioni zero:	12,5 t

*Emendamento*

<b>3.4. Asse motore</b>			
	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	<b><i>12 t</i></b>
	3.4.3.	Autobus a 2 assi a emissioni zero:	12,5 t

Or. en

*Motivazione*

*L'incremento dell'asse motore proposto ai punti 3.4.2 e 3.4.3 causerebbe un'usura eccessiva delle strade (circa +40 %) e non incentiva i costruttori a produrre veicoli più leggeri.*



**Emendamento 293**  
**Ciarán Cuffe**

**Proposta di direttiva**  
**Allegato – tabella – punto 3.4**

*Testo della Commissione*

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	<b>12,5 t</b>
3.4.3.	Autobus a 2 assi a emissioni zero:	<b>12,5 t</b>

*Emendamento*

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, <b>fatti salvi i veicoli descritti di seguito.</b>  <i>Asse motore di veicoli a emissioni zero di nuova immatricolazione tra l'entrata in vigore della presente direttiva e il 1° gennaio 2029, purché siano soddisfatte le condizioni di cui al punto 3.4.4.</i>  <i>A partire dal 1° gennaio 2029, le condizioni di cui al punto 3.4.4 si applicano a tutti i veicoli di nuova immatricolazione di cui ai punti 2.2.1 e 2.2.2, indipendentemente dal loro gruppo propulsore.</i>	<b>11,5 t</b>  <b>12 t</b>
3.4.3.	Autobus a 2 assi a emissioni zero:  <i>Asse motore di autobus a due assi a emissioni zero di nuova immatricolazione tra l'entrata in vigore della presente direttiva e il 1° gennaio 2035, purché siano soddisfatte le condizioni di cui al punto 3.4.4.</i>  <i>A partire dal 1° gennaio 2029, le condizioni di cui al punto 3.4.4 si applicano a tutti gli autobus a due assi di nuova immatricolazione, indipendentemente dal loro gruppo propulsore.</i>	<b>11,5 t</b>  <b>12 t</b>

<b>3.4.4.</b>	<p><i>I veicoli pesanti a emissioni zero di nuova immatricolazione tra l'entrata in vigore della presente direttiva e il 1° gennaio 2029, con un asse motore di 12 tonnellate:</i></p> <p><i>1) sono muniti di pneumatici singoli ad alta efficienza a base larga sull'asse sterzante con una classificazione UE minima pari ad A per la resistenza al rotolamento e B per l'aderenza sul bagnato;</i></p> <p><i>2) sono muniti di doppi pneumatici sull'asse motore con una classificazione UE minima pari ad A per la resistenza al rotolamento e B per l'aderenza sul bagnato;</i></p> <p><i>3) impostano il livello di allerta del sistema di monitoraggio della pressione degli pneumatici per informare il conducente di una perdita di pressione a 0,6 bar;</i></p> <p><i>4) utilizzano un limitatore di accelerazione che garantisca che l'accelerazione da fermo non superi 1,2m/s<sup>2</sup>.</i></p> <p><i>A partire dal 1° gennaio 2029, tutti i veicoli pesanti di nuova immatricolazione adottano le tecnologie di cui ai punti da 1) a 4) della presente sottosezione.</i></p>
---------------	--

Or. en

**Emendamento 294**

**Elsi Katainen**

**Proposta di direttiva**

**Allegato – tabella – punto 3.4**

*Testo della Commissione*

<b>3.4. Asse motore</b>			
	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	<b>12,5 t</b>
	3.4.3.	Autobus a 2 assi a emissioni zero:	<b>12,5 t</b>

*Emendamento*

<b>3.4. Asse motore</b>
-------------------------

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	<b>11,5 t</b>
3.4.3.	Autobus a 2 assi a emissioni zero:	<b>11,5 t</b>

Or. en

*Motivazione*

*L'incremento del carico per asse causerebbe effetti negativi significativi sull'usura delle strade e dei ponti. Ad esempio, nelle città esistono numerose strutture stradali deboli e piccoli ponti che non sopporterebbero il carico di 12,5 t per asse. Ciò limiterebbe l'utilizzo di tali mezzi. Quasi tutte le linee di autobus attraversano le città a un certo punto del loro itinerario, per far salire i passeggeri. Numerosi autobus a tre assi a zero emissioni sono già in circolazione, e la massa di 11,5 t per asse non è stata un problema nel promuovere la transizione verde.*

**Emendamento 295**

**Henna Virkkunen, Petri Sarvamaa**

**Proposta di direttiva**

**Allegato – tabella – punto 3.4**

*Testo della Commissione*

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	<b>12,5 t</b>
3.4.3.	Autobus a 2 assi a emissioni zero:	<b>12,5 t</b>

*Emendamento*

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	<b>11,5 t</b>
3.4.3.	Autobus a 2 assi a emissioni zero:	<b>11,5 t</b>

Or. en

### Motivazione

*L'incremento della massa dell'asse motore per i veicoli combinati a emissioni zero da 11,5 t a 12,5 t causerebbe problemi di peso per i ponti urbani e di conseguenza limiterebbe l'uso degli autobus. Il carico sulle strade aumenterebbe in modo significativo con la presente proposta. L'attuale limite di peso per asse di 11,5 t non è stato un problema nello sviluppo di autobus elettrici per la transizione verde. Esistono molte opzioni diverse, ad esempio autobus elettrici a due assi, a tre assi e autosnodati, già disponibili sul mercato.*

#### **Emendamento 296**

**Isabel García Muñoz**

#### **Proposta di direttiva**

**Allegato – tabella – punto 3.4**

#### *Testo della Commissione*

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

#### *Emendamento*

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
	<b>3.4.4.</b>	<b><i>Autobus a 3 assi a emissioni zero:</i></b>	<b><i>12,5 t</i></b>

Or. en

#### **Emendamento 297**

**Isabel García Muñoz**

#### **Proposta di direttiva**

### Allegato – tabella – punto 3.5.3

#### Testo della Commissione

3.5.3.	è pari o superiore a 1,3 m e inferiore a 1,8 m ( $1,3 \leq d < 1,8$ )	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	19 t

#### Emendamento

3.5.3.	è pari o superiore a 1,3 m e inferiore a 1,8 m ( $1,3 \leq d < 1,8$ )	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 <b><i>Nel caso di veicoli a emissioni zero, la somma massima del peso per asse per asse tandem autorizzata è incrementata di 1 tonnellata.</i></b>	19 t

Or. en

### Emendamento 298

Markus Ferber

### Proposta di direttiva

Allegato – tabella – punto 3.5.3

#### Testo della Commissione

3.5.3.	è pari o superiore a 1,3 m e inferiore a 1,8 m ( $1,3 \leq d < 1,8$ )	<b>18 t</b>
	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	19 t

#### Emendamento

3.5.3.	è pari o superiore a 1,3 m e inferiore a 1,8 m ( $1,3 \leq d < 1,8$ )	
<b>3.5.3. 1.</b>	<b><i>In generale</i></b>	<b>18 t</b>

3.5.3. 2.	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	19 t
3.5.3. 3.	<i>Nel caso di un veicolo a emissioni zero di cui ai punti 2.3 e 2.4 in cui l'asse motore è munito di doppi pneumatici e di sospensioni pneumatiche o di sospensioni riconosciute equivalenti all'interno dell'Unione come definito nell'allegato II</i>	20 t
3.5.3. 4.	<i>Nel caso di un veicolo a emissioni zero di cui ai punti 2.3 e 2.4 in cui ciascun asse motore è munito di doppi pneumatici e il peso massimo per ciascun asse non supera le 10 t</i>	20 t

Or. en

**Emendamento 299**  
**Elsi Katainen**

**Proposta di direttiva**  
**Allegato – tabella – punto 3.6 (nuovo)**

*Testo della Commissione*

--

*Emendamento*

<b>3.6. Assi tridem dei veicoli a motore</b>			
	<i>La somma dei pesi per asse di un tridem non deve superare, se la distanza (d) assiale:</i>		
	<b>3.6.1.</b>	<i>è inferiore a 1,3 m (<math>d &lt; 1,3</math>)</i>	<b>21 t</b>
	<b>3.6.2.</b>	<i>è pari o superiore a 1,3 m e inferiore a 1,8 m (<math>1,3 \leq d &lt; 1,8</math>)</i>	<b>24 t</b>

Or. en

*Motivazione*

*È importante aggiungere all'allegato I il peso autorizzato per i tridem dei veicoli a motore, in modo da armonizzare i pesi autorizzati nell'UE.*

**Emendamento 300**  
**Peter Lundgren**

**Proposta di direttiva**  
**Allegato – tabella – punto 3.6 (nuovo)**

*Testo della Commissione*

--

*Emendamento*

<b>3.6. Assi tridem dei veicoli a motore</b>			
	<b><i>La somma dei pesi per asse di un tridem non deve superare, se la distanza (d) assiale:</i></b>		
	<b>3.6.1.</b>	<b><i>è pari o superiore a 1,3 m e inferiore a 1,8 m (<math>1,3 \leq d &lt; 1,8</math>)</i></b>	<b>24 t</b>
	<b>3.6.2.</b>	<b><i>Nel caso di veicoli a emissioni zero, se almeno due assi sono muniti di doppi pneumatici. è pari o superiore a 1,3 m e inferiore a 1,8 m (<math>1,3 \leq d &lt; 1,8</math>)</i></b>	<b>26 t</b>

Or. en

**Emendamento 301**  
**Henna Virkkunen, Petri Sarvamaa**

**Proposta di direttiva**  
**Allegato – tabella – punto 3.6 (nuovo)**

*Testo della Commissione*

--

*Emendamento*

<b>3.6. Assi tridem dei veicoli a motore</b>	
	<b><i>La somma dei pesi per asse di un tridem non deve superare, se la distanza (d) assiale:</i></b>

	<b>3.6.1.</b>	<i>è inferiore a 1,3 m (<math>d &lt; 1,3</math>)</i>	<b>21 t</b>
	<b>3.6.2.</b>	<i>è pari o superiore a 1,3 m e inferiore a 1,8 m (<math>1,3 \leq d &lt; 1,8</math>)</i>	<b>27 t</b>

Or. en

*Motivazione*

*I pesi per i tridem dei veicoli a motore dovrebbero essere aggiunti all'allegato I per armonizzare i pesi autorizzati nell'UE.*

**Emendamento 302**

**Elsi Katainen**

**Proposta di direttiva**

**Allegato – tabella – punto 4.3**

*Testo della Commissione*

4.3. Peso massimo autorizzato in funzione dell'interasse	
	Il peso massimo autorizzato in tonnellate di un veicolo a motore a 4 assi non può superare 5 volte la distanza in metri tra il centro degli assi estremi del veicolo.

*Emendamento*

4.3. Peso massimo autorizzato in funzione dell'interasse	
	Il peso massimo autorizzato in tonnellate di un veicolo a motore a 4 <b>o</b> 5 assi non può superare 5 volte la distanza in metri tra il centro degli assi estremi del veicolo.

Or. en

*Motivazione*

*Per salvaguardare la sicurezza stradale e le infrastrutture, è importante monitorare i carichi sui ponti. Gli autocarri a 5 assi trasportano le merci più pesanti e hanno un peso lordo di 40 t. Pertanto, il peso massimo autorizzato in funzione dell'interasse è ancora più importante per gli autocarri a 5 assi rispetto a quelli a 4 assi e dovrebbe essere aggiunto alla direttiva. Un*



*interasse troppo corto causerebbe problemi, ad esempio, alle infrastrutture dei ponti.*

**Emendamento 303**

**Peter Lundgren**

**Proposta di direttiva**

**Allegato – tabella – punto 4.3**

*Testo della Commissione*

4.3. Peso massimo autorizzato in funzione dell'interasse	
	Il peso massimo autorizzato in tonnellate di un veicolo a motore a 4 assi non può superare 5 volte la distanza in metri tra il centro degli assi estremi del veicolo.

*Emendamento*

4.3. Peso massimo autorizzato in funzione dell'interasse	
	Il peso massimo autorizzato in tonnellate di un veicolo a motore a 4 <b>o</b> 5 assi non può superare 5 volte la distanza in metri tra il centro degli assi estremi del veicolo.

Or. en

**Emendamento 304**

**Henna Virkkunen, Petri Sarvamaa**

**Proposta di direttiva**

**Allegato – tabella – punto 4.3**

*Testo della Commissione*

4.3. Peso massimo autorizzato in funzione dell'interasse	
	Il peso massimo autorizzato in tonnellate di un veicolo a motore a 4 assi non può superare 5 volte la distanza in metri tra il centro degli assi estremi del veicolo.

*Emendamento*

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 non può superare 5 volte la distanza in metri tra il centro degli assi estremi del veicolo.
---

Or. en

*Motivazione*

*Il peso massimo autorizzato in funzione dell'interasse è ancora più importante per gli autocarri a 5 assi rispetto a quelli a 4 assi, poiché gli autocarri a 5 assi trasportano le merci più pesanti e hanno un peso lordo di 40 t. Ciò dovrebbe essere codificato nella direttiva.*