



2023/0265(COD)

20.10.2023

*****I**

PROGETTO DI RELAZIONE

sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 96/53/CE del Consiglio, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale.

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

Commissione per i trasporti e il turismo

Relatrice: Isabel García Muñoz

Significato dei simboli utilizzati

- * Procedura di consultazione
- *** Procedura di approvazione
- ***I Procedura legislativa ordinaria (prima lettura)
- ***II Procedura legislativa ordinaria (seconda lettura)
- ***III Procedura legislativa ordinaria (terza lettura)

(La procedura indicata dipende dalla base giuridica proposta nel progetto di atto.)

Emendamenti a un progetto di atto

Emendamenti del Parlamento presentati su due colonne

Le soppressioni sono evidenziate in *corsivo grassetto* nella colonna di sinistra. Le sostituzioni sono evidenziate in *corsivo grassetto* nelle due colonne. Il testo nuovo è evidenziato in *corsivo grassetto* nella colonna di destra.

La prima e la seconda riga del blocco d'informazione di ogni emendamento identificano la parte di testo interessata del progetto di atto in esame. Se un emendamento verte su un atto esistente che il progetto di atto intende modificare, il blocco d'informazione comprende anche una terza e una quarta riga che identificano rispettivamente l'atto esistente e la disposizione interessata di quest'ultimo.

Emendamenti del Parlamento presentati in forma di testo consolidato

Le parti di testo nuove sono evidenziate in *corsivo grassetto*. Le parti di testo soppresse sono indicate con il simbolo ■ o sono barrate. Le sostituzioni sono segnalate evidenziando in *corsivo grassetto* il testo nuovo ed eliminando o barrando il testo sostituito.

A titolo di eccezione, le modifiche di carattere strettamente tecnico apportate dai servizi in vista dell'elaborazione del testo finale non sono evidenziate.

INDICE

	Pagina
PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO	5
MOTIVAZIONE.....	39

PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

**sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 96/53/CE del Consiglio, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale.
(COM(2023)0445 – C9-0306/2023 – 2023/0265(COD))**

(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2023)0445),
 - visti l'articolo 294, paragrafo 2, e l'articolo 91 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C9-0306/2023),
 - visto l'articolo 294, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
 - visto il parere del Comitato economico e sociale europeo del [...] ¹,
 - visto il parere del Comitato delle regioni del [...] ²,
 - visto l'articolo 59 del suo regolamento,
 - vista la relazione della commissione per i trasporti e il turismo (A9-0000/2023),
1. adotta la posizione in prima lettura figurante in appresso;
 2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora la sostituisca, la modifichi sostanzialmente o intenda modificarla sostanzialmente;
 3. incarica la sua Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

¹ GU C 0 del 0.0.0000, pag. 0. /Non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale].

² GU C 0 del 0.0.0000, pag. 0. /Non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale].

Emendamento 1

Proposta di direttiva Considerando 6 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(6 bis) La presente direttiva è intesa a migliorare la competitività del settore del trasporto su strada promuovendo operazioni di trasporto più efficienti in termini di costi e sostenibili e incoraggiando l'intermodalità. Sebbene le nuove disposizioni si tradurranno in una riduzione dei veicoli-km percorsi, la grave carenza di conducenti nell'Unione persisterà. Per far fronte a tale carenza, è fondamentale migliorare le condizioni di lavoro nel settore del trasporto su strada al fine di aumentarne l'attrattiva. Per quanto riguarda la presente direttiva, è importante che l'installazione di tecnologie a zero emissioni, che richiedono volumi aggiuntivi, non comporti una riduzione dello spazio in cabina o non vada a scapito del comfort dei conducenti, che è essenziale affinché lavorino in condizioni adeguate, in particolare durante i viaggi a lunga distanza.

Or. en

Emendamento 2

Proposta di direttiva Considerando 9

Testo della Commissione

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

(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. **Prima di autorizzare i sistemi modulari europei, gli Stati membri dovrebbero effettuare una valutazione del loro possibile impatto sulla sicurezza stradale, sulle infrastrutture, sulla cooperazione modale e sull'ambiente.** Nel contempo, al fine di ampliare gli impatti socioeconomici e ambientali positivi del ricorso ai sistemi modulari europei, è fondamentale eliminare gli ostacoli inutili al loro utilizzo nelle operazioni transfrontaliere tra Stati membri confinanti che consentono la circolazione di tali veicoli combinati sul loro territorio, senza limitazioni in termini di numero di frontiere attraversate, purché rispettino i pesi e le dimensioni massimi autorizzati per i sistemi modulari europei stabiliti dagli Stati membri all'interno dei rispettivi territori. Ciò al fine di garantire che i sistemi modulari europei utilizzati nelle operazioni transfrontaliere rispettino il limite comune inferiore di peso e dimensione applicabile a tali sistemi in detti Stati membri. Ai fini della sicurezza delle operazioni, della trasparenza e della chiarezza giuridica, è opportuno stabilire condizioni comuni per la circolazione di sistemi modulari europei nel traffico nazionale e internazionale. **Tali condizioni dovrebbero, tra l'altro, garantire che i sistemi modulari europei non circolino sulle strade utilizzate anche da utenti della strada vulnerabili. Gli Stati membri dovrebbero fornire** informazioni chiare in merito ai limiti in termini di pesi e dimensioni per i sistemi modulari europei **sulle** parti della rete stradale compatibili con le specifiche di tali veicoli. **Gli Stati membri dovrebbero istituire un sistema di**

monitoraggio *per valutare gli* impatti dell'uso dei sistemi modulari europei sulla sicurezza stradale, sulle infrastrutture stradali, sulla cooperazione modale, nonché sugli impatti ambientali dei sistemi modulari europei sul sistema di trasporto, compresi gli impatti sulla quota modale. ***Per guidare efficacemente la transizione verso una mobilità a zero emissioni, gli Stati membri che consentono ai sistemi modulari europei operanti nel traffico internazionale di circolare nei loro territori dovrebbero garantire che, a partire dal 2040, tali sistemi siano veicoli a zero emissioni o veicoli combinati di sistemi modulari europei.***

Or. en

Emendamento 3

Proposta di direttiva Considerando 9 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

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

Or. en

Emendamento 4

Proposta di direttiva Considerando 10 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(10 bis) *Le nuove norme armonizzate per i sistemi modulari europei nel traffico nazionale e internazionale negli Stati membri che ne consentono la circolazione dovrebbero comportare la raccolta di dati sulla sicurezza stradale in tali Stati membri, compresa la percentuale di vittime e feriti a seguito di collisioni. Tenendo conto del fatto che gli utenti vulnerabili della strada rappresentano quasi un terzo dei decessi in collisioni che coinvolgono veicoli pesanti, gli Stati membri dovrebbero garantire che i sistemi modulari europei non siano autorizzati a circolare su strade in cui sono presenti utenti vulnerabili quali pedoni, ciclisti e veicoli a motore a due ruote.*

Or. en

Emendamento 5

Proposta di direttiva Considerando 11

Testo della Commissione

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

(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.

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. ***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, 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 6

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 **e massimizzare gli effetti della pertinente normativa ambientale vigente**, è necessario abbandonare gradualmente il ricorso a tali autocarri più pesanti alimentati a combustibili fossili a partire dal **2032, al fine di rafforzare la certezza giuridica per gli investimenti e** la penetrazione sul mercato dei veicoli pesanti a emissioni zero. 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 7

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

Emendamento

(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*.

concorrenza e limitano in modo significativo il potenziale *dei trasportatori di veicoli* 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.

Or. en

Emendamento 8

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 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.

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 *e che il veicolo in questione sia conforme alla "regola del diametro di sterzata"*.

Or. en

Emendamento 9

Proposta di direttiva Considerando 16 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(16 bis) *La molteplicità delle diverse marcature e segnalazioni dei veicoli negli Stati membri può creare confusione per gli utenti della strada e nuocere alla sicurezza stradale nell'Unione. Al fine di migliorare la sicurezza stradale, è opportuno istituire a livello dell'Unione un'etichetta UE standardizzata per la lunghezza dei veicoli a motore o dei veicoli combinati. Questa etichetta UE aiuterebbe gli utenti della strada a identificare tali veicoli e ad acquisire familiarità con essi, nonché a ridurre i rischi derivanti da limitazioni della visibilità o angoli ciechi, ad esempio in fase di sorpasso di tali veicoli lunghi o veicoli combinati.*

Or. en

Emendamento 10

Proposta di direttiva Considerando 17

Testo della Commissione

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

(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 gli Stati membri dovrebbero garantire come minimo la diffusione di sistemi **automatici certificati** nella sezione stradale della rete

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.

transeuropea dei trasporti. ***Inoltre, dovrebbe essere possibile utilizzare apparecchiature di pesatura di bordo accurate e pienamente interoperabili.*** 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.

Or. en

Emendamento 11

Proposta di direttiva Considerando 18

Testo della Commissione

(18) Al fine di rafforzare ulteriormente l'applicazione delle norme e il monitoraggio della circolazione di veicoli pesanti sulle strade dell'Unione, ridurre la congestione, migliorare la sicurezza stradale, ridurre i rischi di danni alle infrastrutture e promuovere operazioni di trasporto sostenibili, gli Stati membri dovrebbero ***essere incoraggiati a*** istituire regimi di politiche di accesso intelligente che garantiscano il rispetto delle norme in materia di pesi e dimensioni massimi autorizzati. ***Nell'istituire tali regimi,*** gli Stati membri dovrebbero applicare requisiti minimi comuni al fine di garantire l'armonizzazione e l'interoperabilità in tutta l'***UE***, in particolare per quanto concerne l'accessibilità e il formato dei dati pertinenti da scambiare. Tali regimi dovrebbero contribuire a far sì che il veicolo giusto con il carico giusto operi sulla strada giusta e al momento giusto al fine di garantire un impatto minimo

Emendamento

(18) Al fine di rafforzare ulteriormente l'applicazione delle norme e il monitoraggio della circolazione di veicoli pesanti sulle strade dell'Unione, ridurre la congestione, migliorare la sicurezza stradale, ridurre i rischi di danni alle infrastrutture e promuovere operazioni di trasporto sostenibili, gli Stati membri dovrebbero istituire regimi di politiche di accesso intelligente che garantiscano il rispetto delle norme in materia di pesi e dimensioni massimi autorizzati ***a partire dal 2040.*** Gli Stati membri dovrebbero applicare ***a tali regimi*** requisiti minimi comuni al fine di garantire l'armonizzazione e l'interoperabilità in tutta l'***Unione***, in particolare per quanto concerne l'accessibilità e il formato dei dati pertinenti da scambiare. ***I dati pertinenti dovrebbero essere accessibili in tempo reale e nelle lingue ufficiali dell'Unione.*** Tali regimi dovrebbero contribuire a far sì che il veicolo giusto con il carico giusto

sull'ambiente, sulle infrastrutture, sulla salute e sulla sicurezza umana nonché sulla società. L'istituzione di tali regimi dovrebbe avvalersi di sistemi di trasporto intelligenti avanzati, quali la comunicazione veicolo-infrastruttura, la comunicazione veicolo-rete, la condivisione di dati in tempo reale e il monitoraggio a distanza, al fine di garantire la sicurezza e la fluidità del traffico dei veicoli pesanti e tali regimi non dovrebbero comportare restrizioni sproporzionate o discriminatorie al traffico.

operi sulla strada giusta e al momento giusto al fine di garantire un impatto minimo sull'ambiente, sulle infrastrutture, sulla salute e sulla sicurezza umana nonché sulla società. L'istituzione di tali regimi dovrebbe avvalersi di sistemi di trasporto intelligenti avanzati, quali la comunicazione veicolo-infrastruttura, la comunicazione veicolo-rete, la condivisione di dati in tempo reale e il monitoraggio a distanza, al fine di garantire la sicurezza e la fluidità del traffico dei veicoli pesanti e tali regimi non dovrebbero comportare restrizioni sproporzionate o discriminatorie al traffico.

Or. en

Emendamento 12

Proposta di direttiva Considerando 18 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(18 bis) L'esecuzione della direttiva 96/53/CE è un elemento essenziale dei sistemi consolidati di monitoraggio e applicazione a livello nazionale e dell'Unione che contribuiscono all'attuazione delle norme sociali, di mercato e tecniche dell'Unione applicabili al trasporto su strada. Quando durante i controlli su strada viene rilevata la non conformità ai requisiti di peso e dimensioni prescritti, le autorità nazionali competenti devono intraprendere azioni di applicazione delle norme. Gli Stati membri dovrebbero garantire che le sanzioni non siano discriminatorie per quanto riguarda i tipi di sanzione scelti e il loro livello e che siano effettive, dissuasive e proporzionate alla gravità dell'infrazione commessa. Tali infrazioni dovrebbero essere iscritte nel registro nazionale delle imprese di trasporto su strada, scambiate tramite il registro

europeo delle imprese di trasporto su strada (ERRU) e riflesse nel punteggio della classificazione del rischio delle imprese in linea con il regolamento (CE) n. 1071/2009. Si prevede che l'attuazione transfrontaliera delle sanzioni rientranti nell'ambito di applicazione della direttiva 96/53/CE sarà agevolata da una modifica della direttiva 2015/413 sull'applicazione transfrontaliera.

Or. en

Emendamento 13

Proposta di direttiva Considerando 18 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

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

Or. en

Emendamento 14

Proposta di direttiva Considerando 21

Testo della Commissione

(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.

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 ***e il suo eventuale rinnovo dovrebbe essere subordinato al persistere della crisi.***

Or. en

Emendamento 15

**Proposta di direttiva
Considerando 23 bis (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(23 bis) Al fine di valutare l'efficacia e l'efficienza della presente direttiva e di misurare i progressi rispetto ai suoi obiettivi specifici, è importante valutarne periodicamente l'attuazione. La Commissione dovrebbe pertanto presentare periodicamente relazioni di valutazione sull'applicazione della presente direttiva, corredate di informazioni dettagliate riguardanti, tra l'altro, l'evoluzione del trasporto su strada nazionale e internazionale, l'impatto sulla sicurezza stradale e sulle infrastrutture stradali, il trasferimento modale e i progressi tecnologici nel settore del trasporto su strada, in particolare sulla

diffusione di veicoli a emissioni zero.

Or. en

Emendamento 16

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 *assicurano che i veicoli che trasportano carichi indivisibili rechino l'etichetta UE di cui all'articolo 10 quater bis*. Gli Stati membri non impongono prescrizioni in materia di lingua relative al trasporto di carichi indivisibili.

Or. en

Emendamento 17

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 3 – lettera c

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 4 bis – lettera -a (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

-a) gli Stati membri effettuino una valutazione preventiva del possibile impatto dei sistemi modulari europei sulla sicurezza stradale, sulle infrastrutture stradali e sulla cooperazione modale, nonché gli impatti ambientali dei sistemi modulari europei sul sistema dei trasporti, compresi gli

impatti sulla ripartizione modale. Tale valutazione è resa pubblica e può, se del caso, essere basata sul sistema di monitoraggio di cui al paragrafo 5;

Or. en

Emendamento 18

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 3 – lettera c

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 – paragrafo 4 bis – lettera b

Testo della Commissione

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

Emendamento

b) gli Stati membri rendano pubblicamente disponibili, in modo accessibile e trasparente, le informazioni relative alla parte della rete stradale in cui i sistemi modulari europei possono circolare ***assicurando la sicurezza degli utenti vulnerabili della strada;***

Or. en

Emendamento 19

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 3 – lettera c

Direttiva 96/53/CE

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

Testo della Commissione

Emendamento

c bis) gli Stati membri dimostrino la mancanza di alternative di trasporto adeguate e più sostenibili in altri modi di trasporto quando autorizzano le operazioni transfrontaliere di sistemi modulari europei;

Or. en

Emendamento 20

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 3 – lettera c

Direttiva 96/53/CE

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

Testo della Commissione

Emendamento

c ter) gli Stati membri stabiliscano un livello adeguato di requisiti di qualificazione per i conducenti di sistemi modulari europei, garantendo nel contempo la proporzionalità, la non discriminazione e il riconoscimento reciproco;

Or. en

Emendamento 21

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 ***dell'***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, ***tenendo conto della valutazione preventiva effettuata a norma della lettera a).***

Or. en

Emendamento 22

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 3 – lettera c

Direttiva 96/53/CE
Articolo 4 – paragrafo 4 bis – comma 3

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Or. en

Emendamento 23

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

Direttiva 96/53/CE
Articolo 4 – paragrafo 4 bis – comma 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

A decorrere dal 1° gennaio 2040, qualora gli Stati membri autorizzino la circolazione nel loro territorio di veicoli o veicoli combinati di sistemi modulari europei operanti nel traffico internazionale, essi assicurano che tali veicoli siano a emissioni zero.

Or. en

Emendamento 24

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

Or. en

Emendamento 25

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 4

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 bis – paragrafo 1 – lettera c bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

c bis) un punto di accesso nazionale unico per ottenere informazioni, in modo chiaro, accessibile e trasparente sulle dimensioni e sui pesi massimi autorizzati a livello nazionale per i veicoli, nonché su eventuali restrizioni locali in aree specifiche o su strade specifiche e su eventuali requisiti minimi di qualificazione per i conducenti di sistemi modulari europei.

Or. en

Emendamento 26

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 4

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 bis – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 bis. entro [6 mesi dalla data di recepimento della presente direttiva] la Commissione istituisce e successivamente gestisce un portale web europeo dedicato e aggiornato, disponibile in tutte le lingue ufficiali dell'Unione, che colleghi, in modo chiaro, accessibile e trasparente, i sistemi elettronici e di comunicazione nazionali di cui al paragrafo 1. Questo portale europeo rende inoltre disponibile al pubblico, in modo accessibile e trasparente, l'intera parte della rete stradale in cui possono circolare i sistemi modulari europei.

Or. en

Emendamento 27

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 4

Direttiva 96/53/CE

Articolo 4 ter – paragrafo 3

Testo della Commissione

Emendamento

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

3. In considerazione del previsto aumento della diffusione dei veicoli a emissioni zero, il presente articolo si applica fino al 31 dicembre **2031**.";

Or. en

Emendamento 28

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.

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 autorizzati.

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

Or. en

Emendamento 29

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 9

Direttiva 96/53/CE

Articolo 10 ter – paragrafo 2 – comma 1

Testo della Commissione

Le lunghezze massime di cui all'allegato I, punto 1.1, per i veicoli a emissioni zero o i veicoli combinati comprendenti veicoli a emissioni zero possono essere superate della lunghezza supplementare necessaria per alloggiare la tecnologia a emissioni zero, **fino a un massimo di 90 cm**, per consentire l'aggiunta di tali dispositivi. Tali

Emendamento

Le lunghezze massime di cui all'allegato I, punto 1.1, per i veicoli a emissioni zero o i veicoli combinati comprendenti veicoli a emissioni zero possono essere superate della lunghezza supplementare necessaria per alloggiare la tecnologia a emissioni zero per consentire l'aggiunta di tali dispositivi. Tali veicoli o veicoli combinati

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.

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.

Or. en

Emendamento 30

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 12 bis (nuovo)

Direttiva 96/53/CE

Articolo 10 quater bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

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

"Articolo 10 quater bis

- 1. Al fine di aumentare la sicurezza stradale ed evitare una molteplicità di marcature e segnalazioni dei veicoli, è istituita un'unica etichetta UE per la lunghezza dei veicoli a motore o dei veicoli combinati utilizzati per il trasporto di merci e che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva.**
- 2. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché tutti i veicoli a motore o i veicoli combinati in circolazione utilizzati per il trasporto di merci e che rientrano nel campo di applicazione della presente direttiva esponano in modo chiaro e visibile l'etichetta UE nella parte posteriore del veicolo a motore o del veicolo combinato.**
- 3. Entro [1 anno dalla data di entrata in vigore] la Commissione adotta un atto delegato conformemente**

all'articolo 10 nonies per integrare la presente direttiva stabilendo in dettaglio le norme, le prescrizioni e le disposizioni per l'esposizione e il rilascio dell'etichetta, privilegiando l'uso di pittogrammi rispetto al testo.

Or. en

Emendamento 31

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 13 – lettera a

Direttiva 96/53/CE

Articolo 10 quinquies – paragrafo 1 – comma 1

Testo della Commissione

Gli Stati membri adottano misure specifiche per **identificare i** veicoli o **i** veicoli combinati in **circolazione** che **possono aver superato** il peso massimo autorizzato **e che pertanto dovrebbero essere controllati dalle loro autorità competenti** al fine di assicurare la conformità con i requisiti della presente direttiva. Tali misure **possono consistere** in sistemi automatici **collocati** sulle infrastrutture stradali **o in apparecchiature di pesatura installate a bordo dei veicoli** in conformità del **paragrafo 4**.

Emendamento

Gli Stati membri adottano misure specifiche per **accertare le infrazioni e imporre sanzioni in relazione alla circolazione di** veicoli o veicoli combinati che **superano** il peso massimo autorizzato al fine di assicurare la conformità con i requisiti della presente direttiva. Tali misure **consistono** in sistemi automatici **installati** sulle infrastrutture stradali **che garantiscano come minimo la diffusione di tali sistemi sulla rete transeuropea di trasporto stradale** in conformità del **regolamento (UE) 1315/2013***.

Or. en

Emendamento 32

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 13 – lettera a

Direttiva 96/53/CE

Articolo 10 quinquies – paragrafo 1 – comma 2

Testo della Commissione

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*.

soppresso

Or. en

Emendamento 33

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 13 – lettera a

Direttiva 96/53/CE

Articolo 10 quinquies – paragrafo 1 – comma 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Oltre all'uso di sistemi automatici installati sulle infrastrutture stradali, gli Stati membri possono identificare i veicoli o i veicoli combinati in circolazione che potrebbero aver superato i pesi massimi autorizzati mediante apparecchiature di pesatura installate a bordo dei veicoli in conformità del paragrafo 4.

Or. en

Emendamento 34

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 13 – lettera a

Direttiva 96/53/CE

Articolo 10 quinquies – paragrafo 1 – comma 4

Testo della Commissione

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.

soppresso

Or. en

Emendamento 35

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 14

Direttiva 96/53/CE

Articolo 10 quinquies bis – paragrafo 1 – comma 1

Testo della Commissione

Emendamento

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

Entro il 1° gennaio 2040 gli Stati membri **attuano** nei rispettivi territori regimi di politiche di accesso intelligente (Intelligent Access Policy, IAP) al fine di regolamentare, monitorare e facilitare l'accesso dei veicoli pesanti a strade o zone specifiche.

Or. en

Emendamento 36

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. **Gli Stati membri garantiscono** che i propri regimi IAP siano conformi alla direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio*. In particolare gli Stati membri provvedono affinché i dati relativi al regime IAP e che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2010/40/UE, comprese le restrizioni in materia di peso, lunghezza, larghezza o altezza, siano disponibili in formato digitale leggibile tramite un dispositivo automatico e resi accessibili tramite i punti di accesso nazionali istituiti a norma del regolamento delegato (UE) 2022/670**.

Or. en

Emendamento 37

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 14

Direttiva 96/53/CE

Articolo 10 quinquies bis – paragrafo 3 – parte introduttiva

Testo della Commissione

3. Quando **attua** regimi IAP a norma del paragrafo 1, **uno Stato membro**:

Emendamento

3. Quando **attuano** regimi IAP a norma del paragrafo 1, **gli Stati membri**:

Or. en

Emendamento 38

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 14

Direttiva 96/53/CE

Articolo 10 quinquies bis – paragrafo 3 – lettera c bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

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

Or. en

Emendamento 39

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 14

Direttiva 96/53/CE

Articolo 10 quinquies bis – paragrafo 4

Testo della Commissione

Emendamento

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

soppresso

Or. en

Motivazione

Testo spostato al paragrafo 3.

Emendamento 40

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 paragrafo:

"Gli Stati membri provvedono affinché le entrate generate da tali sanzioni, o l'equivalente in valore finanziario di tali entrate, siano utilizzate per promuovere e sostenere la diffusione sul mercato di mezzi di trasporto sostenibili, incoraggiare l'intermodalità e aumentare la sostenibilità delle operazioni di trasporto transfrontaliere."

Or. en

Emendamento 41

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 16

Direttiva 96/53/CE

Articolo 10 octies – paragrafo 1 – comma 1 – lettera c

Testo della Commissione

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

Emendamento

c) il numero e l'ubicazione dei sistemi automatici **installati** sulle infrastrutture stradali a norma dell'articolo 10 quinquies, paragrafo 1, certificati per l'applicazione diretta;

Or. en

Emendamento 42

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

Emendamento

2. La Commissione analizza le informazioni ricevute a norma del paragrafo 1 e, sulla base delle informazioni pervenute, **formula, se del caso, raccomandazioni destinate agli Stati membri. Qualora la Commissione formuli**

ricevimento delle informazioni da tutti gli Stati membri. Tale relazione contiene informazioni sugli sviluppi pertinenti nei settori in questione.

tali raccomandazioni, lo Stato membro interessato, entro sei mesi dalla loro formulazione, informa la Commissione delle modalità di attuazione previste. La Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione ***sulla conformità ai requisiti*** 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.

Or. en

Emendamento 43

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 17

Direttiva 96/53/CE

Articolo 10 nonies – paragrafo 2

Testo della Commissione

(17) all'articolo 10 nonies, ***il paragrafo 2 è sostituito*** dal seguente:

"2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 4, paragrafo 5 bis, ***e*** all'articolo 10 ter, paragrafo 1, è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal [OP: inserire la data di entrata in vigore della presente direttiva]. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo."

Emendamento

(17) all'articolo 10 nonies, ***i paragrafi 2, 3 e 5 sono sostituiti*** dal seguente:

"2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 4, paragrafo 5 bis, all'articolo 10 ter, paragrafo 1, ***e all'articolo 10 quater bis*** è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal [OP: inserire la data di entrata in vigore della presente direttiva]. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo."

Or. en

Motivazione

Adeguamento tecnico delle disposizioni della direttiva vigente per allinearle ai nuovi poteri di delega proposti.

Emendamento 44

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 17

Direttiva 96/53/CE

Articolo 10 nonies – paragrafo 3

Testo in vigore

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

Emendamento

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

Or. en

Motivazione

Adeguamento tecnico delle disposizioni della direttiva vigente per allinearle ai nuovi poteri di delega proposti.

Emendamento 45

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 17

Direttiva 96/53/CE

Articolo 10 nonies – paragrafo 5

Testo in vigore

5. L'atto delegato adottato ai sensi

Emendamento

5. L'atto delegato adottato ai sensi

dell'articolo 10 ter entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

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

Or. en

Motivazione

Adeguamento tecnico delle disposizioni della direttiva vigente per allinearle ai nuovi poteri di delega proposti.

Emendamento 46

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 dell'evoluzione del trasporto su strada nazionale e internazionale, comprese le caratteristiche specifiche di taluni segmenti di mercato e l'impatto di tale evoluzione sulla sicurezza stradale e sulle infrastrutture stradali, nonché sul funzionamento del mercato interno del trasporto su strada, sulla competitività del settore, sulla connettività

e sul trasferimento modale. La relazione può comprendere elementi tratti dalla relazione di cui all'articolo 10 octies, paragrafo 2. Essa fornisce inoltre informazioni sui progressi tecnologici pertinenti nell'ambito del trasporto su strada, anche per quanto riguarda i veicoli a emissioni zero, le nuove tecnologie o concezioni e i dispositivi aerodinamici.

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 47

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 20

Direttiva 96/53/CE

Articolo 10 duodecies – comma 1

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Or. en

Emendamento 48

Proposta di direttiva Articolo 1 – punto 20

Direttiva 96/53/CE

Articolo 10 duodecies – comma 2

Testo della Commissione

Tali deroghe sono debitamente motivate e notificate immediatamente alla Commissione. La Commissione pubblica immediatamente sul proprio sito web ufficiale le informazioni concernenti la deroga concessa.

Emendamento

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

Or. en

Emendamento 49

Proposta di direttiva Allegato I – 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 a motore alimentati con combustibili alternativi diversi dai veicoli a motore a emissioni zero, i pesi massimi autorizzati di cui alla sottosezione 2.2 sono incrementati del peso supplementare della tecnologia a combustibile alternativo per un massimo di 1 tonnellata.			
Nel caso di veicoli combinati comprendenti veicoli a motore a emissioni zero, i pesi massimi autorizzati di cui alle sottosezioni 2.2.1 e 2.2.2 sono incrementati di 4 tonnellate.			
Nel caso di veicoli combinati comprendenti veicoli a motore a emissioni zero, i pesi massimi autorizzati di cui alle sottosezioni 2.2.3 e 2.2.4 sono incrementati di 2 tonnellate.			

Or. en

Motivazione

Chiarimento tecnico per allineare la formulazione ed evitare possibili interpretazioni divergenti.

Emendamento 50

Proposta di direttiva

Allegato I – tabella – punto 2.3.6.

Testo della Commissione

2.3.6	Veicoli a motore a 5 assi con 2 assi sterzanti quando l'asse motore è munito di doppi pneumatici e di sospensioni pneumatiche o riconosciute equivalenti a livello dell'Unione ai sensi dell'allegato II, oppure quando ciascun asse motore è munito di doppi pneumatici e il peso massimo di ciascun asse non supera 9,5 t:	40 t
-------	--	-------------

Emendamento

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:	38 t
-------	--	-------------

Or. en

Motivazione

Il peso degli autocarri rigidi a 5 assi varia generalmente tra le 32 e le 36 tonnellate da uno Stato membro all'altro e la loro lunghezza massima è di 12 metri. L'armonizzazione del loro peso massimo è auspicabile, ma 40 tonnellate (+ 2 tonnellate con tecnologia a emissioni zero) sarebbero un peso eccessivo in ragione della rigidità dei veicoli e della breve distanza tra gli assi, con conseguente maggiore usura delle strade.

MOTIVAZIONE

Introduzione

La direttiva sui pesi e sulle dimensioni, originariamente adottata nel 1996 e successivamente modificata nel 2002 e più recentemente nel 2015, stabilisce i pesi e le dimensioni massimi consentiti dei veicoli commerciali pesanti (che trasportano merci o passeggeri) che possono circolare nell'Unione e prevede deroghe nazionali per tenere conto del contesto nazionale specifico. Tali norme comuni mirano a garantire che i veicoli pesanti non superino limiti suscettibili di compromettere la sicurezza stradale, le infrastrutture stradali e l'ambiente. Le norme comuni intendono inoltre agevolare il trasporto transfrontaliero e assicurare che i trasportatori su strada possano competere nel mercato interno in condizioni di parità in termini di capacità di carico dei loro veicoli. Ultimo obiettivo della direttiva, ma non meno importante, è promuovere l'efficienza delle operazioni di trasporto e quindi ridurre le emissioni di gas a effetto serra derivanti da tali operazioni.

Tuttavia, una recente valutazione della direttiva ha evidenziato gravi carenze. In primo luogo, le deroghe nazionali che consentono la circolazione di veicoli di altre dimensioni hanno generato un mosaico di norme divergenti, ostacolando la fluidità del trasporto transfrontaliero nell'UE, frammentando il mercato interno e determinando una perdita di efficienza operativa. Secondariamente, la combinazione di prescrizioni a livello di Unione e nazionale nonché di accordi bilaterali, associata a incertezze giuridiche, ha determinato un'applicazione inefficace e incoerente delle norme, in particolare nel settore del trasporto transfrontaliero, con conseguente disparità di condizioni per gli operatori dei trasporti. Inoltre, la direttiva ha finora registrato risultati inadeguati per quanto riguarda gli aspetti legati alla decarbonizzazione, fornendo incentivi insufficienti per migliorare l'efficienza energetica delle operazioni di trasporto su strada e per ridurre le emissioni di gas a effetto serra. La mancata definizione dei requisiti necessari in termini di peso e volume aggiuntivi per le nuove tecnologie a emissioni zero ha contribuito all'attuale limitata diffusione dei veicoli a emissioni zero e ha precluso un contributo significativo al conseguimento dell'obiettivo del Green Deal europeo di ridurre del 90 % le emissioni di gas a effetto serra prodotte dal settore dei trasporti entro il 2050. Infine, la direttiva non sostiene sufficientemente il trasporto intermodale e non incoraggia adeguatamente la cooperazione modale.

Proposta della Commissione

La proposta della Commissione mira ad affrontare tali carenze concentrandosi su tre pilastri principali:

1) migliorare la sostenibilità del trasporto merci eliminando gli ostacoli normativi e tecnici e fornendo maggiori incentivi per la diffusione delle tecnologie a emissioni zero e dei dispositivi di risparmio energetico nel settore dei veicoli pesanti, nonché garantendo la compatibilità intermodale e agevolando e incentivando in tal modo le operazioni intermodali. Più specificamente, la proposta aumenta il peso massimo consentito (per asse) per i veicoli a emissioni zero e alimentati con combustibili alternativi nonché la lunghezza massima consentita per i veicoli a emissioni zero. Sostiene inoltre il trasporto intermodale consentendo operazioni intermodali con peso e altezza massimi aggiuntivi e imponendo ai veicoli a grande capacità di utilizzare unità standard compatibili con altri modi di trasporto;

2) migliorare il funzionamento del mercato interno e creare condizioni di parità chiarendo e, ove possibile, armonizzando le norme sull'uso di veicoli pesanti di lunghezza e/o peso maggiori nelle operazioni transfrontaliere, pur garantendo la necessaria flessibilità affinché gli Stati membri possano stabilire norme nazionali per tenere conto delle differenze legate, tra l'altro, alla geografia, alla densità della rete di trasporto e alla struttura economica territoriale. Più specificamente, la proposta introduce la possibilità per gli Stati membri di consentire, a determinate condizioni, la circolazione dei sistemi modulari europei, che sono veicoli a grande capacità. Attualmente, nove Stati membri permettono l'uso di sistemi modulari europei nei loro territori e le operazioni transfrontaliere sono subordinate ad accordi bilaterali, ma ciò avviene in modo frammentario e senza condizioni armonizzate. La proposta mira a chiarire le condizioni che gli Stati membri devono rispettare – in termini di sicurezza stradale, concorrenza leale e compatibilità modale – per poter utilizzare tali veicoli a grande capacità;

3) rendere l'applicazione della normativa più efficace ed efficiente al fine di garantire condizioni di parità e migliorare la sicurezza stradale. Più specificamente, la proposta stabilisce un livello minimo obbligatorio di controlli da parte degli Stati membri e mira a integrare più elementi di "applicazione intelligente", incoraggiando gli Stati membri a utilizzare un maggior numero di tecnologie di pesatura in movimento e di accesso intelligente nonché semplificando i controlli sulle operazioni di trasporto intermodale avvalendosi del regolamento esistente relativo alle informazioni elettroniche sul trasporto merci.

Posizione della relatrice

La relatrice accoglie con favore la proposta della Commissione. Questa si iscrive nel pacchetto per rendere più ecologico il trasporto merci, che mira a rafforzare la sostenibilità del trasporto merci migliorando l'efficienza operativa ed energetica del settore dei trasporti, incoraggiando la diffusione di veicoli a emissioni zero e promuovendo il trasporto intermodale.

I notevoli benefici economici e sociali apportati dal settore del trasporto su strada nell'UE sono evidenti. Tuttavia, dovremmo anche riconoscere e ridurre i suoi effetti negativi sull'ambiente, sulle infrastrutture e sulla sicurezza stradale. Il trasporto su strada genera inquinamento atmosferico ed acustico come pure emissioni di gas a effetto serra. Un traffico stradale troppo intenso può creare congestione e aumentare l'usura delle infrastrutture; può inoltre causare incidenti e lesioni. Ad esempio si stima che, dei 22 800 decessi sulle strade dell'UE registrati nel 2019, circa 3 000 siano stati causati da veicoli pesanti coinvolti in incidenti stradali (pari a circa il 13 % del totale).

Occorre inoltre tener presente che il settore del trasporto su strada è costituito principalmente da PMI ed è caratterizzato da un'elevata concorrenza e da margini di profitto ridotti. Inoltre, l'UE si trova attualmente ad affrontare una carenza sistemica di conducenti professionisti. Di conseguenza, è della massima importanza che l'UE garantisca condizioni di parità, norme chiare, armonizzate, comprensibili e trasparenti, incentivi mirati per rafforzare la sostenibilità del parco veicoli senza ridurre il carico utile, una rigorosa applicazione delle norme, la prioritizzazione della sicurezza stradale nonché, ove possibile e auspicabile, l'utilizzo di veicoli a grande capacità.

Alla luce degli obiettivi di cui sopra, la relatrice ritiene che la proposta della Commissione

rappresenti un passo nella giusta direzione rispetto alla situazione attuale. Dalla valutazione della direttiva vigente è emerso chiaramente che alcune sue disposizioni si prestano a diverse interpretazioni, non sono sufficientemente specifiche in alcuni ambiti e lasciano un ampio margine per le deroghe nazionali. Ciò ha determinato un'applicazione incoerente negli Stati membri, creando una frammentazione del mercato, incertezza giuridica, inefficienze operative e disparità di condizioni. Inoltre, l'ambiguità delle disposizioni ha creato difficoltà alle autorità preposte all'attuazione, mentre i diversi livelli di attuazione hanno esacerbato la non conformità e minato gli obiettivi di armonizzazione.

Inoltre, l'attuale direttiva si è rivelata inefficace nell'incoraggiare la diffusione di veicoli alimentati con combustibili alternativi e a emissioni zero e l'utilizzo di tecnologie di risparmio energetico e di dispositivi aerodinamici. Inoltre, è stata solo parzialmente efficace nel promuovere il trasporto intermodale. Attualmente la diffusione di veicoli a emissioni zero nel parco di autocarri è molto limitata. Per ottenere la stessa autonomia dei veicoli diesel, i veicoli a emissioni zero necessitano generalmente di una massa maggiore (autocarri elettrici a batteria) o di un volume maggiore (camion elettrici alimentati a celle a combustibile). È fondamentale, specialmente per le PMI, che la transizione verso veicoli più sostenibili non risenta negativamente di una riduzione del carico utile. D'altro canto, questo peso aggiuntivo non dovrebbe compromettere il rispetto dei limiti massimi del cerchio di sterzata né rappresentare un rischio per la sicurezza stradale.

Per la relatrice è evidente che, se l'Unione intende seriamente ridurre del 90 % le emissioni di gas a effetto serra prodotte dal settore dei trasporti entro il 2050, le operazioni di trasporto su strada dovranno diventare più efficienti e produrre emissioni notevolmente minori. Al contempo è necessario aumentare la quota modale di alternative di trasporto più sostenibili. Ciò significa che i veicoli a emissioni zero devono diventare la spina dorsale del trasporto su strada se si vogliono conseguire gli obiettivi di decarbonizzazione del settore. Anche il trasporto intermodale o combinato è un elemento importante della transizione verso un settore del trasporto pesante su strada più sostenibile e del sistema dei trasporti nel suo complesso. La proposta in esame accelererà entrambe le tendenze, ma occorre fare di più. La relatrice propone pertanto che, entro il 2032, la circolazione transfrontaliera dei veicoli pesanti fino a 44 tonnellate sia consentita soltanto ai veicoli a emissioni zero. Ciò rappresenterà un forte incentivo alla diffusione di tali veicoli e, a quel punto, sarà stata creata una solida rete di infrastrutture pubbliche per i combustibili alternativi che consentirà la circolazione senza soluzione di continuità dei veicoli pesanti a emissioni zero in tutta l'Unione.

Parallelamente alla transizione verso un sistema di trasporto a emissioni zero, dobbiamo anche garantire che lo stesso carico possa essere trasportato con meno veicoli, meno spostamenti e meno emissioni. Ciò potrebbe anche contribuire a ovviare all'attuale mancanza di conducenti. Dalla valutazione d'impatto della Commissione emerge che gli Stati membri che hanno esperienza con i veicoli a grande capacità (sistemi modulari europei) hanno ottenuto risultati positivi in termini di riduzione degli incidenti, mentre non si è verificato alcun trasferimento modale dal trasporto ferroviario e/o per via navigabile a quello su strada. La relatrice propone di rafforzare il quadro di governance applicabile ai sistemi modulari europei mediante una valutazione ex ante che tenga conto dell'incidenza sulla sicurezza stradale, sulle infrastrutture stradali, sulla cooperazione modale e sull'ambiente. Propone altresì che gli Stati membri stabiliscano requisiti di qualifica per i conducenti di sistemi modulari europei, garantendo nel contempo la proporzionalità, la non discriminazione e il riconoscimento reciproco tra gli Stati membri. Infine, un portale web dedicato dell'UE fornirà al pubblico informazioni chiare e

accessibili sulle strade su cui possono circolare tali veicoli nonché sulle dimensioni e sul peso massimi dei veicoli consentiti a livello nazionale.

La relatrice è convinta che l'Unione debba ridurre ulteriormente il numero di decessi su strada causati da veicoli pesanti, in modo da salvare un maggior numero di vite umane in Europa. Pertanto, un marchio UE unificato indicherà chiaramente la lunghezza di tutti i veicoli o combinazioni di veicoli di cui alla direttiva in esame, al fine di aiutare gli altri utenti della strada a identificare tali veicoli, ad acquisire familiarità con gli stessi e a ridurre i potenziali rischi derivanti da limitazioni della visibilità o angoli ciechi, ad esempio in fase di sorpasso.

Per quanto riguarda l'applicazione, la relatrice ritiene che la proposta presenti margini di miglioramento. Propone pertanto di rendere obbligatoria per gli Stati membri l'introduzione di sistemi di pesatura in movimento certificati e di punti di accesso intelligenti. Gli Stati membri dovrebbero utilizzare i proventi derivanti dalle sanzioni applicabili in caso di violazione della direttiva in esame per promuovere la diffusione di mezzi di trasporto sostenibili, incoraggiare l'intermodalità e migliorare la sostenibilità delle operazioni di trasporto transfrontaliere.