

Bruxelles, 26 novembre 2025
(OR. en)

15611/25

Fascicolo interistituzionale:
2023/0265 (COD)

TRANS 556
CLIMA 543
ENV 1239
COMPET 1183
CODEC 1850

NOTA

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Consiglio
Oggetto:	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 - Orientamento generale

I. INTRODUZIONE

1. L'11 luglio 2023, nell'ambito del pacchetto sui trasporti ecocompatibili, la Commissione ha presentato al Parlamento europeo e al Consiglio la proposta in oggetto.
2. La proposta di modifica della 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 ("direttiva sui pesi e sulle dimensioni per taluni veicoli stradali") si prefigge tre obiettivi: a) meglio garantire la libera ed efficiente circolazione delle merci e la concorrenza leale, b) fornire incentivi sufficienti affinché il settore incoraggi gli investimenti in tecnologie a zero emissioni e c) garantire un'applicazione più efficace e coerente delle norme nuove e vigenti.

II. LAVORI NELLE ALTRE ISTITUZIONI

3. Il Parlamento europeo ha designato la commissione per i trasporti e il turismo (TRAN) quale commissione responsabile della proposta e Rosa Maria SERRANO SIERRA (S&D, ES) quale relatrice. Il Parlamento europeo ha adottato la sua posizione in prima lettura nella seduta plenaria del 12 marzo 2024.
4. Il Comitato economico e sociale europeo ha adottato un parere sulla proposta nella 578^a sessione plenaria il 27 aprile 2023. Il Comitato delle regioni ha adottato un parere sulla proposta nella 159^a sessione plenaria il 31 gennaio 2024.

III. LAVORI IN SEDE DI CONSIGLIO E DEI SUOI ORGANI PREPARATORI

5. Il gruppo "Trasporti terrestri" ha avviato i lavori il 24 luglio 2023 durante la presidenza spagnola con una presentazione generale della proposta e l'esame della valutazione d'impatto. Da quando la proposta è stata presentata, il Consiglio ha deliberato in merito a tre relazioni sullo stato di avanzamento dei lavori: la prima durante la presidenza spagnola il 4 dicembre 2023 (doc. ST 15668/23), la seconda durante la presidenza belga il 18 giugno 2024 (doc. ST 10214/24) e la terza durante la presidenza polacca il 5 giugno 2025 (doc. ST 9156/25).
6. Durante la presidenza danese, i lavori sono proseguiti in sede di gruppo "Trasporti terrestri" il 4 luglio, il 18 settembre, il 15 e 31 ottobre e il 13 novembre 2025.

IV. LAVORI IN VISTA DI UN COMPROMESSO

7. La presidenza, pur tenendo conto dei lavori delle presidenze precedenti, è tornata a lavorare sulla base della proposta della Commissione. I lavori si sono concentrati sul mantenimento degli obiettivi principali, allo scopo generale di semplificare la direttiva, sostenendo nel contempo la diffusione dei veicoli a emissioni zero. La presidenza presenta soluzioni per le restanti questioni in sospeso.
8. Di seguito una panoramica generale, corredata di spiegazione, delle modifiche apportate alla proposta della Commissione in vista dell'adozione di un orientamento generale.

9. L'articolo 1, paragrafo 3, relativo all'uso di autosnodati e veicoli combinati specifici per il trasporto di passeggeri, è modificato per consentire agli Stati membri di continuare a utilizzare combinazioni specifiche.
10. La possibilità di discostarsi dai pesi e dalle dimensioni di cui all'allegato è garantita per i veicoli oggetto di autorizzazioni speciali destinati al trasporto di carichi indivisibili [articolo 4, paragrafo 3], i veicoli che effettuano operazioni che non pregiudicano in modo significativo la concorrenza internazionale nel settore dei trasporti [articolo 4, paragrafo 4] e i sistemi modulari europei (EMS) [articolo 4, paragrafo 4 bis]. All'articolo 4 ter, e in linea con gli obiettivi della modifica proposta di fornire incentivi per i veicoli a emissioni zero e le operazioni di trasporto intermodale, la presidenza propone che i veicoli a motore a emissioni zero o i veicoli combinati coinvolti in operazioni di trasporto intermodale siano altresì autorizzati ad attraversare le frontiere, anche se superano i pesi massimi definiti nell'allegato, purché il peso non superi quanto consentito su ambo i lati della frontiera.
11. Per quanto riguarda il trasporto di carichi indivisibili e i requisiti linguistici per il conducente [articolo 4, paragrafo 3], gli Stati membri possono richiedere misure specifiche per garantire una comunicazione efficace con il conducente.
12. È stata introdotta la possibilità, per gli Stati membri, di aggiungere fino a 1,380 metri al rimorchio quando operano servizi navetta dedicati [articolo 4, paragrafo 4 bis bis], unitamente a un nuovo considerando [(11 quater)] che spiega il ragionamento alla base della lunghezza supplementare.
13. Il periodo massimo per le prove relative gli EMS di cui all'articolo 4, paragrafo 5, è esteso a sette anni.
14. Agli Stati membri è concesso tempo sufficiente per istituire la funzione di "sportello unico" di cui all'articolo 4 bis.
15. L'articolo 7 introduce la possibilità, per gli Stati membri, di limitare l'uso di determinate strade o strutture di ingegneria civile sulla base delle preoccupazioni in materia di sicurezza stradale o delle caratteristiche delle infrastrutture.

16. Per via dei timori legati all'effetto dei pesi supplementari sull'infrastruttura, all'articolo 10 quinquies sono state introdotte modifiche riguardanti l'applicazione delle norme. Il primo paragrafo chiarisce che gli Stati membri possono utilizzare sistemi automatici installati sulle infrastrutture stradali della rete TEN-T oppure apparecchiature di bordo di pesatura. I veicoli a emissioni zero, a partire dal 1° dicembre 2029, dovrebbero essere in grado di comunicare a distanza dati affidabili sul peso mediante apparecchiature di bordo di misurazione della massa, con la possibilità di utilizzare il tachigrafo intelligente. I dettagli saranno stabiliti in un atto di esecuzione.
17. In caso di crisi che colpiscono più Stati membri, l'articolo 10 duodecies chiarisce che la Commissione può adottare atti di esecuzione solo su richiesta degli Stati membri interessati.
18. La presidenza propone inoltre semplificazioni amministrative abrogando l'obbligo di un sistema di monitoraggio per le prove relative agli EMS [articolo 4, paragrafi 5 e 5 bis] e sopprimendo l'utilizzo delle piattaforme eFTI per dimostrare che un'operazione di trasporto può essere considerata un'operazione di trasporto intermodale [articolo 6, paragrafo 7]. Dato il limitato valore aggiunto dei regimi di politiche di accesso intelligente, l'articolo 10 quinquies bis proposto è stato soppresso.
19. Nell'allegato sono state apportate modifiche per rispecchiare il sostegno alla diffusione dei veicoli a emissioni zero, tenendo conto nel contempo delle preoccupazioni degli Stati membri circa l'usura delle infrastrutture.
 - a. Per gli autoarticolati, se questi comprendono veicoli a motore a emissioni zero, sono stati aggiunti 0,90 metri supplementari per consentire più spazio all'installazione di tecnologie a emissioni zero (sottosezione 1.1).
 - b. È stata soppressa la riga relativa all'altezza aggiuntiva in caso di trasporto di container ad alta cubatura, poiché la maggior parte degli Stati membri ha problemi con il sottopasso dei loro ponti (sottosezione 1.3).
 - c. Sono stati differenziati i veicoli a motore a 5 o 6 assi per quanto riguarda il bonus per le emissioni zero rispettivamente di 2 e 4 tonnellate (sottosezione 2.2).

- d. Una riduzione del peso massimo a 34 tonnellate al punto 2.3.6 per questo tipo speciale di veicoli corti e pesanti, mantenendo nel contempo le due tonnellate supplementari per i veicoli a emissioni zero. È stata aggiunta una riga che consente di aumentare di 0,50 tonnellate il peso massimo degli autobus a due assi a emissioni zero (sottosezione 2.3).
- e. Il peso supplementare dell'asse motore per i veicoli a emissioni zero è stato soppresso, dato che la maggior parte degli Stati membri ritiene che un asse motore ultrapesante sia troppo dannoso per l'infrastruttura (sottosezione 3.4).
- f. È stata inserita una sottosezione 3.6 per gli assi tridem dei veicoli a motore, viste le caratteristiche specifiche di questo tipo di veicoli.
- g. Dato che vi sono casi specifici, sono state aggiunte una riga per i veicoli a motore a 5 assi e un'altra riga con una formula ponte che stabilisce la distanza tra gli assi per i veicoli combinati che superano le 42 tonnellate (sottosezione 4.3).

V. CONCLUSIONI

- 20. Alla luce di quanto precede, si invita il Consiglio "Trasporti, telecomunicazioni e energia" a concordare, in occasione della sessione del 4 dicembre 2025, un orientamento generale sul testo di compromesso allegato alla presente nota.

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

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹,

visto il parere del Comitato delle regioni²,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

¹ GU C, C/2024/895, 6.2.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/895/oj>

² GU C, C/2024/1982, 18.3.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/1982/oj>

- (1) La direttiva 96/53/CE del Consiglio³ stabilisce i pesi e le dimensioni massimi consentiti dei veicoli pesanti che possono circolare sulle strade dell'Unione al fine di garantire la sicurezza stradale e il buon funzionamento del mercato interno, nonché di promuovere l'efficienza energetica e operativa delle operazioni di trasporto e di ridurre le emissioni di gas a effetto serra derivanti da tali operazioni. La valutazione della direttiva 96/53/CE ha dimostrato che essa è stata solo parzialmente efficace nel conseguire i suoi obiettivi in materia di sicurezza stradale, mercato interno e ambiente ed è necessario adattarne le disposizioni per tenere conto degli sviluppi tecnologici e promuovere l'innovazione, affrontare le mutevoli sfide del mercato dei trasporti e contribuire alle priorità politiche dell'Unione in materia di decarbonizzazione dei trasporti.
- (2) La comunicazione della Commissione *Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro*⁴ chiarisce che, al fine di contribuire al conseguimento dell'obiettivo del Green Deal europeo⁵ di ridurre del 90 % le emissioni di gas a effetto serra prodotte dai trasporti entro il 2050, è necessario rendere tutti i modi di trasporto più sostenibili, rendere ampiamente disponibili alternative sostenibili in un sistema di trasporto multimodale e mettere in atto gli incentivi giusti per guidare la transizione verso un sistema di trasporto a inquinamento zero nell'Unione.
- (3) Razionalizzando e chiarendo le norme in materia di pesi e dimensioni dei veicoli pesanti adibiti al trasporto su strada, è necessario affrontare le inefficienze energetiche e operative delle operazioni di trasporto transfrontaliero, fornire forti incentivi agli operatori per l'adozione di tecnologie a emissioni zero, facilitando nel contempo l'uso delle soluzioni di risparmio energetico esistenti, nonché sostenere ulteriormente le operazioni di trasporto intermodale di merci. Al fine di ridurre al minimo gli oneri amministrativi, prevenire distorsioni della concorrenza e ridurre i rischi per la sicurezza stradale e i danni alle infrastrutture stradali, è opportuno armonizzare talune prescrizioni relative all'uso di veicoli più pesanti e più lunghi e rafforzare l'applicazione delle norme in vigore.

³ GU L 235 del 17.9.1996, pag. 59.

⁴ COM(2020) 789 final.

⁵ COM(2019) 640 final.

- (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.
- (5) I tipi di veicoli pesanti e i valori di peso di tali veicoli sono stati definiti con riferimento alla legislazione dell'Unione in materia di omologazione e vigilanza del mercato dei veicoli e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, in particolare i regolamenti (UE) 2018/858⁶ e (UE) 2019/2144⁷ del Parlamento europeo e del Consiglio. È pertanto auspicabile aggiornare i riferimenti a tali atti giuridici pertinenti, al fine di garantire la chiarezza del quadro legislativo applicabile.
- (6) Le disposizioni di cui alla direttiva 96/53/CE integrano la direttiva 92/106/CEE del Consiglio⁸ per quanto concerne la promozione e il sostegno della crescita del trasporto intermodale. La definizione di operazione di trasporto intermodale dovrebbe pertanto essere allineata alla terminologia applicata nella direttiva 92/106/CEE, al fine di consentire agli autocarri, ai rimorchi e ai semirimorchi utilizzati nelle operazioni intermodali di beneficiare delle medesime franchigie di sovraccarico previste per i veicoli stradali che trasportano container o casse mobili e utilizzati nel trasporto intermodale containerizzato. Tale incentivo in materia di peso dovrebbe incoraggiare i trasportatori su strada a effettuare anche trasporti intermodali non containerizzati.

⁶ Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE (GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1).

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

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

- (7) Al fine di garantire un'interpretazione comune e un'attuazione uniforme delle disposizioni della presente direttiva nel traffico nazionale e internazionale, è necessario chiarire che le deroghe nazionali a taluni limiti di pesi e dimensioni massimi consentiti per determinati tipi di veicoli che circolano nel traffico nazionale non si applicano automaticamente ai veicoli utilizzati nel contesto di operazioni transfrontaliere.
- (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 al conducente prescrizioni ingiustificate quali la buona conoscenza della lingua nazionale dello Stato membro interessato. Gli Stati membri dovrebbero valutare la possibilità di chiedere agli operatori dei trasporti di utilizzare altri strumenti di comunicazione, principalmente di natura digitale, per garantire una comunicazione efficace tra il conducente e le autorità di controllo. Ad esempio, agli operatori dei trasporti potrebbe essere richiesto di predisporre una linea telefonica di servizio per prestare assistenza al conducente nell'eventualità che venga fermato dalle autorità di controllo e di fare in modo che tale linea telefonica sia accessibile durante le ore di lavoro del conducente, anche di notte e nei fine settimana. 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.

- (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, se realizzati in un ambito fisico e operativo adeguato. 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 requisiti nazionali 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 superiore di peso e dimensione applicabile a tali sistemi in detti Stati membri.
- (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.

- (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.
- (11 bis) Il traffico transfrontaliero tra Stati membri, che consente pesi più elevati di quelli di cui all'allegato I, può migliorare l'efficienza e ridurre le emissioni di CO₂ diminuendo il numero totale di chilometri percorsi. Tali operazioni dovrebbero ancora essere consentite, sempre che le condizioni nazionali degli Stati membri siano rispettate per tali limiti superiori e che tali operazioni siano effettuate da veicoli a motore a emissioni zero o da veicoli coinvolti in operazioni di trasporto intermodale. Ciò non dovrebbe pregiudicare il diritto degli Stati membri di derogare, a norma dell'articolo 4, ai limiti di peso e di dimensione di cui all'allegato I.
- (11 ter) Gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati a consentire operazioni di trasporto specializzate in circostanze in cui esse non sono di norma effettuate da veicoli provenienti da altri Stati membri, permettendo che tali operazioni si discostino dai pesi e dalle dimensioni standard dei veicoli, in quanto tali trasporti specializzati non pregiudicano in modo significativo la concorrenza internazionale nel settore dei trasporti. È necessario chiarire il concetto e l'uso dei veicoli specializzati, in particolare nel contesto dell'estensione di tali operazioni al traffico internazionale, per consentire una cooperazione fluida tra gli Stati membri consenzienti. Ne sono un chiaro esempio le operazioni di trasporto legate allo sfruttamento delle foreste e all'industria forestale, i trasporti effettuati con veicoli combinati aventi più di sei assi e il trasporto locale con autobus.

(11 quater) Al fine di sostenere l'efficienza operativa e promuovere soluzioni che contribuiscano a limitare l'impatto ambientale del trasporto su strada, gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati a concedere una lunghezza supplementare per gli autoarticolati utilizzati per il servizio navetta, a condizione che siano soddisfatti i restanti parametri di cui all'allegato 1, in particolare la sottosezione 1.5. L'aumento della lunghezza degli autoarticolati utilizzati per il servizio navetta, ossia un servizio regolare, effettuato su un percorso logistico fisso, può incrementare in modo significativo la capacità di carico, in particolare per le merci palettizzate, riducendo così il numero di viaggi necessari.

(11 quinquies) Per realizzare la transizione verde del settore del trasporto su strada è essenziale che vi siano incentivi per i veicoli a emissioni zero. Gli Stati membri sono incoraggiati ad armonizzare i rispettivi limiti di peso nazionali in modo tale da incentivare i veicoli a emissioni zero senza ostacolare il traffico transfrontaliero.

(11 sexies) Poiché la direttiva consente deroghe ai pesi e alle dimensioni massimi, gli Stati membri possono, per motivi connessi alla sicurezza stradale o alle caratteristiche delle infrastrutture, mantenere la possibilità di limitare la circolazione di taluni veicoli in parti specifiche della propria rete stradale.

(12) *soppresso*

(13) *soppresso*

(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.

- (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.
- (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.
- (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.

- (17a) Per garantire un'applicazione efficace, efficiente e coerente e migliorare la conformità dei veicoli con un peso più elevato al fine di alloggiare la tecnologia a emissioni zero, i veicoli dovrebbero trasmettere informazioni sul peso totale attuale del veicolo combinato sfruttando la tecnologia di bordo, come il sistema di monitoraggio a bordo della massa (*on-board mass monitoring* – OBMM) tramite comunicazione dedicata a corto raggio (*Dedicated Short-Range Communication* – DSRC). Anche se le informazioni possono essere utilizzate dagli Stati membri per identificare i veicoli che potrebbero superare i limiti di peso, la presente direttiva non obbliga gli Stati membri a utilizzare la comunicazione dedicata a corto raggio ai fini dell'applicazione. Tale strumento è complementare ad altri strumenti di applicazione. Al fine di garantire che tali requisiti possano essere soddisfatti, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per consentire la trasmissione dei dati alle autorità di contrasto.
- (17b) Dal momento che l'introduzione di eventuali modifiche al tachigrafo può essere complessa e che l'ammodernamento dei veicoli mediante l'integrazione del sistema OBMM può essere costoso per gli operatori, tale requisito dovrebbe applicarsi solo ai veicoli dotati di OBMM a decorrere dal 1° dicembre 2029. Fatto salvo il regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio o la prerogativa degli Stati membri di disciplinare i requisiti di peso per i trasporti nazionali, la presente direttiva non prevede l'ammodernamento mediante OBMM. Inoltre, la Commissione dovrebbe poter rinviare la data del 1° dicembre 2029 di non oltre 18 mesi qualora ciò fosse necessario per garantire la capacità di trasmettere i dati relativi al peso.
- (18) *soppresso*
- (19) *soppresso*
- (20) Il Parlamento europeo e il Consiglio dovrebbero essere regolarmente informati dei risultati dei controlli di conformità effettuati dalle autorità competenti degli Stati membri. Tali informazioni, fornite dagli Stati membri, dovrebbero consentire alla Commissione di monitorare gli sviluppi del mercato e il rispetto della direttiva 96/53/CE. Al fine di agevolare la trasmissione delle informazioni necessarie alla Commissione da parte degli Stati membri e per garantire l'uniformità e la comparabilità dei dati, consentendo di monitorare la conformità e valutare l'efficacia complessiva della direttiva 96/53/CE, è auspicabile che la Commissione stabilisca un formato di comunicazione uniforme e di facile utilizzo.

(21) Per consentire una risposta rapida del settore del trasporto su strada a qualsiasi crisi, quali catastrofi naturali, pandemie, conflitti militari o guasti delle infrastrutture, è necessario introdurre nella direttiva 96/53/CE una clausola di emergenza che consenta temporaneamente la circolazione di veicoli pesanti che superano i pesi e/o le dimensioni massimi consentiti, al fine di garantire la continuità della fornitura dei beni e dei servizi necessari. Tale clausola eccezionale dovrebbe essere applicata soltanto se l'interesse pubblico lo richiede e a condizione che la sicurezza stradale non ne risulti compromessa e fatta salva la legislazione specifica applicabile nel contesto del trasporto militare e del rafforzamento della deterrenza e della risposta.

(22) *soppresso*

- (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 Consiglio⁹.
- (24) Tenuto conto delle numerose modifiche dell'allegato I della direttiva 96/53/CE relative alla necessità di fornire ulteriori incentivi alla diffusione di veicoli pesanti a emissioni zero, alla necessità di armonizzare il peso massimo dei veicoli a motore a 5 assi e alla necessità di promuovere il trasporto intermodale, è opportuno, per motivi di chiarezza, sostituire detto allegato.
- (25) *soppresso*
- (26) Poiché gli obiettivi della presente direttiva, ossia garantire la sicurezza stradale, favorire operazioni di trasporto sostenibili ed efficienti e promuovere il funzionamento del mercato interno, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della natura transfrontaliera del trasporto su strada e dei problemi che la presente direttiva intende affrontare, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

⁹ 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).

- (27) Conformemente alla dichiarazione politica comune del 28 settembre 2011 degli Stati membri e della Commissione sui documenti esplicativi¹⁰, gli Stati membri si sono impegnati ad accompagnare, in casi giustificati, la notifica delle loro misure di recepimento con uno o più documenti che chiariscano il rapporto tra gli elementi costitutivi di una direttiva e le parti corrispondenti degli strumenti nazionali di recepimento. Per quanto riguarda la presente direttiva, il legislatore ritiene che la trasmissione di tali documenti sia giustificata.
- (28) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la direttiva 96/53/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1
Modifiche della direttiva 96/53/CE

La direttiva 96/53/CE è così modificata:

- 1) l'articolo 1 è così modificato:
 - a) al paragrafo 1, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

"a) alle dimensioni dei veicoli a motore delle categorie M₂ e M₃ e dei loro rimorchi della categoria O e dei veicoli a motore delle categorie N₂ e N₃ e dei loro rimorchi delle categorie O₃ e O₄, quali classificati nell'articolo 4 del regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio*;"

¹⁰ GU C 369 del 17.12.2011, pag. 14.

b) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

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

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

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

c) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

"3. La presente direttiva non si applica agli autosnodati che presentano più di una sezione snodata, ai veicoli combinati costituiti da un veicolo a motore con un rimorchio agganciato destinato al trasporto di passeggeri o ai veicoli combinati costituiti da un veicolo a motore con un semirimorchio agganciato destinato al trasporto di passeggeri."

- 2) l'articolo 2 è così modificato:
- a) al secondo trattino, la definizione di "rimorchio" è sostituita dalla seguente:
- "– "rimorchio", un veicolo quale definito all'articolo 3, punto 17), del regolamento (UE) 2018/858;"
- b) al terzo trattino, la definizione di "semirimorchio" è sostituita dalla seguente:
- "– "semirimorchio", un veicolo quale definito all'articolo 3, punto 33), del regolamento (UE) 2018/858;"
- c) dopo la definizione di "veicolo combinato" è inserita la definizione seguente:
- "– "sistema modulare europeo", un veicolo a motore o un veicolo combinato agganciato a uno o più rimorchi o semirimorchi la cui combinazione totale supera la lunghezza massima autorizzata e può superare i pesi massimi autorizzati di cui all'allegato I e in cui ciascun veicolo a motore, rimorchio e semirimorchio non superi i pesi o le dimensioni di cui all'allegato I;"

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

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

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

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

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

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

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

h) il secondo comma è sostituito dal seguente:

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

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

3) l'articolo 4 è così modificato:

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

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

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

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

Gli Stati membri provvedono affinché la procedura per l'ottenimento di autorizzazioni o disposizioni analoghe per il trasporto di carichi indivisibili sia agevole, efficiente e non discriminatoria, riducendo al minimo gli oneri amministrativi ed evitando inutili ritardi.

Gli Stati membri garantiscono che le condizioni per il rilascio di autorizzazioni o disposizioni analoghe relative al trasporto di carichi indivisibili siano proporzionate e non discriminatorie. In particolare gli Stati membri 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 al conducente l'obbligo di padroneggiare la lingua o le lingue ufficiali degli Stati membri in cui si svolge l'operazione. Tuttavia, essi possono esigere altre misure per garantire una comunicazione efficace tra il conducente e le autorità di controllo, compresi gli strumenti di comunicazione digitale.

4. Gli Stati membri possono autorizzare la circolazione nel loro territorio di veicoli o di veicoli combinati per il trasporto, che effettuano talune operazioni 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, sezioni 1, 2 e 4.

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

a) le operazioni di trasporto sono effettuate, nel territorio di uno Stato membro, da veicoli o veicoli combinati specializzati, in circostanze in cui esse non sono di norma effettuate da veicoli provenienti da altri Stati membri;

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

c) sono inseriti i seguenti paragrafi 4 bis bis e 4 bis:

"4 bis bis. Gli Stati membri possono autorizzare la circolazione nel loro territorio di autoarticolati, utilizzati per il servizio navetta in operazioni di trasporto nazionale o internazionale, le cui dimensioni differiscono da quelle stabilite all'allegato I, sottosezione 1.1, se la lunghezza supplementare non è superiore a 1,380 metri.

4 bis. Gli Stati membri possono autorizzare la circolazione nel loro territorio, nel traffico nazionale e internazionale, di sistemi modulari europei a condizione che:

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

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

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

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 soddisfino le condizioni nazionali, compresi i pesi e le dimensioni massimi fissati per i sistemi modulari europei nel traffico nazionale.

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

d) il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

"5. Gli Stati membri possono autorizzare, per un periodo di tempo limitato, prove di veicoli o veicoli combinati che sfruttano nuove concezioni o nuove tecnologie e che non sono conformi alle prescrizioni della presente direttiva. Tali veicoli o veicoli combinati sono autorizzati a effettuare determinate operazioni di trasporto nazionale o internazionale durante il periodo di prova. In particolare le prove relative a sistemi modulari europei sono consentite per un massimo di sette anni. Il numero di prove non è soggetto a limitazioni. Gli Stati membri ne informano la Commissione.";

f) il paragrafo 7 è soppresso;

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

"Articolo 4 bis

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

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

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

b bis) un punto di accesso nazionale unico alle informazioni sui pesi e sulle dimensioni massimi consentiti in uno Stato membro a norma dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera a), dell'articolo 4, paragrafo 4, e dell'articolo 4 ter, se del caso;

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

I punti di ingresso nazionali a "sportello unico" e i punti di accesso nazionali possono essere consolidati in un unico sito web accessibile al pubblico che fornisce un punto di ingresso unificato e consente agli utenti di interagire con l'organo decisionale nazionale o regionale competente senza che sia necessario presentare più domande.

2. La Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscono gli elementi minimi del modulo di domanda 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.

Articolo 4 ter

1. Quando uno Stato membro autorizza, a norma dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera a), la circolazione nel proprio territorio di veicoli combinati il cui peso massimo supera i limiti di cui all'allegato I, sezioni 2, 3 o sottosezione 4.3, 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, qualora tali veicoli combinati includano veicoli a motore a emissioni zero o qualora tali veicoli combinati siano coinvolti in un'operazione di trasporto intermodale.";

5) l'articolo 6 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

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

a) una combinazione delle due targhette seguenti:

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

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

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

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

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

b) il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

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

5 bis) l'articolo 7 è sostituito dal seguente:

"La presente direttiva non esclude l'applicazione di disposizioni di circolazione stradale in vigore in uno Stato membro che consenta limitazioni dei pesi e/o delle dimensioni di veicoli su determinate strade o strutture di ingegneria civile, sulla base delle preoccupazioni in materia di sicurezza stradale e delle caratteristiche delle infrastrutture, indipendentemente dallo Stato in cui tali veicoli sono immatricolati o immessi in circolazione.

Ciò comporta la possibilità di imporre restrizioni locali delle dimensioni massime autorizzate e/o dei pesi massimi autorizzati dei veicoli che possono essere utilizzati in zone o su strade specificate, in cui l'infrastruttura non è adatta alla circolazione di veicoli lunghi e pesanti, come ad esempio nel centro delle città, nei piccoli villaggi o nei siti di particolare interesse naturale.";

6) l'articolo 8 ter è così modificato:

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

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

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

b) il paragrafo 5 è soppresso;

7) è inserito il seguente articolo 8 quater:

"Articolo 8 quater

I trasportatori di veicoli a carrozzerie aperte possono superare le lunghezze massime di cui all'allegato I, sottosezione 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 0,50 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 1,50 metri, a condizione che l'ultimo asse del veicolo trasportato poggi sulla struttura del rimorchio e che l'asse posteriore del veicolo trasportato non sporga oltre il supporto del carico.";

8) l'articolo 9 bis è così modificato:

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

"1. I veicoli o i veicoli combinati conformi al regolamento (UE) 2018/858 possono superare le lunghezze massime di cui all'allegato I, sottosezione 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, sottosezione 1.5, della presente direttiva e i superamenti della lunghezza massima non devono comportare un aumento della capacità di carico di tali veicoli.

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

b) il paragrafo 3 è soppresso;

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

"Articolo 10 ter

1. I pesi massimi autorizzati dei veicoli alimentati con combustibili alternativi o a emissioni zero sono quelli indicati all'allegato I, sottosezioni 2.2, 2.3 e 2.4.

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

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

2. La lunghezza massima di cui all'allegato I, sottosezione 1.1, per gli autoarticolati, se questi comprendono veicoli a motore a emissioni zero, possono essere superate della lunghezza supplementare necessaria per alloggiare la tecnologia a emissioni zero, fino a un massimo di 0,90 metri, per consentire l'aggiunta di tali dispositivi. Tali veicoli o veicoli combinati a emissioni zero devono essere conformi all'allegato I, sottosezioni 1.5 e 1.6, della presente direttiva e i superamenti della lunghezza massima non devono comportare un aumento della lunghezza di carico di tali veicoli combinati al fine di garantire la compatibilità dei 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.";

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

"Articolo 10 quater

La lunghezza massima di cui all'allegato I, sottosezione 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, sottosezione 1.6, possono essere superate di 0,150 metri 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.";

- 11) l'articolo 10 quinquies è così modificato:

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

"1. Gli Stati membri adottano misure specifiche per identificare 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 installati sulle infrastrutture stradali della sezione stradale della rete transeuropea dei trasporti conformemente al regolamento (UE) 2024/1679*.

Oltre all'uso di sistemi automatici collocati sulle infrastrutture stradali, gli Stati membri possono identificare i veicoli o i veicoli combinati in circolazione che possono aver superato il peso massimo autorizzato mediante apparecchiature di pesatura installate a bordo dei veicoli in conformità del paragrafo 4.

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

Fatto salvo il diritto dell'Unione e nazionale, quando sono usati 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.

1 bis. Per poter beneficiare del peso supplementare concesso a norma dell'allegato I, punti 2.2.1 e 2.2.2 ai veicoli a emissioni zero, i veicoli dotati di apparecchiature OBMM conformi al regolamento di esecuzione (UE) 2025/2161 della Commissione e immatricolati per la prima volta a partire dal 1° dicembre 2029 devono essere in grado di comunicare a distanza alle autorità di contrasto su strada dati affidabili sul peso dei veicoli combinati in circolazione. Le informazioni trasmesse possono essere utilizzate dagli Stati membri solo per identificare i veicoli che possono superare i pesi massimi autorizzati.

1 ter. Ai fini della trasmissione dei dati di cui al paragrafo 1 bis, è possibile utilizzare un tachigrafo intelligente ai sensi del regolamento (UE) n. 165/2014.

1 quater. La Commissione può adottare atti di esecuzione qualora ciò sia necessario per consentire la trasmissione dei dati di cui al paragrafo 1 bis alle autorità di contrasto. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 10 decies, paragrafo 2.

1 quinquies. La Commissione può adottare atti delegati conformemente all'articolo 10 nonies per prorogare la data di cui al paragrafo 1 bis di 18 mesi qualora ciò sia necessario per garantire che i veicoli di nuova immatricolazione siano in grado di trasmettere i dati relativi al peso mediante comunicazione a distanza.

2. Ciascuno Stato membro svolge in ogni anno civile un numero adeguato di controlli di 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.

* Regolamento (UE) 2024/1679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2024, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013 (GU L, 2024/1679, 28.6.2024).";

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

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

12) *soppresso*

13) *soppresso*

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

"Articolo 10 octies

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

- a) il numero di controlli effettuati durante i due anni civili precedenti;
- b) il numero di veicoli o di veicoli combinati in sovraccarico che sono stati individuati;
- c) il numero 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;

d) soppresso;

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

Tali informazioni sono disaggregate per anno.

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.

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

15) all'articolo 10 nonies, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Il potere di adottare atti delegati di cui 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.";

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

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

17) l'articolo 10 undecies è soppresso;

18) è inserito il seguente articolo 10 duodecies:

"Articolo 10 duodecies

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

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.

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

Ai fini del presente articolo, per crisi si intende un evento eccezionale, inatteso e improvviso, naturale o antropogenico, di natura e portata straordinarie che si verifica all'interno o all'esterno dell'Unione, avente impatti diretti o indiretti significativi sul settore del trasporto su strada o sull'economia o sul benessere 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.

Il presente articolo si applica fatta salva la legislazione specifica applicabile al trasporto militare in caso di rafforzamento della deterrenza e della preparazione.";

- 19) l'allegato I è sostituito dall'allegato della presente direttiva;
- 20) all'allegato III, i termini "direttiva 76/114/CEE" sono sostituiti dai termini "allegato II del regolamento di esecuzione (UE) 2021/535 della Commissione".

[...]

[...]

Articolo 3

Recepimento

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 tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.
2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni principali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 4

Entrata in vigore e applicazione

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

L'articolo 4 bis, paragrafo 1, si applica a decorrere dal [*inserire la data: 4 anni dopo la fine del periodo di recepimento*].

Articolo 5

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, il

Per il Parlamento europeo

Per il Consiglio

Il presidente / La presidente

Il presidente

ALLEGATO

PESI E DIMENSIONI MASSIMI E CARATTERISTICHE CONNESSE DEI VEICOLI

1. Dimensioni massime autorizzate dei veicoli di cui all'articolo 1, paragrafo 1, lettera a)		
1.1. Lunghezza massima		
	— veicolo a motore diverso da un autobus	12,00 m
	— rimorchio	12,00 m
	— autoarticolato	16,50 m
	— autotreno	18,75 m
	— autosnodato	18,75 m
	— autobus a 2 assi	13,50 m
	— autobus aventi più di 2 assi	15,00 m
	— autobus + rimorchio	18,75 m
	Nel caso di autoarticolati, se questi comprendono veicoli a motore a emissioni zero, la lunghezza massima autorizzata di cui alla sottosezione 1.1 può essere superata di 0,90 m.	
1.2. Larghezza massima		
	a) tutti i veicoli, esclusi quelli di cui alla lettera b)	2,55 m
	b) sovrastrutture di veicoli condizionati o container o casse mobili condizionati trasportati da veicoli	2,60 m

1.3. Altezza massima	
— tutti i veicoli	4,00 m
1.4. Sono compresi nei valori di cui alle sottosezioni 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 e 4.4 le sovrastrutture amovibili e gli elementi standardizzati di carico quali i container.	
1.4. bis Qualora ad un autobus siano aggiunte sovrastrutture amovibili quali i porta-sci, la lunghezza del veicolo, sovrastrutture comprese, non deve superare la lunghezza massima prevista alla sottosezione 1.1.	
1.5. Ogni veicolo a motore o veicolo combinato in movimento deve potersi iscrivere in una corona circolare dal raggio esterno di 12,50 m e dal raggio interno di 5,30 m.	
1.5. bis Ulteriori requisiti per gli autobus	
	A veicolo fermo è tracciato con una linea sul terreno un piano verticale tangente al lato del veicolo e orientato verso l'esterno della circonferenza. Per gli autosnodati le due unità rigide devono essere allineate al piano.
	Quando il veicolo entra con un movimento in linea retta nella superficie circolare descritta alla sottosezione 1.5, nessuna sua parte deve discostarsi da tale piano verticale di più di 0,60 m.
1.6. Avanzamento massimo sull'asse della ralla rispetto alla parte posteriore del semirimorchio	12,00 m
1.7. Distanza massima misurata parallelamente all'asse longitudinale dell'autotreno, tra i punti esterni dell'estremità anteriore della zona di carico dietro l'abitacolo e dell'estremità posteriore del rimorchio del veicolo combinato, meno la distanza fra la parte posteriore del veicolo a motore e la parte anteriore del rimorchio	15,65 m
1.8. Distanza massima, misurata parallelamente all'asse longitudinale dell'autotreno, tra i punti esterni dell'estremità anteriore della zona di carico dietro l'abitacolo e l'estremità posteriore del rimorchio del veicolo combinato	16,40 m

2. Peso massimo autorizzato dei veicoli				
2.1. Veicoli facenti parte di un veicolo combinato				
	2.1.1	Rimorchi a 2 assi	18 t	
	2.1.2	Rimorchi a 3 assi	24 t	
2.2. Veicoli combinati				
	2.2.1	Autotreni a 5 o 6 assi		
		a) veicolo a motore a 2 assi con rimorchio a 3 assi o veicolo a motore a 3 assi con rimorchio a 2 assi	40 t	
		b) veicolo a motore a 3 assi con rimorchio a 3 assi	40 t	
	2.2.2	a) veicolo a motore a 2 assi con semirimorchio a 3 assi o veicolo a motore a 3 assi con semirimorchio a 2 assi		40 t
		b) veicolo a motore a 3 assi con semirimorchio a 3 assi		40 t
		c) veicolo a motore a 2 assi con semirimorchio a 3 assi o veicolo a motore a 3 assi con semirimorchio a 2 assi coinvolto in operazioni di trasporto intermodale		42 t
		d) veicolo a motore a 3 assi con semirimorchio a 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 inferiore o pari a 1,80 m ($1,30 \leq d \leq 1,80$)	36 t
		2.2.4.2	è superiore a 1,80 m ($1,80 \text{ m} < d$)	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 motore a emissioni zero, i pesi massimi autorizzati di cui alla sottosezione 2.2, punto 2.2.1, lettera b) e punto 2.2.2, lettera b), sono incrementati di 4 tonnellate.			
Nel caso di veicoli combinati comprendenti veicoli a motore a emissioni zero, i pesi massimi autorizzati di cui alla sottosezione 2.2, punto 2.2.1, lettera a), punto 2.2.2, lettere a), c) e d), punti 2.2.3 e 2.2.4 sono incrementati di 2 tonnellate.			
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		19,50 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 9,50 tonnellate.		26 t
2.3.5	Veicoli a motore a 4 assi con 2 assi sterzanti e 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 9,50 tonnellate.		32 t

2.3.6	Veicoli a motore a 5 assi con almeno 2 assi sterzanti e almeno un 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 9,50 tonnellate.	34 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 motore a emissioni zero, i pesi massimi autorizzati di cui alla sottosezione 2.3, punti 2.3.1, 2.3.3, 2.3.4, 2.3.5 e 2.3.6 sono incrementati di 2 tonnellate.		
Nel caso di autobus a 2 assi a emissioni zero, i pesi massimi autorizzati di cui alla sottosezione 2.3, punto 2.3.2, sono incrementati di 0,50 tonnellate.		
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.		
3. Peso massimo autorizzato per asse dei veicoli di cui all'articolo 1, paragrafo 1, lettera b)		
3.1. Assi semplici		
	Asse non motore semplice	10 t
3.2. Assi tandem dei rimorchi e semirimorchi		
La somma dei pesi per asse di un tandem non deve superare, se la distanza (d) assiale:		
3.2.1	è inferiore a 1 m ($d < 1$)	11 t

	3.2.2	è pari o superiore a 1 m e inferiore a 1,30 m ($1 \leq d \leq 1,30$)	16 t
	3.2.3	è pari o superiore a 1,30 m e inferiore a 1,80 m ($1,30 \leq d \leq 1,80$)	18 t
	3.2.4	è pari o superiore a 1,80 m ($1,80 \leq d$)	20 t
3.3. Assi tridem dei rimorchi e semirimorchi			
	La somma dei pesi per asse di un tridem non deve superare, se la distanza (d) assiale:		
	3.3.1	è inferiore a 1,30 m ($d < 1,30$)	21 t
	3.3.2	è pari o superiore a 1,30 m e inferiore a 1,40 m ($1,30 \leq d \leq 1,40$)	24 t
3.4. Asse motore			
	3.4.1	Asse motore dei veicoli di cui alle sottosezioni 2.2, 2.3 e 2.4	11,5 t
3.5. Assi tandem dei veicoli a motore			
	La somma dei pesi per asse di un tandem non deve superare, se la distanza (d) assiale:		
	3.5.1	è inferiore a 1 m ($d < 1$)	11,5 t
	3.5.2	è pari o superiore a 1 m e inferiore a 1,30 m ($1 \leq d \leq 1,30$)	16 t
	3.5.3	è pari o superiore a 1,30 m e inferiore a 1,80 m ($1,30 \leq d \leq 1,80$)	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 9,50 tonnellate.	19 t
3.6. Assi tridem dei veicoli a motore			

	La somma dei pesi per asse di un tridem non deve superare, se la distanza (d) assiale:	
3.6.1	è inferiore a 1,30 m ($d < 1,30$)	21 t
3.6.2	è pari o superiore a 1,30 m e inferiore a 1,40 m ($1,30 \leq d \leq 1,40$)	24 t
4. Caratteristiche connesse dei veicoli di cui all'articolo 1, paragrafo 1, lettera b)		
4.1. Tutti i veicoli		
	Il carico sull'asse motore o sugli assi motori di un veicolo o di un veicolo combinato non deve essere inferiore al 25 % del peso totale a pieno carico del veicolo o del veicolo combinato, se impiegato nel traffico internazionale.	
4.2. Autotreni		
	La distanza tra l'asse posteriore di un veicolo a motore e l'asse anteriore di un rimorchio non deve essere inferiore a 3,00 m.	
4.3. Peso massimo autorizzato in funzione dell'interasse		
	Il peso massimo autorizzato in tonnellate di un veicolo a motore a 4 assi non può superare 5 volte la distanza in metri tra il centro degli assi estremi del veicolo.	
	Se il peso supera 32 tonnellate, il peso massimo autorizzato in tonnellate di un veicolo a motore a 5 assi non può superare 4 volte la distanza in metri tra il centro degli assi estremi del veicolo.	
	Se il peso massimo autorizzato di un veicolo combinato, come specificato nella sottosezione 2.2, supera 42 tonnellate, esso non deve superare il peso calcolato con la seguente formula: $\text{peso in tonnellate} \leq 2,7 \times A + 13,5$ dove A è la distanza in metri tra il centro degli assi estremi del veicolo combinato.	

4.4. Semirimorchi

L'avanzamento, misurato orizzontalmente, sull'asse della ralla rispetto ad un punto qualsiasi della parte anteriore del semirimorchio non deve essere superiore a 2,04 m.
