



Consiglio
dell'Unione europea

Bruxelles, 13 dicembre 2021
(OR. en)

**Fascicolo interistituzionale:
2021/0400(COD)**

**14949/21
ADD 1**

**CODIF 34
CODEC 1635
TRANS 751**

PROPOSTA

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, segretario generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2021) 769 final - ANNEXES 1 to 5
Oggetto:	ALLEGATI della proposta di DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nell'Unione, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale (codificazione)

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2021) 769 final - ANNEXES 1 to 5.

All.: COM(2021) 769 final - ANNEXES 1 to 5



Bruxelles, 7.12.2021
COM(2021) 769 final

ANNEXES 1 to 5

ALLEGATI

della

proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nell'Unione, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale (codificazione)

- ↓ 96/53 (adattato)
- ₁ 2002/7 Art. 1, punto 7, lett. a)
- ₂ 2015/719 Art. 1, punto 9, lett. a)
- ₃ 2015/719 Art. 1, punto 9, lett. b)
- ₄ 2002/7 Art. 1, punto 7, lett. b)
- ₅ 2002/7 Art. 1, punto 7, lett. c)
- ₆ 2019/1242 Art. 20, punto 3, lett. a)
- ₇ 2015/719 Art. 1, punto 9, lett. c)
- ₈ 2015/719 Art. 1, punto 9, lett. d)
- ₉ 2015/719 Art. 1, punto 9, lett. e)
- ₁₀ 2019/1242 Art. 20, punto 3, lett. b)
- ₁₁ 2015/719 Art. 1, punto 9, lett. f)
- ₁₂ 2015/719 Art. 1, punto 9, lett. g), mod. da rettifica, GU L 207 del 4.8.2015, pag. 75
- ₁₃ Rettifica, GU L 019 del 24.1.1998, pag. 83

ALLEGATO I

PESI ☒ MASSIMI ☒ E DIMENSIONI MASSIME E CARATTERISTICHE CONNESSE DEI VEICOLI

1.	<i>Dimensioni massime autorizzate dei veicoli di cui all'articolo 1, paragrafo 1, lettera a)</i>	
→ ₁ 1.1. ←	→ ₁ Lunghezza massima: ←	
	→ ₁ — veicolo a motore diverso da un autobus ←	→ ₁ 12,00 m ←
	→ ₁ — rimorchio ←	→ ₁ 12,00 m ←
	→ ₁ — autoarticolato ←	→ ₁ 16,50 m ←
	→ ₁ — autotreno ←	→ ₁ 18,75 m ←
	→ ₁ — autosnodato ←	→ ₁ 18,75 m ←
	→ ₁ — autobus a 2 assi ←	→ ₁ 13,50 m ←
	→ ₁ — autobus aventi più di 2 assi ←	→ ₁ 15,00 m ←
	→ ₁ — autobus + rimorchio ←	→ ₁ 18,75 m ←

1.2.	<i>Larghezza massima:</i>	
	→ ₂ a) tutti i veicoli ☒ tranne gli elementi ☒ di cui alla lettera b) ←	→ ₂ 2,55 m ←
	→ ₃ b) sovrastrutture di veicoli condizionati o container o casse mobili condizionati trasportati da veicoli ←	→ ₃ 2,60 m ←
1.3.	<i>Altezza massima (tutti i veicoli)</i>	4,00 m
1.4.	Sono compresi nei valori di cui ai punti 1.1, 1.2, 1.3, 1.8, 1.9, 1.10 e 4.4 le sovrastrutture amovibili e gli elementi standardizzati di carico quali i container.	
→ ₄ 1.5. ←	→ ₄ Qualora ad un autobus siano aggiunte sovrastrutture amovibili quali i porta-sci, la lunghezza del veicolo, sovrastrutture comprese, non deve superare la lunghezza massima prevista al punto 1.1. ←	
1.6.	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.	
→ ₅ 1.7. ←	→ ₅ <i>Ulteriori requisiti per gli autobus</i> A veicolo fermo è tracciato con una linea sul terreno un piano verticale tangente al lato del veicolo e orientato verso l'esterno della circonferenza. Per gli autosnodati le due unità rigide devono essere allineate al piano. Quando il veicolo entra con un movimento in linea retta nella superficie circolare descritta al punto 1.6, nessuna sua parte deve discostarsi da tale piano verticale di più di 0,60 m. ←	
1.8.	Avanzamento massimo sull'asse della ralla rispetto alla parte posteriore del semirimorchio.	12,00 m
1.9.	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

1.10.	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.	<i>Peso massimo autorizzato dei veicoli (in tonnellate)</i>	
2.1.	<i>Veicoli facenti parte di un veicolo combinato</i>	
2.1.1.	Rimorchi a 2 assi	18 t
2.1.2.	Rimorchi a 3 assi	24 t
2.2.	<i>Veicoli combinati</i>	
2.2.1.	Autotreni a 5 o 6 assi	
	a) Veicolo a motore a 2 assi con rimorchio a 3 assi	40 t
	b) Veicolo a motore a 3 assi con rimorchio a 2 o 3 assi	40 t
	➔ ₆ Nel caso di combinazioni di veicoli, compresi i veicoli alimentati con combustibili alternativi o a zero emissioni, i pesi massimi autorizzati di cui alla presente sezione sono incrementati del peso supplementare necessario per la tecnologia a combustibile alternativo o a zero emissioni per un massimo di 1 tonnellata e 2 tonnellate rispettivamente. ⬅	
2.2.2.	Autoarticolati a 5 o 6 assi	
	a) veicolo a motore a 2 assi con semirimorchio a 3 assi	40 t
	b) veicolo a motore a 3 assi con semirimorchio a 2 o 3 assi	40 t
	➔ ₇ c) veicolo a motore a 2 assi con semirimorchio a 3 assi destinato a operazioni di trasporto intermodale di uno o più container o casse mobili, fino a una lunghezza totale massima di 45 piedi ⬅	➔ ₇ 42 t ⬅
	➔ ₈ d) veicolo a motore a 3 assi con semirimorchio a 2 o 3 assi destinato a operazioni di trasporto intermodale di uno o più container o casse mobili, fino a una lunghezza totale massima di 45 piedi. ⬅	➔ ₈ 44 t ⬅

	<p>→₆ Nel caso di combinazioni di veicoli, compresi i veicoli alimentati con combustibili alternativi o a zero emissioni, i pesi massimi autorizzati di cui alla presente sezione sono incrementati del peso supplementare necessario per la tecnologia a combustibile alternativo o a zero emissioni per un massimo di 1 tonnellata e 2 tonnellate rispettivamente. ←</p>	
2.2.3.	<p>Autotreni a 4 assi composti da un veicolo a motore a 2 assi e da un rimorchio a 2 assi</p> <p>→₆ Nel caso di combinazioni di veicoli, compresi i veicoli alimentati con combustibili alternativi o a zero emissioni, i pesi massimi autorizzati di cui alla presente sezione sono incrementati del peso supplementare necessario per la tecnologia a combustibile alternativo o a zero emissioni per un massimo di 1 tonnellata e 2 tonnellate rispettivamente. ←</p>	36 t
2.2.4.	<p>Autoarticolati a 4 assi composti da un veicolo a motore e 2 assi e da un semirimorchio a 2 assi, se la distanza assiale del semirimorchio:</p>	
2.2.4.1.	<p>è pari o superiore a 1,3 m e pari o inferiore a 1,8 m</p>	36 t
2.2.4.2.	<p>è superiore a 1,8 m</p>	<p>36 t</p> <p>+ 2 t di tolleranza quando 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 ☒ secondo la definizione di cui all'allegato II</p>
	<p>→₆ Nel caso di combinazioni di veicoli, compresi i veicoli alimentati con combustibili alternativi o a zero emissioni, i pesi massimi autorizzati di cui alla</p>	

	presente sezione sono incrementati del peso supplementare necessario per la tecnologia a combustibile alternativo o a zero emissioni per un massimo di 1 tonnellata e 2 tonnellate rispettivamente. ←	
2.3.	<i>Veicoli a motore</i>	
→ ₉ 2.3.1. ←	<p>→₉ Veicoli a motore a 2 assi diversi dagli autobus: Veicoli a motore a 2 assi, alimentati con combustibili alternativi, diversi dagli autobus: il peso massimo autorizzato di 18 t è incrementato del peso supplementare necessario per la tecnologia a combustibile alternativo, per un massimo di 1 ☒ tonnellata. ☒</p> <p>Veicoli a zero emissioni: il peso massimo autorizzato di 18 tonnellate è incrementato del peso supplementare necessario per la tecnologia a combustibile alternativo, per un massimo di 2 tonnellate.</p>	→ ₉ 18 t ←
	<p>Autobus a due assi: →₁₀ Veicoli a zero emissioni: il peso massimo autorizzato di 18 tonnellate è incrementato del peso supplementare necessario per la tecnologia a combustibile alternativo, per un massimo di 2 tonnellate. ← ←</p>	→ ₉ 19,5 t ←
→ ₁₁ 2.3.2. ←	<p>→₁₁ Veicoli a motore a 3 assi ←</p> <p>☒ Veicoli a motore a 3 assi, alimentati con combustibili alternativi: il peso massimo autorizzato di 25 t o 26 t quando l'asse motore è munito di doppi pneumatici e di sospensioni pneumatiche o riconosciute equivalenti a livello dell'Unione ai sensi dell'allegato II, oppure quando ciascun asse motore è munito di doppi pneumatici e il peso massimo di ciascun asse non supera 9,5 t, è incrementato del peso supplementare necessario per la tecnologia a combustibile alternativo per un massimo di 1 tonnellata. ☒</p> <p>☒ Veicoli a tre assi a zero emissioni: il peso massimo autorizzato di 25 o 26 tonnellate 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 le 9,5 tonnellate, è incrementato del peso supplementare necessario per la tecnologia a zero</p>	→ ₁₁ 25 t o 26 t quando l'asse motore è munito di doppi pneumatici e di sospensioni pneumatiche o riconosciute equivalenti a livello dell'Unione ai sensi dell'allegato II, oppure quando ciascun asse motore è munito di doppi pneumatici e il peso massimo di ciascun asse non supera 9,5 t ←

	emissioni per un massimo di 2 tonnellate. ☒	
2.3.3.	Veicoli a motore a 4 assi con 2 assi sterzanti	32 t quando l'asse motore è munito di doppi pneumatici e di sospensioni pneumatiche o riconosciute equivalenti ☒ a livello dell'Unione ☒, secondo la definizione di cui all'allegato II, oppure quando ciascun asse motore è munito di doppi pneumatici e il peso massimo di ciascun asse non supera 9,5 t
→ ₁₂ 2.4. ←	→ ₁₂ Autosnodato a 3 assi Autosnodato a 3 assi alimentati con combustibili alternativi: ← il peso massimo autorizzato di 28 t è incrementato del peso supplementare necessario per la tecnologia a combustibile alternativo, per un massimo di 1 ☒ tonnellata. ☒ ☒ Autosnodati a tre assi che sono veicoli a emissioni zero: il peso massimo autorizzato di 28 tonnellate è incrementato del peso supplementare necessario per la tecnologia a emissioni zero, per un massimo di 2 tonnellate. ☒	→ ₁₂ 28 t ←
3.	<i>Peso massimo autorizzato per asse dei veicoli di cui all'articolo 1, paragrafo 1, lettera b) (in tonnellate)</i>	
3.1.	<i>Assi semplici</i> → ₁₃ Asse non motore semplice ←	10 t
3.2.	<i>Assi tandem dei rimorchi e semirimorchi</i> La somma dei pesi per asse di un tandem non deve superare, se la distanza (d) assiale:	
3.2.1.	è inferiore a 1,0 m ($d < 1,0$)	11 t
3.2.2.	è pari o superiore a 1,0 m e inferiore a 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 t

3.2.3.	è pari o superiore a 1,3 m e inferiore a 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 t
3.2.4.	è pari o superiore a 1,8 m ($1,8 \leq d$)	20 t
3.3.	<i>Assi tridem dei rimorchi e semirimorchi</i> La somma dei pesi per asse di un tridem non deve superare, se la distanza (d) assiale:	
3.3.1.	è pari o inferiore a 1,3 m ($d \leq 1,3$)	21 t
3.3.2.	è superiore a 1,3 m e pari o inferiore a 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$)	24 t
3.4.	<i>Asse motore</i>	
3.4.1.	Asse motore dei veicoli di cui ai punti 2.2.1 e 2.2.2	11,5 t
3.4.2.	Asse motore dei veicoli di cui ai punti 2.2.3, 2.2.4, 2.3 e 2.4	11,5 t
3.5.	<i>Assi tandem dei veicoli a motore</i> La somma dei pesi per asse di un tandem non deve superare, se la distanza (d) assiale:	
3.5.1.	è inferiore a 1,0 m ($d < 1,0$ m)	11,5 t
3.5.2.	è pari o superiore a 1,0 m e inferiore a 1,3 m ($1,0 \text{ m} \leq d < 1,3 \text{ m}$)	16 t
3.5.3.	è pari o superiore a 1,3 m e inferiore a 1,8 m ($1,3 \text{ m} \leq d < 1,8 \text{ m}$)	—18 t —19 t quando l'asse motore è munito di doppi pneumatici e di sospensioni pneumatiche o riconosciute equivalenti ☒ a livello dell'Unione ☒, secondo la definizione di cui all'allegato II, oppure quando ciascun asse motore è munito di doppi pneumatici e il peso massimo di ciascun asse non

		supera 9,5 t
4.	<i>Caratteristiche connesse dei veicoli di cui all'articolo 1, paragrafo 1, lettera b)</i>	
4.1.	<i>Tutti i veicoli</i> 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.	<i>Autotreni</i> 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.	<i>Peso massimo autorizzato in funzione dell'interasse</i> Il peso massimo autorizzato in tonnellate di un veicolo a motore a 4 assi non <input checked="" type="checkbox"/> deve <input checked="" type="checkbox"/> superare 5 volte la distanza in metri tra il centro degli assi estremi del veicolo.	
4.4.	<i>Semirimorchi</i> 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.	

ALLEGATO II

CONDIZIONI PER L'EQUIVALENZA TRA TALUNE SOSPENSIONI NON PNEUMATICHE E LE SOSPENSIONI PNEUMATICHE PER L'ASSE MOTORE O GLI ASSI MOTORE DEL VEICOLO

1. DEFINIZIONE DI SOSPENSIONE PNEUMATICA

Un sistema di sospensione è considerato di tipo pneumatico se almeno il 75 % del suo effetto molla è determinato da un dispositivo pneumatico.

2. EQUIVALENZA

Una sospensione è riconosciuta equivalente ad una sospensione pneumatica se è conforme ai requisiti sotto elencati:

- 2.1. durante l'oscillazione verticale libera transitoria a bassa frequenza della massa sospesa su un carrello o un asse motore, i valori misurati della frequenza e dello smorzamento con la sospensione sottoposta al suo carico massimo devono essere compresi nei limiti indicati ai punti da 2.2 a 2.5;
- 2.2. ciascuno degli assi deve essere munito di ammortizzatori idraulici. Su carrelli ad assi tandem tali ammortizzatori devono essere disposti in modo da ridurre al minimo l'oscillazione del carrello;
- 2.3. il tasso medio di smorzamento D deve essere superiore al 20 % dello smorzamento critico per le sospensioni con ammortizzatori idraulici in condizioni normali di funzionamento;
- 2.4. il tasso massimo di smorzamento delle sospensioni in cui tutti gli ammortizzatori idraulici siano stati rimossi o inattivati non deve essere superiore al 50 % del tasso medio di smorzamento D;
- 2.5. la frequenza massima della massa sospesa sul carrello o sull'asse motore nell'oscillazione verticale libera transitoria non dev'essere superiore a 2 Hz;
- 2.6. la definizione della frequenza e dello smorzamento delle sospensioni è riportata nel punto 3. Le modalità di prova per la misurazione della frequenza e dello smorzamento sono riportate nel punto 4.

3. DEFINIZIONE DI FREQUENZA E DI SMORZAMENTO

Nella presente definizione, si considera una massa M (kg) sospesa su un carrello o su un asse motore. L'asse — o il carrello — presenta una rigidezza verticale totale tra la superficie della strada e la massa sospesa pari a K newton/metro (N/m) e un coefficiente di smorzamento totale pari a C newton/metro al secondo (N/ms); lo spostamento verticale della massa sospesa è Z. L'equazione del moto, per l'oscillazione libera della massa sospesa, è la seguente:

$$M \frac{d^2 Z}{dt^2} + C \frac{dZ}{dt} + kZ = 0$$

La frequenza di oscillazione della massa sospesa F (rad/sec) è:

$$F = \sqrt{\frac{K}{M} - \frac{C^2}{4M^2}}$$

Lo smorzamento è critico quando $C = C_0$,

dove

$$C_0 = 2\sqrt{KM}$$

Il tasso di smorzamento quale frazione dello smorzamento critico è: $\frac{C}{C_0}$.

Durante l'oscillazione transitoria libera della massa sospesa, il moto verticale della massa è rappresentato da una sinusoide sempre più smorzata (figura 2). La frequenza si può valutare misurando il tempo per tanti cicli di oscillazione quanto è dato osservare. Lo smorzamento si può valutare misurando l'altezza dei massimi (picchi) successivi dell'oscillazione nella stessa direzione. Indicando con A_1 e A_2 l'ampiezza dei massimi del primo e del secondo ciclo dell'oscillazione, il tasso di smorzamento D è il seguente:

$$D = \frac{C}{C_0} = \frac{1}{2\pi} \cdot \ln \frac{A_1}{A_2}$$

dove «ln» è il logaritmo naturale del rapporto tra le ampiezze.

4. MODALITÀ DI PROVA

Per il calcolo pratico del tasso di smorzamento D , del tasso di smorzamento in assenza di ammortizzatori idraulici e della frequenza della sospensione F , si procede nel modo seguente:

a) il veicolo, carico, è guidato a bassa velocità (5 km/h + 1 km/h) su un gradino di 80 mm di altezza avente il profilo indicato nella figura 1. L'oscillazione transitoria di cui occorre analizzare la frequenza e lo smorzamento è quella che si verifica dopo che le ruote dell'asse motore hanno superato il gradino;

oppure

b) il veicolo, carico, è tirato verso il basso agendo sul telaio, in modo da portare il carico sull'asse motore a una volta e mezza il suo valore statico massimo; il veicolo viene quindi sbloccato di colpo e se ne analizza l'oscillazione successiva;

oppure

c) il veicolo, carico, è tirato verso l'alto agendo sul telaio, in modo che la massa sospesa sia sollevata di 80 mm rispetto all'asse motore. Il veicolo viene poi lasciato cadere di colpo e se ne analizza l'oscillazione successiva;

oppure

d) il veicolo, carico, è sottoposto ad altri metodi di prova qualora il costruttore abbia dimostrato in modo convincente al servizio tecnico l'equivalenza di detti metodi.

Il veicolo deve essere munito, tra l'asse motore e il telaio, direttamente sull'asse motore, di un trasduttore dello spostamento verticale. Dal tracciato fornito dal dispositivo in questione si può misurare l'intervallo di tempo tra il primo e il secondo massimo (picco) di compressione per ottenere la frequenza F e l'ampiezza dell'oscillazione, per ottenere il tasso di smorzamento. Nei carrelli ad asse tandem, i trasduttori dello spostamento verticale \boxtimes devono \boxtimes essere alloggiati tra ciascuno degli assi motori e il telaio, direttamente su questo.

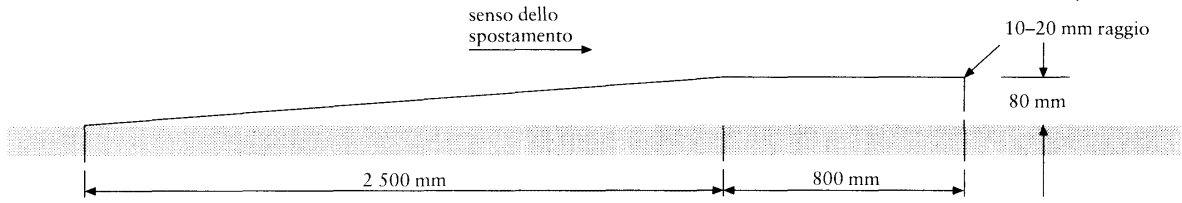


Figura 1
Gradino per prove di sospensione

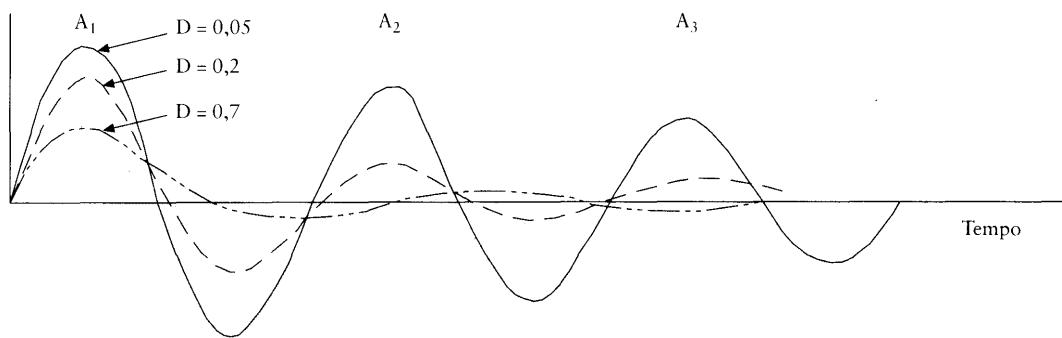


Figura 2
Riposta di smorzamento transitorio

ALLEGATO III

TARGHETTA RELATIVA ALLE DIMENSIONI DI CUI ALL'ARTICOLO 6, PARAGRAFO 1, LETTERA a)

- I. La targhetta relativa alle dimensioni, fissata se possibile accanto a quella prevista dal regolamento (UE) n. 19/2011, contiene le indicazioni seguenti:
1. Nome del costruttore¹.
 2. Numero di identificazione del veicolo².
 3. Lunghezza (L) del veicolo a motore, del rimorchio o del semirimorchio.
 4. Larghezza (W) del veicolo a motore, del rimorchio o del semirimorchio.
 5. Dati per la misurazione della lunghezza dei veicoli combinati:
 - la distanza (a) fra la parte anteriore del veicolo a motore e il centro del dispositivo d'aggancio (gancio di traino o ralla); nel caso di una ralla con vari punti d'aggancio, vanno indicati i valori minimo e massimo (a_{\min} e a_{\max});
 - la distanza (b) fra il centro del dispositivo del rimorchio (occhione) o del semirimorchio (perno d'aggancio) e la parte posteriore del rimorchio o semirimorchio; nel caso di un dispositivo con vari punti d'aggancio, vanno indicati i valori minimo e massimo (b_{\min} e b_{\max}).
- La lunghezza dei veicoli combinati è la lunghezza misurata quando il veicolo a motore, il rimorchio o il semirimorchio sono disposti in linea retta.
- II. I valori indicati sulla prova di conformità devono rispecchiare esattamente le misure effettuate direttamente sul veicolo.
-

¹ Queste indicazioni non devono essere ripetute quando il veicolo è munito di una targhetta unica contenente dati relativi ai pesi e alle dimensioni

² Queste indicazioni non devono essere ripetute quando il veicolo è munito di una targhetta unica contenente dati relativi ai pesi e alle dimensioni



ALLEGATO IV

Parte A

Direttiva abrogata ed elenco delle modifiche successive (di cui all'articolo 20)

Direttiva 96/53/CE del Consiglio
(GU L 235 del 17.9.1996, pag. 59)

Direttiva 2002/7/CE del Parlamento europeo
e del Consiglio
(GU L 67 del 9.3.2002, pag. 47)

Direttiva (UE) 2015/719 del Parlamento europeo
e del Consiglio
(GU L 115 del 6.5.2015, pag. 1)

Decisione (UE) 2019/984 del Parlamento europeo
e del Consiglio
(GU L 164 del 20.6.2019, pag. 30)

Regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio
(GU L 198 del 25.7.2019, pag. 202) unicamente l'articolo 20

Parte B

Termini di recepimento nel diritto interno (di cui all'articolo 20)

Direttiva	Termine di recepimento
96/53/CE	17 settembre 1997
2002/7/CE	9 marzo 2004
(UE) 2015/719	7 maggio 2017

ALLEGATO V

TAVOLA DI CONCORDANZA

Direttiva 96/53/CE	Presente direttiva
Articolo 1	Articolo 1
Articolo 2, frase introduttiva	Articolo 2, frase introduttiva
Articolo 2, primo trattino	Articolo 2, punto 1
Articolo 2, secondo trattino	Articolo 2, punto 2
Articolo 2, terzo trattino	Articolo 2, punto 3
Articolo 2, quarto trattino, frase introduttiva	Articolo 2, punto 4, frase introduttiva
Articolo 2, quarto trattino, primo sotto-trattino	Articolo 2, punto 4, lettera a)
Articolo 2, quarto trattino, secondo sotto-trattino	Articolo 2, punto 4, lettera b)
Articolo 2, quinto trattino	Articolo 2, punto 5
Articolo 2, sesto trattino	Articolo 2, punto 6
Articolo 2, settimo trattino	Articolo 2, punto 7
Articolo 2, ottavo trattino	Articolo 2, punto 8
Articolo 2, nono trattino	Articolo 2, punto 9
Articolo 2, decimo trattino	Articolo 2, punto 10
Articolo 2, undicesimo trattino	Articolo 2, punto 11
Articolo 2, dodicesimo trattino	Articolo 2, punto 12
Articolo 2, tredicesimo trattino	Articolo 2, punto 13
Articolo 2, quattordicesimo trattino	Articolo 2, punto 14
Articolo 2, quindicesimo trattino	Articolo 2, punto 15
Articolo 2, sedicesimo trattino	Articolo 2, punto 16
Articolo 2, diciassettesimo trattino	Articolo 2, punto 17
Articolo 3	Articolo 3
Articolo 4, paragrafi da 1 a 5	Articolo 4, paragrafi da 1 a 5

Articolo 4, paragrafo 7	–
Articolo 5	Articolo 5
Articolo 6, paragrafi 1, 2 e 3	Articolo 6, paragrafi 1, 2 e 3
Articolo 6, paragrafo 4, frase introduttiva	Articolo 6, paragrafo 4, frase introduttiva
Articolo 6, paragrafo 4, primo trattino	Articolo 6, paragrafo 4, lettera a)
Articolo 6, paragrafo 4, secondo trattino	Articolo 6, paragrafo 4, lettera b)
Articolo 6, paragrafi 5 e 6	Articolo 6, paragrafi 5 e 6
Articolo 7	Articolo 7
Articolo 8 <i>ter</i> , paragrafo 1	Articolo 8, paragrafo 1
Articolo 8 <i>ter</i> , paragrafo 2, primo comma	Articolo 8, paragrafo 2
Articolo 8 <i>ter</i> , paragrafo 2, secondo e terzo comma	–
Articolo 8 <i>ter</i> , paragrafi 3 e 4	Articolo 8, paragrafi 3 e 4
Articolo 8 <i>ter</i> , paragrafo 5	–
Articolo 9 <i>bis</i> , paragrafo 1	Articolo 9, paragrafo 1
Articolo 9 <i>bis</i> , paragrafo 2, primo comma	Articolo 9, paragrafo 2
Articolo 9 <i>bis</i> , paragrafo 2, secondo comma	–
Articolo 9 <i>bis</i> , paragrafo 3	–
Articolo 10	Articolo 20
Articolo 10 <i>ter</i>	Articolo 10
Articolo 10 <i>quater</i>	Articolo 11
Articolo 10 <i>quinquies</i>	Articolo 12
Articolo 10 <i>sexies</i>	Articolo 13
Articolo 10 <i>septies</i>	Articolo 14
Articolo 10 <i>octies</i>	Articolo 15
Articolo 10 <i>nonies</i> , paragrafi 1, 2 e 3	Articolo 16, paragrafi 1, 2 e 3
–	Articolo 16, paragrafo 4

Articolo 10 *nonies*, paragrafo 4

Articolo 10 *nonies*, paragrafo 5

Articolo 10 *decies*

Articolo 10 *undecies*

Articolo 11

Articolo 12

Articolo 13

Allegato I

Allegato II

Allegato III

Allegato IV

Allegato V

Articolo 16, paragrafo 5

Articolo 16, paragrafo 6

Articolo 17

Articolo 18

Articolo 19

Articolo 21

Articolo 22

Allegato I

Allegato II

Allegato III

Allegato IV

Allegato V