



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 10 giugno 2014
(OR. en)**

10761/14

**Fascicolo interistituzionale:
2013/0105 (COD)**

**TRANS 310
CODEC 1462**

RISULTATI DEI LAVORI

| | |
|----------------|---|
| Origine: | Segretariato generale del Consiglio |
| Destinatario: | delegazioni |
| n. doc. prec.: | 10204/14 TRANS 284 CODEC 1360 |
| n. doc. Comm.: | 8953/1/13 TRANS 284 CODEC 933 REV 1 |
| Oggetto: | Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 96/53/CE, del 25 luglio 1996, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale - Accordo politico |

Nella riunione del 5 giugno 2014, il Consiglio "Trasporti, telecomunicazioni e energia" ha raggiunto un accordo politico sulla proposta in oggetto, che figura in allegato. I considerando della proposta saranno esaminati in una fase successiva alla luce dell'accordo sulle disposizioni sostanziali.

2013/0105 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica la direttiva 96/53/CE, del 25 luglio 1996, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale

(Testo rilevante ai fini del SEE)

Articolo 1

La direttiva 96/53/CE è così modificata:

1) L'articolo 2, primo comma, è completato dalle seguenti definizioni:

- [...]
- [...]
- **"combustibili alternativi", combustibili o fonti di energia che fungono, almeno in parte, da sostituti delle fonti di petrolio fossile nella fornitura di energia per il trasporto e che possono contribuire alla sua decarbonizzazione e migliorare le prestazioni ambientali del settore dei trasporti. Ai fini della presente consistono in:**
1

¹ Nuovo considerando da inserire: "i combustibili alternativi (con gruppi propulsori più pesanti di quelli dei veicoli alimentati con combustibili convenzionali) possono beneficiare altresì della franchigia di sovraccarico (come indicato ai punti 2.3.1 e 2. 3. 2 dell'allegato 1); essi possono essere inseriti nell'elenco di cui all'articolo 2 se l'utilizzo di dette tecnologie a combustibile alternativo richiede il ricorso alla franchigia di sovraccarico."

- elettricità consumata in tutti i tipi di veicoli elettrici,²
- idrogeno,
- gas naturale, compreso il biometano, in forma gassosa (gas naturale compresso – GNC) e liquefatta (gas naturale liquefatto – GNL),
- gas di petrolio liquefatto (GPL),
- energia meccanica da stoccaggio a bordo/fonte a bordo,
- "veicolo alimentato con combustibili alternativi", un veicolo a motore alimentato del tutto o in parte da un combustibile alternativo e provvisto dell'omologazione di cui alla direttiva 2007/46 /CE.
- [...]
- Un'operazione di trasporto intermodale consiste in:
 - a) operazioni di trasporto combinato di cui all'articolo 1 della direttiva 92/106/CEE del Consiglio, o
 - b) operazioni di trasporto per vie navigabili interne, purché il tragitto stradale iniziale o finale sia effettuato fino a 150 km nel territorio dell'Unione europea. La summenzionata distanza può essere superata per raggiungere il più vicino terminale di trasporto idoneo per il servizio previsto, nel caso di:
 - i) veicoli conformi alle disposizioni dell'allegato I, punto 2.2.2, lettere a) o b), oppure,
 - ii) altri veicoli, se lo Stato membro interessato lo consente.

² Il considerando 8 della proposta della Commissione sarà modificato come segue:
 "L'impiego di motorizzazioni alternative che non utilizzano più solo l'energia fossile, e che sono quindi non inquinanti o meno inquinanti, come le motorizzazioni elettrica o ibrida, vale a dire quelle che, per la propulsione meccanica, traggono energia da carburante di consumo e/o una batteria o altro dispositivo di accumulazione dell'energia elettrica, per i veicoli pesanti o per gli autobus (principalmente in ambiente urbano o in periferia), comporta un sovraccarico che non deve essere contabilizzato a scapito del carico utile del veicolo, per non penalizzare dal punto di vista economico il settore del trasporto stradale."

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

- **"spedizionario", un'entità o una persona giuridica indicata nella polizza di carico o in un documento di trasporto equivalente (ad esempio una polizza di carico "cumulativa") quale spedizionario e/o che ha concluso (o altri in nome o per conto suo) un contratto di trasporto con l'impresa di trasporto.**

2) L'articolo 4 è così modificato:

- a) [...]
- b) [...]

2 bis) Gli ultimi due commi dell'articolo 4, paragrafo 4, sono soppressi.

3) Gli articoli 4, paragrafo 6, 5, lettera b), e 8 bis, sono soppressi.

4) L'articolo 5 è così modificato: la frase "Fatto salvo il disposto dell'articolo 4, paragrafo 6: a)" è soppressa.

5) I riferimenti alla direttiva 70/156/CEE del Consiglio sono sostituiti da un riferimento alla direttiva 2007/46/CE³.

³ Direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli.

6) L'articolo 8 è sostituito dal seguente:

1. Al fine di migliorarne [...] **l'efficienza energetica**, [...] i veicoli o **i veicoli** combinati [...] equipaggiati di dispositivi **aerodinamici** [...] che rispondono ai **requisiti di cui ai paragrafi 3 e 4** [...] **e sono conformi alle disposizioni della direttiva 2007/46/CE** possono superare le lunghezze massime previste all'allegato I, punto 1.1, [...] 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 sono conformi al punto 1.5 dell'allegato I e i superamenti della lunghezza massima non comportano un aumento della lunghezza di carico dei veicoli o dei veicoli combinati.**⁴
2. [...]
3. Prima dell'immissione sul mercato, [...] **i dispositivi aerodinamici di cui al paragrafo 1 che superano 500 mm** sono **omologati ai sensi della direttiva 2007/46/CE. Entro due anni dall'entrata in vigore della direttiva, la Commissione valuta la necessità di modificare i requisiti tecnici per l'omologazione dei dispositivi aerodinamici di cui a tale direttiva, comprese le misure di attuazione, tenendo conto della necessità di garantire la sicurezza stradale e la sicurezza delle operazioni di trasporto intermodale, e in particolare:**

⁴ Nuovo considerando da inserire: "5 bis. Poiché la direttiva consente deroghe alle dimensioni e ai pesi massimi, gli Stati membri possono limitare, per motivi connessi alla sicurezza stradale o alle caratteristiche delle infrastrutture, la circolazione di taluni veicoli in parti specifiche della loro rete stradale."

- i) l'installazione e la conservazione nel tempo dei dispositivi al fine di limitare il rischio di distacco, anche in un'operazione intermodale;
- ii) la sicurezza degli altri utenti della strada, in particolare quelli vulnerabili, assicurando, tra l'altro, la visibilità dei marcatori di sagoma quando sono montati dispositivi aerodinamici, adeguando i requisiti di visione indiretta e, in caso di collisione con il retrotreno di un veicolo o di un veicolo combinato, senza compromettere la protezione antincastro posteriore.

A tal fine la Commissione, se del caso, presenta una proposta legislativa per modificare la direttiva 2007/46/CE.

4. Mediante atti di esecuzione, la Commissione adotta requisiti operativi dettagliati relativi all'uso dei dispositivi di cui al paragrafo 1, concernenti in particolare:

- le circostanze in cui tali dispositivi devono essere a scomparsa o facilmente pieghevoli o amovibili da parte del conducente;
- il loro uso sulle infrastrutture stradali urbane e interurbane; [...]
- la loro compatibilità con le operazioni di trasporto intermodale.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 16 bis.

5. [...]

7) L'articolo 9 è sostituito dal seguente:

Articolo 9

1. Allo scopo di migliorare [...] **l'efficienza energetica, in particolare attraverso** le prestazioni aerodinamiche delle cabine, **nonché** la sicurezza stradale, [...] i veicoli o i veicoli combinati [...] **rispondenti ai requisiti di cui al paragrafo 3 e conformi alle disposizioni della direttiva 2007/46/CE** possono superare le lunghezze massime di cui al punto 1.1 dell'allegato I **se la loro cabina migliora le prestazioni aerodinamiche, l'efficienza energetica e le prestazioni di sicurezza.** [...] **I veicoli o i veicoli combinati equipaggiati di tali cabine sono conformi al punto 1.5 dell'allegato I e i superamenti della lunghezza massima non comportano un aumento della capacità di carico di tali veicoli.**
2. [...]
3. Prima dell'immissione sul mercato, [...] **i veicoli di cui al paragrafo 1 sono omologati ai sensi della direttiva 2007/46/CE. Entro due anni dall'entrata in vigore della direttiva, la Commissione valuta la necessità di elaborare requisiti tecnici per l'omologazione dei veicoli equipaggiati di dette cabine di cui a tale direttiva, compresi i suoi atti di esecuzione, tenendo conto di quanto segue:**
 - a) **il miglioramento delle prestazioni aerodinamiche dei veicoli o dei veicoli combinati;**
 - b) **gli utenti vulnerabili e la necessità di migliorare la loro visibilità da parte del conducente, in particolare mediante una riduzione dell'angolo morto di visibilità;**
 - c) **la riduzione di danni o lesioni ad altri utenti della strada in caso di collisione;**
 - d) **il comfort e la sicurezza dei conducenti.**

A tal fine la Commissione, se del caso, presenta una proposta legislativa per modificare la direttiva 2007/46/CE.

4. [...]

9) L'articolo 10 bis è sostituito dal seguente:

Articolo 10 bis

Il peso massimo dei veicoli **alimentati con combustibili alternativi** è quello indicato all'allegato I, punti 2.3.1 e **2.3.2**.

I veicoli **alimentati con combustibili alternativi** devono tuttavia rispettare i limiti di cui all'allegato I, punto 3, relativi al peso massimo autorizzato per asse.

Il peso aggiuntivo necessario per i veicoli alimentati con combustibili alternativi è definito in base alla documentazione fornita dal fabbricante al momento dell'omologazione. Tale peso aggiuntivo è indicato nella prova ufficiale richiesta dall'articolo 6 della presente direttiva.

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità all'articolo 16, per aggiornare, ai fini della presente direttiva, l'elenco dei combustibili alternativi di cui all'articolo 2 che richiedono un peso aggiuntivo. È di particolare importanza che la Commissione segua la sua prassi abituale e consulti esperti, compresi quelli degli Stati membri, prima di adottare tali atti delegati.

10) L'articolo 11 è sostituito dal seguente:

Articolo 11

Le dimensioni massime di cui all'allegato I, punti 1.1, **ove applicabile in funzione dell'articolo 9, paragrafo 1**, e 1.6, possono essere superate di 15 cm per i veicoli o i veicoli combinati che effettuano un trasporto di container **di 45 piedi** o di casse mobili di 45 piedi, **vuoti o carichi**, qualora il trasporto stradale del container o della cassa mobile rientri in un'operazione di trasporto intermodale.

[...]

11) L'articolo 12 è sostituito dal seguente:

Articolo 12

1. [...]

2. Dopo la scadenza del termine di [...] **sei** anni dalla data di entrata in vigore della presente direttiva, 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 autorità competenti al fine di assicurare la conformità con i requisiti della presente direttiva**. Esse possono consistere in sistemi automatici collocati sulle infrastrutture, o in **apparecchiature di pesatura** installate a bordo dei veicoli ai sensi del paragrafo **7** seguente.

Gli Stati membri non impongono l'installazione di apparecchiature di bordo di pesatura sui veicoli o i veicoli combinati immatricolati in altri Stati membri.

[...] Fatta salva la legislazione nazionale ed europea, quando vengono usati sistemi automatici per constatare illeciti e imporre sanzioni, essi devono essere certificati. Se sono usati esclusivamente a fini di identificazione, la certificazione non è necessaria.

3. **Ciascuno** Stato membro **svolge nell'anno civile un** numero [...] **adeguato di controlli del peso dei veicoli o dei veicoli combinati in circolazione, proporzionato al numero totale di veicoli ispezionati annualmente nel suo territorio.**
4. Gli Stati membri provvedono affinché le autorità competenti si scambino le informazioni [...] **sulle violazioni e le sanzioni connesse al presente articolo,** ai sensi dell'articolo **18** del regolamento 1071/2009/CE.
5. [...]
6. [...]
7. La Commissione, [...] **mediante atti di esecuzione [...], adotta specifiche tecniche dettagliate al fine di assicurare che le apparecchiature di bordo di pesatura di cui al paragrafo 2 siano precise e affidabili, pienamente interoperabili e compatibili con tutti i tipi di veicoli.** [...]

Per assicurare l'interoperabilità, le specifiche tecniche dettagliate consentono, in particolare, di comunicare in qualsiasi momento i dati di pesatura da un veicolo in movimento alle autorità competenti. La comunicazione si effettua attraverso l'interfaccia definita dalle norme CEN DSRC EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 e ISO 14906, integrate da una norma supplementare che assicura che le autorità competenti degli Stati membri possano comunicare e scambiare informazioni allo stesso modo con i veicoli e i veicoli combinati immatricolati in qualsiasi altro Stato membro che utilizzano le apparecchiature di bordo di pesatura.

Tali atti di esecuzione sono adottati entro...⁵ secondo la procedura di esame di cui all'articolo 16 bis.

⁵ Data da inserire: un anno dopo la data di applicazione della presente direttiva.

12) L'articolo 13 è sostituito dal seguente:

Articolo 13

Gli Stati membri adottano norme in materia di sanzioni applicabili in caso di violazione delle disposizioni della presente direttiva e prendono tutte le misure necessarie per garantirne l'esecuzione. Tali sanzioni devono essere effettive, non discriminatorie, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri notificano dette disposizioni alla Commissione.

[...]

Articolo 14

1. Per i trasporti di container [...] **e casse mobili, gli Stati membri stabiliscono norme che impongono:**
 - a) allo spedizioniere [...] **di** consegnare al vettore a cui esso affida il trasporto di un container **o una cassa mobile**, [...] una dichiarazione indicante il peso del **container o della cassa mobile** [...] in questione, **e**
 - b) **al vettore di fornire accesso a tutta la documentazione pertinente ricevuta dallo spedizioniere.**
2. **Gli Stati membri stabiliscono norme in materia di responsabilità sia dello** spedizioniere **che del vettore, ove appropriato, nei casi in cui** le informazioni di cui al paragrafo 1 mancano o sono errate **e il veicolo o i veicoli combinati sono in sovraccarico.**

14) È aggiunto il seguente articolo 15:

Articolo 15

Gli Stati membri ogni due anni presentano alla Commissione, **entro il 30 settembre dell'anno successivo a quello in cui si è concluso il periodo di 2 anni, le informazioni necessarie per quanto riguarda:**

- il **numero di** controlli effettuati durante i due anni civili precedenti, **e**
- **il numero di veicoli o di veicoli combinati in sovraccarico che sono stati individuati.**

[...]

Tali informazioni possono formare parte delle informazioni presentate ai sensi dell'articolo 17 del regolamento 561/2006/CE. La Commissione redige un'analisi **delle informazioni ricevute** [...] e **le inserisce nella relazione da** trasmettere al Parlamento europeo e al Consiglio **nel quadro del regolamento 561/2006/CE.** [...]

15) È aggiunto il seguente articolo 16:

Articolo 16

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo **10 bis [...]** è conferito alla Commissione per un periodo **di cinque anni a decorrere** [...] dalla [data di entrata in vigore della presente direttiva]. **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.**

3. La delega di potere di cui all'articolo **10 bis [...]** può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di poteri ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
5. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo **10 bis [...]** entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 16 bis

1. **La Commissione è assistita dal comitato sul trasporto stradale previsto all'articolo 42 del regolamento (CE) n. 165/2014. Tale comitato è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.**
2. **Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.**
3. **Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.**

16) L'allegato I è così modificato:

a) **Il punto 1.2, lettera a), è sostituito dalla seguente disposizione:**

"tutti i veicoli, **esclusi quelli di cui al punto 1.2, lettera b)**"

a bis) Il punto 1.2, lettera b), è sostituito dalla seguente disposizione:

"Sovrastrutture di veicoli condizionati o [...] **container o casse mobili condizionati trasportati da veicoli**: 2,60 m."

b) Il punto 2.2.2, lettera c), è sostituito dal testo seguente:

"Veicolo a motore a due assi con semirimorchio a 3 assi destinato a operazioni di trasporto intermodale di uno o più container o casse mobili, per una lunghezza totale massima fino a 45 piedi: 42 tonnellate."

b bis) Al punto 2.2.2 è inserita la seguente nuova lettera d):

"Veicolo a motore a tre assi con semirimorchio a 2 o 3 assi destinato a operazioni di trasporto intermodale di uno o più container o casse mobili, per una lunghezza totale massima fino a 45 piedi: 44 tonnellate."

c) Il punto 2.3.1 è sostituito dal testo seguente:

"Veicoli a motore a due assi diversi dagli autobus: 18 tonnellate."

"Veicoli a motore a due assi, **alimentati con combustibili alternativi**, diversi dagli autobus [...]: **il peso massimo di 18 tonnellate è incrementato del peso supplementare necessario per la tecnologia a combustibile alternativo, per un massimo di 1 tonnellata** [...]"

"Autobus di linea a due assi: 19,**5** tonnellate"

d) Il punto 2.3.2 è sostituito dal testo seguente:

"veicoli a motore a tre assi: 25 o 26 tonnellate quando l'asse motore è munito di doppi pneumatici e di sospensioni pneumatiche o riconosciute equivalenti a livello comunitario 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 tonnellate."

"veicoli a motore a 3 assi, alimentati con combustibili alternativi: il peso massimo di 25 o 26 tonnellate (quando l'asse motore è munito di doppi pneumatici e di sospensioni pneumatiche o riconosciute equivalenti a livello comunitario 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 tonnellate) è incrementato del peso supplementare necessario per la tecnologia a combustibile alternativo per un massimo di 1 tonnellata."

Articolo 2

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva non oltre **36** [...] mesi dalla data della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

Tuttavia, l'articolo 8, paragrafo 1 inizia ad applicarsi a decorrere dalla data di recepimento o di applicazione delle necessarie modifiche degli strumenti di cui all'articolo 8, paragrafo 3, e dopo l'adozione degli atti di esecuzione di cui all'articolo 8, paragrafo 4, ove appropriato, e l'articolo 9, paragrafo 1, inizia ad applicarsi solo a decorrere da 5 anni dalla data di recepimento o di applicazione delle necessarie modifiche degli strumenti di cui all'articolo 9, paragrafo 3, ove appropriato.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.

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

Articolo 3

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

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles,

Per il Parlamento europeo

Per il Consiglio

Il presidente

Il presidente
