



Consiglio
dell'Unione europea

Bruxelles, 21 ottobre 2014
(OR. en)

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

**11296/2/14
REV 2 ADD 1**

**TRANS 345
CODEC 1531
PARLNAT 271**

MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO

Oggetto: Posizione del Consiglio in prima lettura in vista dell'adozione della 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

= Motivazione del Consiglio
- Adottata dal Consiglio il 17 ottobre 2014

I. INTRODUZIONE

Il 15 aprile 2013, la Commissione ha presentato al Consiglio la 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.

Il 15 aprile 2014 il Parlamento europeo ha votato il suo parere in prima lettura.

Il 5 giugno 2014 il Consiglio ha raggiunto un accordo politico sul progetto di direttiva. Dopo la messa a punto da parte dei giuristi-linguisti, il Consiglio ha adottato la sua posizione in prima lettura in data 17 ottobre 2014, secondo la procedura legislativa di cui all'articolo 294 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

II. ANALISI DELLA POSIZIONE IN PRIMA LETTURA

1. Osservazioni generali

L'iniziativa legislativa in oggetto mira a migliorare l'aerodinamica dei veicoli e la loro efficienza energetica, pur continuando a migliorare la sicurezza stradale e rispettando i limiti imposti dalla geometria delle infrastrutture stradali.

Inoltre, l'intento è promuovere l'impiego di veicoli alimentati con combustibili alternativi, agevolare lo sviluppo del trasporto intermodale, confermare la liceità dell'uso transfrontaliero dei veicoli più lunghi per i tragitti che prevedono l'attraversamento di una sola frontiera e facilitare alle autorità competenti l'individuazione delle violazioni.

L'approccio del Consiglio è consistito nell'introduzione di numerose modifiche alla proposta originaria. Le principali disposizioni della direttiva sono state notevolmente modificate. La posizione del Consiglio in prima lettura modifica pertanto la proposta originaria della Commissione riformulandola e aggiungendo e sopprimendo diverse disposizioni del testo. Ciò significa che il Consiglio non può accettare gli emendamenti introdotti dal parere in prima lettura del Parlamento europeo relativamente a tali disposizioni.

2. Questioni politiche fondamentali

i) Chiarimenti in merito al traffico transfrontaliero dei veicoli più lunghi [articolo 1, punto 2, lettere a) e b); articolo 4, paragrafi 1 e 4]

La Commissione propone di modificare la direttiva 96/53/CE al fine di confermare la liceità dell'uso transfrontaliero dei veicoli più lunghi per i tragitti che prevedono l'attraversamento di una sola frontiera se i due Stati membri interessati già lo permettono e se sono soddisfatte le condizioni di deroga previste dalla direttiva.

Il Consiglio ritiene che la direttiva 96/53/CE offra il giusto equilibrio tra il diritto degli Stati membri di esaminare e determinare soluzioni di trasporto adeguate alle circostanze locali e la necessità di evitare distorsioni del mercato interno e un impatto significativo sulla concorrenza internazionale. Il Consiglio e il Parlamento hanno espresso pareri analoghi su questo tema.

Gli emendamenti 21 e 22 sono stati accolti. L'emendamento 63 non è stato mantenuto dal Consiglio.

ii) Combustibili alternativi [articolo 1, punto 2, lettera a); articolo 1, punto 8; articolo 10 ter; articolo 1, punto 9, lettere e) ed f)]

Nello stesso spirito della proposta della Commissione, il Consiglio ha deciso un approccio volto a promuovere l'impiego di veicoli alimentati con combustibili alternativi. Nel testo è stata inserita una definizione di combustibili alternativi. L'elenco di combustibili alternativi che può già avvalersi del peso aggiuntivo richiesto per l'utilizzo di combustibili alternativi (per un massimo di 1 tonnellata) può essere aggiornato dalla Commissione in considerazione dei progressi tecnologici.

A fini di controllo, il peso aggiuntivo richiesto dalla tecnologia a combustibile alternativo va definito in base alla documentazione fornita dal fabbricante. Nel testo si chiarisce che tale sovrappeso non deve essere contabilizzato a scapito del carico utile del veicolo.

L'approccio del Parlamento europeo è analogo a quello adottato dal Consiglio per le tecnologie a bassa emissione di CO₂. Gli emendamenti 18, 19, 42, 43 e 69 sono accolti in parte o nello spirito.

iii) Trasporto combinato vs. trasporto intermodale [(articolo 1, punto 1; articolo 2, comma 1, trattino 16 e articolo 1, punto 10; articolo 11)]

Il Consiglio conviene sul fatto che l'utilizzo del trasporto intermodale proposto nel contesto della revisione della direttiva 96/53/CE favorirà il trasporto marittimo a corto raggio, per vie navigabili interne e per ferrovia rispetto all'impiego del trasporto combinato definito nella direttiva 92/106/CE. Il ricorso al secondo comporta infatti determinate restrizioni alle catene di trasporto, mentre l'impiego del trasporto intermodale offre potenziali vantaggi comparativi.

Il Consiglio ha pertanto inserito nel testo una definizione di operazione di trasporto intermodale ai fini della direttiva in oggetto. Nell'articolo 11 è inoltre mantenuto l'approccio della Commissione che prevede una deroga di 15 cm alla lunghezza massima e all'avanzamento massimo sull'asse della ralla rispetto alla parte posteriore del semirimorchio per i veicoli che effettuano un trasporto di container di 45 piedi nel contesto di un'operazione di trasporto intermodale.

Il Parlamento europeo ha deciso di mantenere la definizione di trasporto combinato nell'intero testo e ha chiesto alla Commissione di presentare una proposta legislativa per modificare la direttiva 92/106/CEE. Data la diversità di approccio, il Consiglio non ha accolto gli emendamenti 20, 44 e 45.

iv) Dispositivi aerodinamici sulla parte posteriore dei veicoli e nuova configurazione delle cabine (articolo 1, punti 6 e 7; articoli 8 ter e 9 bis)

Il Consiglio ha ritenuto che gli articoli 8 ter e 9 bis fossero i principali elementi della proposta della Commissione ai fini del miglioramento dell'efficienza energetica dei veicoli o dei veicoli combinati. Il Consiglio ha lavorato intensamente alla strutturazione di tali articoli.

Al fine di migliorare l'aerodinamica dei veicoli e, di conseguenza, risparmiare combustibile, il testo del Consiglio prevede deroghe rispetto alla lunghezza massima autorizzata per i veicoli o i veicoli combinati di cui all'allegato I, punto 1.1, nei seguenti casi:

- la parte posteriore del veicolo o del veicolo combinato è equipaggiata di dispositivi aerodinamici (articolo 1, punto 6 - articolo 8 ter) e/o
- la cabina del veicolo o del veicolo combinato migliora le prestazioni aerodinamiche, l'efficienza energetica e la sicurezza (articolo 1 - punto 7 - articolo 9 bis).

Nell'articolo 8 ter, il Consiglio chiarisce che i dispositivi aerodinamici devono soddisfare determinati requisiti, elencati nel paragrafo 3 dello stesso articolo, al fine di garantire la sicurezza in generale e la sicurezza delle operazioni di trasporto intermodale.

Tali dispositivi devono inoltre essere utilizzati nel rispetto di determinati requisiti operativi che saranno adottati dalla Commissione (mediante atti di esecuzione di cui all'articolo 8 ter, paragrafo 4) e devono osservare le disposizioni della direttiva sull'omologazione (direttiva 2007/46/CE). Il testo del Consiglio chiarisce inoltre che, una volta apportate le modifiche necessarie alla direttiva 2007/46/CE, i dispositivi aerodinamici che superano 50 cm devono essere omologati ai sensi di tale direttiva prima dell'immissione sul mercato.

L'articolo 9 bis è basato sulle stesse argomentazioni. Il Consiglio ha tuttavia deciso di invitare la Commissione a definire i requisiti tecnici necessari all'omologazione dei veicoli equipaggiati di nuovi modelli di cabina, a norma della direttiva sull'omologazione (2007/46/EC). Conformemente a tale direttiva, i veicoli devono essere omologati prima dell'immissione sul mercato. Nel testo del Consiglio si invita inoltre la Commissione a presentare, ove del caso una proposta legislativa per modificare la direttiva 2007/46/CE (procedura legislativa ordinaria).

Nel testo del Consiglio non sono obbligatori i requisiti per i veicoli equipaggiati di nuovi modelli di cabina. Il Parlamento europeo prevede requisiti obbligatori sette anni dopo l'entrata in vigore della direttiva in oggetto. Gli emendamenti 38 e 40 non sono pertanto accettabili.

Secondo l'approccio del Consiglio, la deroga per i veicoli con parte posteriore equipaggiata di dispositivi aerodinamici si applicherà, ove del caso:

- dalla data di recepimento del testo che modifica la direttiva sull'omologazione (direttiva 2007/46/CE), oppure
- dalla data di applicazione delle necessarie modifiche dei requisiti tecnici previsti dalla direttiva 2007/46/CE e

- dopo l'adozione degli atti di esecuzione che contengono requisiti operativi dettagliati per l'utilizzo di tali dispositivi.

Inoltre, la deroga per i veicoli equipaggiati di nuovi modelli di cabina si applicherà, ove del caso, dopo cinque anni dalla:

- data di recepimento del testo che modifica la direttiva sull'omologazione (direttiva 2007/46/CE), oppure dalla
- data di applicazione degli atti di esecuzione ai sensi della direttiva 2007/46/CE.

Sia nell'articolo 8 ter sia nell'articolo 9 bis si afferma che i veicoli equipaggiati di dispositivi aerodinamici o di nuovi modelli di cabina devono potersi iscrivere in una corona circolare dal raggio esterno di 12,50 m e dal raggio interno di 5,30 m (allegato I, punto 1.5). Inoltre, il possibile superamento della lunghezza massima dei veicoli non deve comportare un aumento della capacità di carico. Si accoglie lo spirito dell'emendamento 28.

Il Parlamento europeo mantiene la delega di potere alla Commissione, come previsto nella proposta della Commissione. Dato che il Consiglio ha deciso un altro approccio, gli emendamenti 30, 31 e 41 non sono stati presi in considerazione.

v) Attuazione (articolo 1, punti 11 e 12; articoli 12 e 13)

In base alla posizione del Consiglio sull'attuazione, gli Stati membri devono adottare misure specifiche per individuare i veicoli che superano il peso massimo autorizzato sei anni dopo la data di entrata in vigore della direttiva in oggetto. Il testo del Consiglio contiene inoltre una disposizione non quantitativa per il controllo del peso dei veicoli. Il testo chiarisce inoltre che i controlli sul peso dei veicoli si possono effettuare con l'aiuto di sistemi automatici collocati sulle infrastrutture stradali o in apparecchiature di pesatura installate a bordo; il Consiglio assume dunque una posizione di neutralità tecnologica.

Il testo del Consiglio stabilisce altresì con chiarezza che gli Stati membri non devono imporre l'installazione di apparecchiature di bordo di pesatura sui veicoli immatricolati in un altro Stato membro. Esso prevede che, mediante atti di esecuzione, siano definite specifiche tecniche dettagliate al fine di assicurare che le apparecchiature di bordo di pesatura siano precise, affidabili e pienamente interoperabili. Il Consiglio non ha accolto l'elenco di misure proposto dalla Commissione per i veicoli che superano i limiti di peso, ma ha conservato l'obbligo per le autorità competenti di scambiare informazioni su violazioni e sanzioni.

Il Consiglio non ha potuto seguire l'approccio della Commissione riguardo alla classificazione delle violazioni (articolo 13). Il testo è stato sostituito dall'obbligo per gli Stati membri di adottare norme in materia di sanzioni applicabili in caso di violazione della direttiva in oggetto.

Il Consiglio non può accettare l'emendamento 50 in quanto tutti i nuovi veicoli N2 e N3 devono essere muniti di apparecchiature di bordo di pesatura cinque anni dopo l'entrata in vigore della direttiva. Inoltre, il Consiglio non ha accolto gli emendamenti 46, 49, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58 e 59.

vi) Obblighi di rendicontazione (articolo 1, punto 14; articolo 15)

Il Consiglio suggerisce di semplificare gli obblighi di rendicontazione inizialmente proposti dalla Commissione nell'articolo 15. L'approccio del Consiglio richiede che gli Stati membri trasmettano alla Commissione informazioni sul numero di controlli effettuati durante i due anni civili precedenti e sul numero di veicoli in sovraccarico individuati. Tali dati possono essere inviati unitamente alle informazioni presentate alla Commissione a norma del regolamento 561/2006/CE.

vii) Data di recepimento (articolo 2)

Il Consiglio ha stabilito un regime transitorio di 36 mesi; quello inizialmente previsto dalla Commissione era di 18 mesi. Inoltre l'articolo 8 ter, paragrafo 1 e l'articolo 9 bis, paragrafo 1 definiscono prerequisiti specifici per la loro applicazione [cfr. punto ii) sui dispositivi aerodinamici sulla parte posteriore dei veicoli e nuova configurazione delle cabine].

viii) Struttura dell'atto giuridico (atti delegati/atti di esecuzione)

Il Consiglio ritiene che la Commissione debba essere autorizzata ad adottare atti delegati per aggiornare l'elenco di combustibili alternativi figurante nella direttiva in oggetto ai fini dell'adeguamento alle innovazioni tecnologiche in materia di combustibili.

Il Consiglio ha tuttavia deciso di modificare la delega di potere alla Commissione (sostituendo gli atti delegati con gli atti di esecuzione) per gli alettoni posteriori, la nuova configurazione delle cabine e la definizione di specifiche tecniche per l'interoperabilità. Dato che il Consiglio propone una struttura diversa per gli articoli 8 ter e 9 bis, si è proceduto a modificare la delega di potere alla Commissione [cfr. punto iv)].

III. CONCLUSIONE

Nel definire la sua posizione in prima lettura, il Consiglio ha tenuto pienamente conto della proposta della Commissione e del parere in prima lettura del Parlamento europeo. Riguardo agli emendamenti proposti dal Parlamento europeo, il Consiglio rileva che vari emendamenti sono già stati integrati - nello spirito, del tutto o in parte - nella sua posizione in prima lettura.