



Bruxelles, 17.5.2018
COM(2018) 275 final

2018/0130 (COD)

Proposta di

DECISIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica la direttiva 96/53/CE del Consiglio per quanto riguarda i termini di applicazione delle norme speciali in materia di lunghezza massima delle cabine in caso di miglioramento delle prestazioni aerodinamiche, dell'efficienza energetica e delle prestazioni di sicurezza

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• **Motivi e obiettivi della proposta**

La direttiva 96/53/CE del Consiglio, 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 internazionale¹ è stata modificata da ultimo dalla direttiva (UE) 2015/719 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2015, 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 internazionale².

Uno degli obiettivi della direttiva (UE) 2015/719 era quello di migliorare l'aerodinamicità dei veicoli a motore che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva, consentendo di derogare alle restrizioni relative alla lunghezza massima purché siano rispettate determinate condizioni. Inoltre la direttiva mirava ad adeguare la normativa all'evoluzione tecnologica e alle nuove esigenze del mercato e a facilitare il trasporto intermodale.

La deroga alle restrizioni relative alla lunghezza massima è stata concessa per la parte posteriore dei veicoli, in modo da consentire il montaggio di dispositivi aerodinamici³, e per la parte anteriore dei veicoli⁴, in modo da consentire una forma più arrotondata e aerodinamica delle cabine dei veicoli pesanti.

La presente decisione riguarda la parte anteriore del veicolo, vale a dire le cabine, di cui all'articolo 9 bis della direttiva 96/53/CE, come modificata dalla direttiva (UE) 2015/719. Tale disposizione stabilisce una serie di condizioni, tra cui la conformità del veicolo ai requisiti del raggio di sterzata di cui al punto 1.5 dell'allegato I.

Nella valutazione d'impatto⁵ che accompagna la proposta di modifica della direttiva 96/53/CE⁶, la Commissione identifica vantaggi significativi derivanti dalla concessione di deroghe relative alla lunghezza attualmente previste nella modifica della direttiva (UE) 2015/719. Oltre agli importanti miglioramenti aerodinamici mediante i dispositivi aerodinamici sulla parte posteriore e all'allungamento della cabina, tali cabine comporterebbero anche altri vantaggi come una migliore visibilità per i conducenti, una maggiore sicurezza per gli utenti della strada, nonché sicurezza e comfort per i conducenti.

Considerando che la valutazione d'impatto della Commissione non indica la necessità di una moratoria dell'entrata in vigore delle cabine di forma allungata, il compromesso finale tra i legislatori, adottato con l'articolo 9 bis, paragrafo 3, della direttiva (UE) 2015/719, include una moratoria di 3 anni.

Data la situazione attuale e tenendo conto del fatto che le emissioni di CO₂ prodotte dal trasporto stradale rappresentano un quarto delle emissioni di CO₂ totali nell'UE e che le emissioni prodotte dal trasporto su strada dovrebbero aumentare del 6% tra il 2015 e il 2030, la Commissione ritiene che i benefici delle cabine allungate dovrebbero essere sfruttati al più presto. L'importanza di questo aspetto è confermata dalla proposta relativa a norme sulle emissioni di CO₂ per i veicoli pesanti, presentata dalla Commissione nell'ambito del

¹ GU L 235 del 17.9.1996, pag. 59.

² GU L 115 del 6.5.2015, pag. 1.

³ Articolo 8 ter.

⁴ Articolo 9 bis.

⁵ SWD(2013) 108 final.

⁶ COM(2013) 195 final.

pacchetto Mobilità III, che sottolinea specificamente l'importanza delle cabine aerodinamiche⁷. Infatti per rispettare le future norme sulle emissioni di CO₂ per i veicoli pesanti sarà necessario applicare varie tecnologie per migliorare l'efficienza energetica; tra queste l'introduzione delle cabine aerodinamiche è la misura più efficace per ridurre la resistenza all'aria.

La moratoria prevista dall'attuale normativa scoraggia tuttavia i produttori dal migliorare l'aerodinamicità delle cabine al fine di rispettare le future norme sulle emissioni di CO₂ per i veicoli pesanti. Inoltre la moratoria è in contrasto con il principio dell'innovazione e i principi di una migliore regolamentazione, poiché ostacola lo sviluppo di tecnologie e concetti nuovi.

La Commissione propone pertanto di ridurre il termine per il recepimento dell'articolo 9 bis, paragrafo 1, della direttiva 95/53/CE. Il nuovo testo proposto per l'articolo 9 bis, paragrafo 3, lascia comunque agli Stati membri tempo sufficiente per adottare le misure necessarie.

In tale contesto si è tenuto conto dei tempi necessari per l'adozione della presente decisione.

In primo luogo si ricorda che, come risulta da un esame più approfondito della questione, è possibile modificare il quadro di omologazione come previsto all'articolo 9 bis, paragrafo 2, mediante la modifica del regolamento (UE) n. 1230/2012 della Commissione⁸. La modifica del regolamento (UE) n. 1230/2012, che dovrebbe essere completata entro la fine del 2018, sarà effettuata mediante un atto di esecuzione ai sensi del regolamento sulla sicurezza generale⁹. Il nuovo termine incluso nella proposta tiene conto di questo fatto e dovrebbe garantire che le misure nazionali di recepimento dell'articolo 9 bis, paragrafo 1, della direttiva 96/53/CE siano applicabili all'incirca nello stesso momento della modifica del regolamento (UE) n. 1230/2012 della Commissione.

In secondo luogo, non è necessario mantenere l'esatta sequenza di modifica attualmente prevista dall'articolo 9 bis, paragrafo 3, della direttiva 96/53/CE. La circolazione sulle strade dei veicoli interessati esige, nell'insieme, la modifica del quadro di omologazione e la modifica di cui all'articolo 9 bis, paragrafo 1, della direttiva 96/53/CE. Il recepimento di quest'ultima non impone, di per sé, la previa modifica del quadro di omologazione. È sufficiente che la normativa nazionale preveda l'omologazione come condizione, conformemente all'articolo 9 bis, paragrafo 1, della direttiva 96/53/CE.

La modifica proposta è in linea con la valutazione d'impatto¹⁰ già effettuata dalla Commissione che, come indicato sopra, non prevede una moratoria come adottata dai colegislatori. Per lo stesso motivo non è necessario effettuare una valutazione d'impatto per la presente proposta.

- **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

La presente proposta è in linea con e sostiene le politiche esistenti relative alle norme sulle emissioni di CO₂ per i veicoli pesanti proposte. È inoltre in linea con le politiche esistenti volte a ridurre il numero di incidenti e di vittime del trasporto su strada.

La presente proposta anticipa soltanto la data a partire dalla quale si possono usare le cabine più aerodinamiche e/o sicure come già previsto dalla direttiva 2015/719; di conseguenza non

⁷ COM(2018) 284 final.

⁸ Regolamento (UE) n. 1230/2012 della Commissione, del 12 dicembre 2012, che attua il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i requisiti di omologazione per le masse e le dimensioni dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e che modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 353 del 21.12.2012, pag. 31).

⁹ Regolamento (CE) n. 661/2009.

¹⁰ SWD(2013) 108 final.

ha un impatto sul trasporto intermodale o sull'obiettivo generale di promuovere soluzioni alternative al trasporto su strada.

- **Coerenza con le altre normative dell'Unione**

La proposta contribuisce direttamente alla prima priorità politica della Commissione Juncker riguardante l'occupazione, la crescita e gli investimenti, consentendo ai costruttori di veicoli pesanti e ai fornitori di equipaggiamenti di applicare innovazioni e produrre nuovi modelli di veicoli commerciali pesanti. La presente proposta è destinata inoltre a contribuire alla priorità dell'Unione per l'energia e il clima mediante una riduzione delle emissioni dei veicoli pesanti.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

- **Base giuridica**

La base giuridica della proposta di modifica è l'articolo 91, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

- **Sussidiarietà**

La proposta si limita ad adeguare il termine di cui all'articolo 9 bis, paragrafo 3, della direttiva 96/53/CE. Tale adeguamento può essere apportato solo dall'Unione.

Inoltre si possono evitare le distorsioni nel mercato interno solo con una data unica di applicazione delle nuove norme.

- **Proporzionalità**

La proposta è proporzionata ai problemi individuati e non va al di là di quanto necessario alla loro risoluzione. Nello specifico, la misura è limitata a modificare il termine per l'applicazione dell'articolo 9 bis, paragrafo 1, della direttiva 96/53/CE e inoltre lascia tempo sufficiente agli Stati membri per adottare le misure necessarie.

- **Scelta dell'atto giuridico**

La modifica di una direttiva avviene di norma nella stessa forma, vale a dire una direttiva di modifica.

In questo caso particolare, tuttavia, riguarda solo la modifica di un termine imposto agli Stati membri. Tale modifica, in quanto tale, non è idonea a essere recepita dagli Stati membri. Di conseguenza essa dovrebbe assumere la forma di una decisione.

3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

Considerando che non è richiesta un'ulteriore valutazione d'impatto della presente proposta, si fa riferimento alla valutazione d'impatto già effettuata dalla Commissione: SWD (2013) 108 final.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

Nessuna.

5. ALTRI ELEMENTI

- **Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta**

Gli elementi fondamentali della proposta sono i seguenti:

Direttiva 96/53/CE

Articolo 9 bis

L'attuale articolo 9 bis, paragrafo 3, comprende una moratoria di 3 anni dell'introduzione di cabine aerodinamiche dopo la data di recepimento o di applicazione delle necessarie modifiche ai requisiti tecnici di omologazione.

Si propone di modificare l'articolo 9 bis, paragrafo 3, in modo da sopprimere la moratoria di 3 anni e stabilire un termine più breve ma proporzionato.

Proposta di

DECISIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica la direttiva 96/53/CE del Consiglio per quanto riguarda i termini di applicazione delle norme speciali in materia di lunghezza massima delle cabine in caso di miglioramento delle prestazioni aerodinamiche, dell'efficienza energetica e delle prestazioni di sicurezza

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹¹,

visto il parere del Comitato delle regioni¹²,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- 1) La direttiva 96/53/CE del Consiglio, 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 internazionale¹³ è stata modificata dalla direttiva (UE) 2015/719 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁴ allo scopo di ridurre il consumo di energia e le emissioni di gas serra, adeguare la normativa all'evoluzione tecnologica e alle nuove esigenze del mercato e facilitare il trasporto intermodale.
- 2) Il miglioramento dell'aerodinamicità della cabina dei veicoli a motore consentirebbe di ottenere notevoli vantaggi in termini di prestazioni energetiche dei veicoli. A causa delle restrizioni sulla lunghezza massima stabilite dalla direttiva 96/53/CE, tale miglioramento è tuttavia impossibile senza ridurre la capacità di carico dei veicoli. Di conseguenza una deroga alle restrizioni sulla lunghezza massima è stata introdotta dalla direttiva (UE) 2015/719.
- 3) La direttiva (UE) 2015/719 comprende anche una moratoria di 3 anni dell'introduzione di cabine aerodinamiche dopo la data di recepimento o di applicazione delle necessarie modifiche ai requisiti tecnici di omologazione.

¹¹ GU C [...] del [...], pag. [...].

¹² GU C [...] del [...], pag. [...].

¹³ GU L 235 del 17.9.1996, pag. 59.

¹⁴ Direttiva (UE) 2015/719 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2015, 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 (GU L 115 del 6.5.2015, pag. 1).

- 4) Tuttavia per realizzare quanto prima possibile i benefici delle cabine aerodinamiche in termini di prestazioni energetiche dei veicoli commerciali pesanti, ma anche in termini di una migliore visibilità dei conducenti, di sicurezza per gli altri utenti della strada, nonché di sicurezza e comfort dei conducenti, è necessario garantire che tali cabine aerodinamiche possano essere introdotte senza inutile indugio, non appena sono entrati in vigore i requisiti di omologazione.
- 5) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la direttiva 96/53/CE del Consiglio,
HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

All'articolo 9 bis della direttiva 96/53/CE del Consiglio, il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

"3) Il paragrafo 1 si applica a decorrere dal [XXX] [OP please insert date: 4 months from the entry into force of the present decision]."

Articolo 2

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

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente