

Bruxelles, 17 febbraio 2015  
(OR. en)

6292/15

---

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

---

**TRANS 50**

#### **NOTA DI TRASMISSIONE**

---

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Destinatario:	Uwe CORSEPIUS, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2015) 7 final
Oggetto:	COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO a norma dell'articolo 294, paragrafo 6, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardante la posizione del Consiglio sull'adozione di una 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

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2015) 7 final.

---

All.: COM(2015) 7 final



Bruxelles, 12.1.2015  
COM(2015) 7 final

2013/0105 (COD)

## **COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO**

**a norma dell'articolo 294, paragrafo 6, del trattato sul funzionamento  
dell'Unione europea**

**riguardante la**

**posizione del Consiglio sull'adozione di una 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)

## COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO

**a norma dell'articolo 294, paragrafo 6, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea**

**riguardante la**

**posizione del Consiglio sull'adozione di una 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)

### 1. CONTESTO

Data di trasmissione della proposta al Parlamento europeo e al Consiglio (documento COM(2013) 195 final – 2013/0105 (COD):	16 aprile 2013
Data del parere del Comitato economico e sociale europeo:	11 luglio 2013
Data della posizione del Parlamento europeo in prima lettura:	15 aprile 2014
Data di trasmissione della proposta modificata:	n.d.
Data di adozione della posizione del Consiglio:	5 giugno 2014

### 2. OBIETTIVI DELLA PROPOSTA DELLA COMMISSIONE

La direttiva 96/53/CE stabilisce le dimensioni massime di veicoli commerciali pesanti e autobus nel traffico internazionale e i loro pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale (gli Stati membri possono superare tali dimensioni o pesi nel traffico nazionale a determinate condizioni).

L'obiettivo principale dell'emendamento è rendere più ecologici e sicuri automezzi pesanti e autobus consentendo deroghe in materia di pesi e dimensioni in taluni casi e a determinate condizioni, quando non sono attualmente realizzabili miglioramenti in ragione dei limiti stabiliti dalla direttiva. L'introduzione di automezzi più ecologici dovrebbe portare a miglioramenti in termini di efficienza dei carburanti di circa il 7-10%, e a una corrispondente riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> e di gas a effetto serra. Inoltre automezzi pesanti più sicuri potrebbero consentire di salvare fino a 500 vite all'anno, soprattutto tra gli utenti più vulnerabili, come i pedoni e ciclisti nelle aree urbane.

In particolare, la proposta della Commissione mira a:

- promuovere le caratteristiche di aerodinamicità dei veicoli: consentendo di estendere la lunghezza per progettare cabine di guida più aerodinamiche. Tali cabine intelligenti aumenterebbero inoltre la visibilità per il conducente e migliorerebbero l'assorbimento di energia in caso di incidente. La proposta autorizza inoltre l'uso di alettoni aerodinamici sul retro di rimorchi, semirimorchi o camion, alettoni che sono pronti per il mercato e vengono sempre più utilizzati, ad esempio negli Stati Uniti. La proposta di direttiva non prevede alcun aumento della capacità di carico.
- Consentire un aumento del peso di veicoli ibridi o a propulsione elettrica fino a 1 tonnellata.
- Introdurre disposizioni relative all'applicazione delle norme, a causa dei preoccupanti alti livelli di sovraccarico. Le nuove disposizioni raccomandano l'uso di sensori di pesatura a bordo dei mezzi pesanti, e la diffusione di stazioni lungo le strade per il rilevamento del peso in movimento, obbligando gli Stati membri a effettuare un certo numero di controlli proporzionato al traffico.
- Introdurre la responsabilità in solido tra lo speditore e il trasportatore in caso di sovraccarico durante il trasporto su strada (qualora le informazioni fornite dallo speditore manchino o siano fuorvianti).
- Facilitare il trasporto intermodale di container, prevedendo una deroga fino ad un massimo di 44 tonnellate e di 15 centimetri in più sulla lunghezza per il trasporto di container di 45 piedi e casse mobili nel trasporto intermodale.
- Permettere 1 tonnellata supplementare per gli autobus, per tener conto dell'aumento di peso dei passeggeri e dei loro bagagli.

Oltre ai principali obiettivi della modifica, come indicato sopra, la proposta della Commissione riprende anche il chiarimento fornito dalla Commissione al Parlamento europeo<sup>1</sup> sulla questione del traffico transfrontaliero dei veicoli più lunghi (le norme vigenti consentono l'attraversamento della frontiera tra due Stati membri adiacenti che autorizzano l'uso di veicoli più lunghi nei rispettivi territori).

### 3. OSSERVAZIONI SULLA POSIZIONE DEL CONSIGLIO

L'accordo politico, adottato dal Consiglio Trasporti del 5 giugno 2014 sostiene gli obiettivi principali della proposta della Commissione diretti a permettere la progettazione di mezzi pesanti più ecologici e più sicuri, pur distanziandosi su alcuni altri aspetti, in particolare:

- sono proposti lassi di tempo notevoli sia per il recepimento della nuova direttiva (3 anni) sia per l'attuazione delle disposizioni del suo articolo 9 sulla progettazione delle nuove cabine (5 anni dopo la necessaria modifica della direttiva 2007/46, compresi i suoi atti di esecuzione), al fine di venir incontro alle capacità di investimento di alcuni costruttori di veicoli. Nella proposta della Commissione, era previsto un periodo di recepimento di 18 mesi. La Commissione ricorda che la sua proposta ha carattere autorizzativo, nel senso che i fabbricanti non sono costretti a produrre tali cabine a meno che essi ritengano che esista un mercato per tale

---

<sup>1</sup> Lettera del Vicepresidente Kallas a Brian Simpson, presidente della commissione TRAN del PE, in data 13 giugno 2012.

prodotto. La Commissione ritiene che non siano giustificati i termini così lunghi che vengono proposti, in quanto le tecnologie necessarie sono già disponibili e i cittadini dell'Unione dovrebbero poter beneficiare di mezzi pesanti più ecologici e più sicuri il prima possibile.

- Il dispositivo esecutivo proposto dalla Commissione per sanzionare le violazioni in materia di sovraccarico (articoli 12 e 13), è stato in gran parte respinto dal Consiglio, che ha soppresso l'articolo 13 sulla categorizzazione delle infrazioni e ammorbidito l'articolo 12 sull'esecuzione. Ad esempio, il Consiglio ha sostituito l'indicatore numerico di controlli di preselezione proposto dalla Commissione (già applicato da alcuni Stati membri) con un "livello adeguato" di controlli. Ciò significherebbe, in realtà, che non vi sarebbe alcun cambiamento significativo rispetto all'attuale situazione insoddisfacente. Oltre ad accelerare l'usura della strada che conduce a spese supplementari di manutenzione, la Commissione ritiene che il sovrappeso dei veicoli pregiudichi la sicurezza stradale e falsi la concorrenza tra operatori che rispettano le norme e quelli che non lo fanno. La mancanza di armonizzazione delle procedure di applicazione e del livello delle sanzioni previste dai diversi Stati membri costituisce un segnale poco chiaro per i trasportatori e riduce l'efficacia dell'applicazione delle norme. Il Consiglio tuttavia ha deciso che gli Stati membri devono comunicare alla Commissione il numero di controlli e di infrazioni.
- Il Consiglio si appella all'articolo 5, paragrafo 4, secondo comma, lettera b), del regolamento 182/2011 ("no opinion-clause") all'articolo 10 *nonies*, paragrafo 5, nella sua posizione di prima lettura. La Commissione ha rilasciato una dichiarazione nella quale ha ribadito che il ricorso a tale disposizione non deve avvenire sistematicamente ma deve rispondere a una necessità specifica di derogare alla regola di principio secondo la quale la Commissione può adottare un progetto di atto di esecuzione quando non è espresso alcun parere. Dato che si tratta di un'eccezione alla regola generale di cui all'articolo 5, paragrafo 4, il ricorso al secondo comma, lettera b), non può essere semplicemente considerato come un "potere discrezionale" del legislatore, ma deve essere interpretato in maniera restrittiva e deve quindi essere giustificato.

D'altro canto, la Commissione accoglie con soddisfazione i seguenti punti:

- gli articoli 8 e 9 sulle caratteristiche aerodinamiche hanno mantenuto la formulazione proposta dalla Commissione in termini di obiettivo e contenuto. Nonostante il fatto che il Consiglio sostituisca la proposta di atti delegati con atti di esecuzione e li limiti all'articolo 8, la Commissione può accettare questa impostazione, in vista del lavoro di un gruppo di esperti che la Commissione ha creato, per approfondire e definire il contenuto tecnico di tali atti. Il contenuto degli atti delegati di cui all'articolo 9 potrebbe essere inserito in un aggiornamento dei regolamenti sull'omologazione di veicoli a norma della direttiva 2007/46/CE. Agli articoli 8 e 9, il Consiglio ha chiarito il ruolo della legislazione in materia di omologazione (direttiva 2007/46/CE, regolamenti 661/2009 e 1230/2012).
- L'introduzione della responsabilità in solido tra spedite e trasportatore per il trasporto di container.
- L'estensione del campo di applicazione della proposta di autorizzazione di peso aggiuntivo prevista per veicoli elettrici/ibridi ai veicoli alimentati con combustibili

alternativi, al fine di tenere conto del peso supplementare necessario per tali tecnologie alternative.

- Il Consiglio ha adottato una nuova definizione di operazione di trasporto intermodale che affronta in modo adeguato la questione della specificità del trasporto per via navigabile. Questa nuova definizione sarebbe applicabile per la deroga di ulteriori 15 centimetri e di 44 tonnellate per container di 45 piedi e casse mobili.
- Il Consiglio ha portato a 19,5 tonnellate il peso consentito per gli autobus a 2 assi (500 kg in più del peso indicato nella proposta della Commissione) anche per far fronte all'aumento di peso dovuto all'obbligo di sistemi di bordo (classe Euro VI, apparecchiature di sicurezza).

Per quanto riguarda il traffico transfrontaliero di veicoli più lunghi, la Commissione prende atto della divergenza di opinioni tra Stati membri, e della decisione del Consiglio di non modificare il testo dell'attuale direttiva. La Commissione può accettare il compromesso di sopprimere le disposizioni dell'articolo corrispondente, mantenendo in tal modo lo status quo dell'attuale direttiva. La Commissione ha reso una dichiarazione nella quale conferma la sua interpretazione per quanto riguarda il traffico transfrontaliero di veicoli più lunghi, come già illustrato nella summenzionata lettera del VP Kallas al sig. Simpson.

#### **4. CONCLUSIONI**

La Commissione ritiene che un aggiornamento della normativa in materia di pesi e dimensioni di veicoli commerciali pesanti e autobus sia di fondamentale importanza per la realizzazione degli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra. Non solo le nuove cabine saranno più aerodinamiche, ma cabine più larghe consentiranno in futuro di costruire veicoli con nuove apparecchiature in grado di migliorare l'efficienza del consumo di carburante. Analogamente, la Commissione ritiene che i nuovi progetti consentiranno l'introduzione di mezzi pesanti più sicuri, contribuendo a salvare vite umane nelle aree urbane nei casi di incidenti che avvengono a bassa velocità e che coinvolgono veicoli pesanti. Per questi motivi, la Commissione ritiene che sarebbe contrario agli interessi dei cittadini dell'Unione attendere un certo numero di anni prima che i fabbricanti introducano i nuovi progetti, che sono, in larga misura, pronti per essere realizzati. La Commissione ritiene che tali questioni meritino di essere affrontate durante i negoziati tra i legislatori.