

## I

(Atti legislativi)

## DIRETTIVE

## DIRETTIVA (UE) 2015/719 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 29 aprile 2015

**che modifica la direttiva 96/53/CE, 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)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo <sup>(1)</sup>,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria <sup>(2)</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) Occorre sottolineare la necessità di ridurre le emissioni di gas a effetto serra, in particolare quelle di biossido di carbonio (CO<sub>2</sub>), migliorare la sicurezza stradale, adeguare la normativa in materia agli sviluppi tecnologici e all'evoluzione delle esigenze di mercato e facilitare le operazioni di trasporto intermodale, assicurando al contempo una concorrenza non distorta e proteggendo le infrastrutture stradali.
- (2) Gli sviluppi tecnologici offrono la possibilità di installare dispositivi aerodinamici a scomparsa o pieghevoli all'estremità posteriore dei veicoli. Tuttavia, l'installazione di tali dispositivi determinerebbe il superamento delle lunghezze massime ammesse a norma della direttiva 96/53/CE del Consiglio <sup>(3)</sup>. È pertanto necessaria una deroga sulle lunghezze massime. La presente direttiva è intesa a consentire l'installazione di tali dispositivi immediatamente dopo il recepimento o l'applicazione delle necessarie modifiche ai requisiti tecnici per l'omologazione dei dispositivi aerodinamici e in seguito all'adozione da parte della Commissione degli atti di esecuzione che stabiliscono le norme operative per l'uso di tali dispositivi.
- (3) Il miglioramento dell'aerodinamica della cabina dei veicoli a motore consentirebbe di ottenere notevoli vantaggi sulle prestazioni energetiche dei veicoli, eventualmente in aggiunta a dispositivi aerodinamici a scomparsa

<sup>(1)</sup> GU C 327 del 12.11.2013, pag. 133.

<sup>(2)</sup> Posizione del Parlamento europeo del 15 aprile 2014 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e posizione del Consiglio in prima lettura del 16 ottobre 2014 (GU C 40 del 5.2.2015, pag. 1). Posizione del Parlamento europeo del 10 marzo 2015 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 20 aprile 2015.

<sup>(3)</sup> 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 internazionale (GU L 235 del 17.9.1996, pag. 59).

o pieghevoli installati all'estremità posteriore dei veicoli. Tuttavia, dati gli attuali limiti di lunghezza stabiliti dalla direttiva 96/53/CE, tale miglioramento è impossibile senza ridurre la capacità di carico dei veicoli e senza mettere in pericolo l'equilibrio economico del settore del trasporto stradale. Per tale ragione è inoltre necessario prevedere una deroga sulle lunghezze massime. Tale deroga non dovrebbe essere usata per accrescere la capacità di carico del veicolo.

- (4) A norma della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>, i dispositivi aerodinamici che superano i 500 mm di lunghezza e i veicoli a motore equipaggiati di cabine che ne migliorano le prestazioni aerodinamiche, qualora tali veicoli superino i limiti fissati dalla direttiva 96/53/CE, devono essere omologati prima di essere immessi sul mercato.
- (5) Consentire una nuova profilatura delle cabine dei veicoli contribuirebbe a migliorare la sicurezza stradale riducendo gli angoli morti di visibilità per i conducenti, inclusi quelli sotto il parabrezza, e dovrebbe aiutare a salvare molte vite di utenti vulnerabili, come i pedoni o i ciclisti. Una nuova profilatura delle cabine dei veicoli potrebbe altresì comprendere strutture di assorbimento di energia in caso di collisione. Inoltre, il guadagno potenziale di volume della cabina dovrebbe migliorare la sicurezza e il comfort del conducente. Una volta che saranno stati elaborati migliori requisiti di sicurezza per cabine più lunghe, sarà possibile prendere in esame l'opportunità di applicarli o meno anche ai veicoli che non beneficiano dell'estensione della lunghezza.
- (6) I gruppi propulsori alternativi, tra cui si annoverano i gruppi propulsori ibridi, sono quelli che, per la propulsione meccanica, traggono energia da carburante di consumo e/o una batteria o altro dispositivo di accumulazione dell'energia elettrica o meccanica. L'impiego di gruppi propulsori alternativi per i veicoli pesanti o per gli autobus può comportare un sovrappeso, ma riduce l'inquinamento. Tale sovrappeso non dovrebbe essere contabilizzato a scapito del carico utile del veicolo, penalizzando dal punto di vista economico il settore del trasporto stradale. Il sovrappeso non dovrebbe tuttavia comportare neanche un aumento della capacità di carico del veicolo.
- (7) I futuri veicoli alimentati con combustibili alternativi (con gruppi propulsori più pesanti rispetto a quelli utilizzati nei veicoli alimentati con combustibili convenzionali) potrebbero beneficiare altresì di una franchigia di sovraccarico. Pertanto, tali combustibili alternativi possono essere inseriti nell'elenco di combustibili alternativi previsto dalla presente direttiva se il loro utilizzo richiede una franchigia di sovraccarico.
- (8) La presente direttiva prevede deroghe alle dimensioni e ai pesi massimi autorizzati dei veicoli e dei veicoli combinati stabiliti dalla direttiva 96/53/CE. Tuttavia, gli Stati membri dovrebbero poter limitare, per motivi connessi alla sicurezza stradale o alle caratteristiche delle infrastrutture, la circolazione di taluni veicoli in parti specifiche della loro rete stradale.
- (9) Nella containerizzazione sono sempre più utilizzati i container da 45 piedi di lunghezza. Tali container sono trasportati mediante tutti i modi di trasporto. Tuttavia, attualmente le tratte stradali delle operazioni di trasporto intermodale possono essere effettuate solo se gli Stati membri e i vettori seguono gravose procedure amministrative o qualora tali container siano dotati di angoli smussati brevettati dai costi proibitivi. Aumentando di 15 cm la lunghezza autorizzata dei veicoli che trasportano tali container, sarebbe possibile eliminare tali procedure amministrative per i vettori e facilitare le operazioni di trasporto intermodale, senza rischi né pregiudizio per l'infrastruttura stradale o per gli altri utenti della strada. La definizione di operazione di trasporto intermodale nella presente direttiva non pregiudica i lavori di revisione della direttiva 92/106/CEE del Consiglio <sup>(2)</sup>.
- (10) Per promuovere ulteriormente le operazioni di trasporto intermodale e al fine di tener conto del peso a vuoto dei container o casse mobili fino a 45 piedi di lunghezza, la circolazione dei veicoli a motore a tre assi con semirimorchi a due o tre assi dovrebbe essere consentita fino a un peso totale autorizzato di 44 tonnellate. I veicoli a motore a due assi con semirimorchi a tre assi che trasportano container o casse mobili fino a 45 piedi di lunghezza dovrebbero essere consentiti nelle operazioni di trasporto intermodale e fino a un peso totale autorizzato di 42 tonnellate.
- (11) Dall'adozione della direttiva 96/53/CE, il peso medio dei passeggeri di autobus e del loro bagaglio ha subito un notevole aumento. Dati i limiti di peso imposti da tale direttiva, ciò ha portato ad una graduale riduzione del numero di passeggeri trasportati. Inoltre le attrezzature necessarie per soddisfare gli attuali requisiti tecnici, come euro VI, contribuiscono ad aumentare il peso dei veicoli che le trasportano. La necessità di privilegiare il trasporto collettivo rispetto al trasporto privato ai fini di una maggiore efficienza energetica comporta il ripristino del numero precedente di passeggeri per autobus tenendo conto dell'aumento del loro peso e di quello

<sup>(1)</sup> Direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, 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 (direttiva quadro) (GUL 263 del 9.10.2007, pag. 1).

<sup>(2)</sup> Direttiva 92/106/CEE del Consiglio, del 7 dicembre 1992, relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri (GUL 368 del 17.12.1992, pag. 38).

del loro bagaglio. Questo risultato può essere ottenuto con un aumento del peso autorizzato per gli autobus a due assi, entro limiti che consentano tuttavia di evitare danni alle infrastrutture provocati da una più rapida usura.

- (12) È opportuno che gli Stati membri affrontino in maniera adeguata il problema delle violazioni riguardanti i veicoli in sovraccarico onde evitare qualsiasi distorsione della concorrenza e garantire la sicurezza stradale.
- (13) Al fine di garantire una concorrenza non falsata tra gli operatori e migliorare l'individuazione delle violazioni, entro il 27 maggio 2021 gli Stati membri dovrebbero adottare misure specifiche per identificare i veicoli o i veicoli combinati in circolazione che potrebbero aver superato i relativi limiti di peso e dovrebbero pertanto essere soggetti a controllo. Tale identificazione può essere effettuata mediante meccanismi di pesatura integrati nell'infrastruttura stradale o tramite sensori installati a bordo dei veicoli che comunicano dati a distanza alle pertinenti autorità. Tali dati di bordo dovrebbero essere messi a disposizione anche del conducente. Ogni anno ciascuno Stato membro dovrebbe eseguire un numero adeguato di controlli del peso dei veicoli. Il numero di detti controlli dovrebbe essere proporzionato al numero complessivo di veicoli controllati ogni anno nello Stato membro interessato.
- (14) Al fine di garantire il rispetto della presente direttiva, gli Stati membri dovrebbero stabilire norme sulle sanzioni in caso di violazione della presente direttiva ed assicurarne l'attuazione. Tali sanzioni dovrebbero essere efficaci, non discriminatorie, proporzionate e dissuasive.
- (15) Per rendere più efficaci a livello internazionale i controlli sul peso dei veicoli o di veicoli combinati nonché per facilitare il corretto svolgimento di tali controlli, è importante che le autorità competenti degli Stati membri si scambino informazioni. Il punto di contatto designato a norma del regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup> dovrebbe essere utilizzato per tali scambi di informazioni.
- (16) Il Parlamento europeo e il Consiglio dovrebbero essere regolarmente informati circa i controlli effettuati sul traffico stradale dalle autorità competenti degli Stati membri. Queste informazioni, fornite dagli Stati membri, consentiranno alla Commissione di garantire il rispetto delle norme previste dalla presente direttiva da parte dei trasportatori e di stabilire se debbano eventualmente essere sviluppate misure coercitive supplementari.
- (17) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione della presente direttiva, dovrebbero essere attribuite alla Commissione competenze di esecuzione. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(2)</sup>.
- (18) La Commissione non dovrebbe adottare atti di esecuzione riguardanti i requisiti operativi relativi all'uso di dispositivi aerodinamici o alle specifiche dettagliate concernenti le apparecchiature di pesatura installate a bordo ove il comitato istituito a norma della presente direttiva non esprima alcun parere sul progetto di atto di esecuzione presentato dalla Commissione.
- (19) Al fine di aggiornare l'elenco dei combustibili alternativi di cui alla presente direttiva alla luce degli ultimi sviluppi tecnologici, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti degli Stati membri, prima dell'adozione degli atti delegati. Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati la Commissione dovrebbe provvedere alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.
- (20) Poiché gli obiettivi della presente direttiva non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della sua portata e dei suoi effetti, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (21) È opportuno pertanto modificare di conseguenza la direttiva 96/53/CE,

<sup>(1)</sup> Regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada e abroga la direttiva 96/26/CE del Consiglio (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 51).

<sup>(2)</sup> Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

*Articolo 1*

La direttiva 96/53/CE è così modificata:

1) l'articolo 1, paragrafo 1, lettera a), è sostituito dal seguente:

- «a) alle dimensioni dei veicoli a motore delle categorie M2 e M3 e dei loro rimorchi della categoria 0 e dei veicoli a motore delle categorie N2 e N3 e dei loro rimorchi delle categorie 03 e 04, quali definiti nell'allegato II della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (\*);

(\*) Direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, 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 (direttiva quadro) (GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1).»;

2) l'articolo 2 è così modificato:

a) al primo comma, sono aggiunte le definizioni seguenti:

«— “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, che consistono in:

- a) elettricità consumata in tutti i tipi di veicoli elettrici,
- b) idrogeno,
- c) gas naturale, compreso il biometano, in forma gassosa (gas naturale compresso — GNC) e liquefatta (gas naturale liquefatto — GNL),
- d) gas di petrolio liquefatto (GPL),
- e) energia meccanica immagazzinata/prodotta a bordo, incluso il calore di scarto;

— “veicolo alimentato con combustibili alternativi”, un veicolo a motore alimentato del tutto o in parte da un combustibile alternativo e che è stato omologato nel quadro della direttiva 2007/46/CE,

— “operazione di trasporto intermodale”:

- a) le operazioni di trasporto combinato di cui all'articolo 1 della direttiva 92/106/CEE del Consiglio (\*) che comportano il trasporto di uno o più container o casse mobili, fino a una lunghezza totale massima di 45 piedi, o
- b) le operazioni di trasporto che comportano il trasporto di uno o più container o casse mobili, fino a una lunghezza totale massima di 45 piedi, per vie navigabili interne, purché il tragitto stradale iniziale o finale non superi 150 km nel territorio dell'Unione. La summenzionata distanza di 150 km può essere superata per raggiungere il più vicino terminale di trasporto idoneo per il servizio previsto, nel caso di:
  - i) veicoli conformi all'allegato I, punto 2.2.2, lettera a) o b), oppure
  - ii) veicoli conformi all'allegato I, punto 2.2.2, lettera c) o d), nel caso in cui tali distanze siano consentite nello Stato membro interessato.

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

— “spedizioniere”, un'entità giuridica o una persona fisica o giuridica che è indicata nella polizza di carico o in un documento di trasporto equivalente, come una polizza di carico “cumulativa”, quale spedizioniere e/o in nome della quale o per conto della quale è stato concluso un contratto di trasporto con l'impresa di trasporto.

(\*) Direttiva 92/106/CEE del Consiglio, del 7 dicembre 1992, relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri (GU L 368 del 17.12.1992, pag. 38).»;

b) al secondo comma, il riferimento «direttiva 70/156/CEE» è sostituito dal seguente:

«direttiva 2007/46/CE»;

- 3) l'articolo 4 è così modificato:
- a) al paragrafo 4, il terzo e il quarto comma sono soppressi;
  - b) il paragrafo 6 è soppresso;

- 4) l'articolo 5 è sostituito dal seguente:

«Articolo 5

Gli autoarticolati immessi in circolazione anteriormente al 1° gennaio 1991 e che non sono conformi alle specifiche di cui all'allegato I, punti 1.6 e 4.4, si considerano conformi a tali specifiche ai fini dell'articolo 3 se non superano la lunghezza totale di 15,50 m.»;

- 5) gli articoli 8, 8 bis e 9 sono soppressi;
- 6) sono inseriti gli articoli seguenti:

«Articolo 8 ter

1. Al fine di migliorarne l'efficienza energetica, i veicoli o i veicoli combinati che sono equipaggiati di dispositivi aerodinamici rispondenti ai requisiti di cui ai paragrafi 2 e 3 e sono conformi alla direttiva 2007/46/CE possono superare le lunghezze massime previste all'allegato I, punto 1.1, della presente direttiva 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 devono essere conformi all'allegato I, punto 1.5, della presente direttiva e i superamenti della lunghezza massima non devono comportare un aumento della lunghezza di carico di tali veicoli o veicoli combinati.

2. Prima dell'immissione sul mercato, i dispositivi aerodinamici di cui al paragrafo 1 che superano 500 mm di lunghezza sono omologati ai sensi delle norme in materia di omologazione nel quadro della direttiva 2007/46/CE.

Entro il 27 maggio 2017, la Commissione valuta la necessità di adottare o modificare i requisiti tecnici per l'omologazione dei dispositivi aerodinamici stabiliti in tale quadro, tenendo conto della necessità di garantire la sicurezza stradale e la sicurezza delle operazioni di trasporto intermodale, e in particolare di quanto segue:

- a) l'installazione sicura dei dispositivi al fine di limitare il rischio di distacco nel tempo, anche durante un'operazione di trasporto intermodale;
- b) la sicurezza degli altri utenti della strada, in particolare quelli vulnerabili, assicurando, tra l'altro, la visibilità dei marcatori di sagoma quando sono montati i 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 anti-incastro posteriore.

A tal fine la Commissione presenta, se del caso, una proposta legislativa per modificare le pertinenti norme in materia di omologazione nel quadro della direttiva 2007/46/CE.

3. I dispositivi aerodinamici di cui al paragrafo 1 devono soddisfare le seguenti condizioni operative:

- a) ove sia a rischio la sicurezza di altri utenti della strada o del conducente, devono essere piegati, ritratti o rimossi dal conducente;
- b) il loro uso sulle infrastrutture stradali urbane e interurbane deve tener conto delle caratteristiche specifiche delle zone in cui il limite di velocità è inferiore o uguale ai 50 km orari e in cui è più probabile la presenza di utenti della strada vulnerabili; e
- c) il loro uso deve essere compatibile con le operazioni di trasporto intermodali e, in particolare, allorché ritratti o piegati, non devono superare di oltre 20 cm la lunghezza massima autorizzata.

4. La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono disposizioni dettagliate a garanzia di condizioni uniformi ai fini dell'attuazione del paragrafo 3. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 10 *decies*, paragrafo 2.

5. Il paragrafo 1 si applica a decorrere dalla data di recepimento o di applicazione delle necessarie modifiche degli strumenti di cui al paragrafo 2 e dopo l'adozione degli atti di esecuzione di cui al paragrafo 4, a seconda del caso.

#### Articolo 9 bis

1. Allo scopo di migliorare l'efficienza energetica, in particolare per quanto riguarda le prestazioni aerodinamiche delle cabine, nonché la sicurezza stradale, i veicoli o i veicoli combinati rispondenti ai requisiti di cui al paragrafo 2 e conformi alla direttiva 2007/46/CE possono superare le lunghezze massime di cui all'allegato I, punto 1.1, della presente direttiva purché la loro cabina fornisca prestazioni aerodinamiche, efficienza energetica e prestazioni di sicurezza superiori. I veicoli o i veicoli combinati equipaggiati di tali cabine devono essere conformi all'allegato I, punto 1.5, della presente direttiva e i superamenti della lunghezza massima non devono comportare un aumento della capacità di carico di tali veicoli.

2. Prima dell'immissione sul mercato, i veicoli di cui al paragrafo 1 sono omologati ai sensi delle norme in materia di omologazione nel quadro della direttiva 2007/46/CE. Entro il 27 maggio 2017, la Commissione valuta la necessità di elaborare i requisiti tecnici per l'omologazione dei veicoli equipaggiati con dette cabine stabiliti in tale quadro tenendo conto di quanto segue:

- a) il miglioramento delle prestazioni aerodinamiche dei veicoli o dei veicoli combinati;
- b) gli utenti vulnerabili e il miglioramento della loro visibilità per i conducenti, in particolare mediante una riduzione dell'angolo morto di visibilità per i conducenti;
- c) la riduzione di danni o lesioni provocate ad altri utenti della strada in caso di collisione;
- d) la sicurezza e il comfort dei conducenti.

A tal fine la Commissione presenta, se del caso, una proposta legislativa per modificare le pertinenti norme in materia di omologazione nel quadro della direttiva 2007/46/CE.

3. Il paragrafo 1 si applica a decorrere da tre anni dopo la data di recepimento o di applicazione delle necessarie modifiche degli strumenti di cui al paragrafo 2, a seconda del caso.»;

7) l'articolo 10 bis è soppresso;

8) sono inseriti gli articoli seguenti:

#### «Articolo 10 ter

Il peso massimo autorizzato dei veicoli alimentati con combustibili alternativi è quello indicato all'allegato I, punti 2.3.1, 2.3.2 e 2.4.

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

Il peso aggiuntivo necessario per i veicoli alimentati con combustibili alternativi è definito in base alla documentazione fornita dal fabbricante al momento dell'omologazione del veicolo interessato. Tale peso aggiuntivo è indicato nella prova ufficiale richiesta conformemente all'articolo 6.

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 10 nonies, 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.

#### Articolo 10 quater

La lunghezza massima di cui all'allegato I, punto 1.1, ove applicabile in funzione dell'articolo 9 bis, paragrafo 1, e la distanza massima di cui all'allegato I, punto 1.6, possono essere superate di 15 cm per i veicoli o i veicoli combinati che effettuino un trasporto di container di 45 piedi di lunghezza o di casse mobili di 45 piedi di lunghezza, vuoti o carichi, purché il trasporto stradale del container o della cassa mobile in questione rientri in un'operazione di trasporto intermodale.

#### Articolo 10 quinquies

1. Entro il 27 maggio 2021 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 loro autorità competenti al fine di assicurare la conformità con i requisiti della presente direttiva. Tali misure possono consistere in sistemi automatici collocati sulle infrastrutture stradali o in apparecchiature di pesatura installate a bordo dei veicoli in conformità del paragrafo 4.

Uno Stato membro non impone l'installazione di apparecchiature di bordo di pesatura sui veicoli o i veicoli combinati immatricolati in un altro Stato membro.

Fatto salvo il diritto dell'Unione e nazionale, quando sono usati sistemi automatici per constatare le violazioni della presente direttiva e imporre sanzioni, tali sistemi automatici devono essere certificati. Se i sistemi automatici sono usati esclusivamente a fini di identificazione, non è necessario che siano certificati.

2. Ciascuno Stato membro svolge in ogni anno civile un numero adeguato di controlli del peso dei veicoli o dei veicoli combinati in circolazione, proporzionato al numero totale di veicoli ispezionati ogni anno nel suo territorio.
3. Gli Stati membri provvedono, ai sensi dell'articolo 18 del regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>\*, affinché le loro autorità competenti si scambino le informazioni sulle violazioni e le sanzioni connesse al presente articolo.
4. Le apparecchiature di pesatura installate a bordo di cui al paragrafo 1 devono essere precise e affidabili, pienamente interoperabili e compatibili con tutti i tipi di veicoli.
5. Entro il 27 maggio 2016, la Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono disposizioni dettagliate a garanzia di condizioni uniformi ai fini dell'attuazione delle disposizioni in materia di interoperabilità e compatibilità di cui al paragrafo 4.

Al fine di assicurare l'interoperabilità, tali disposizioni dettagliate consentono di comunicare in qualsiasi momento i dati di pesatura da un veicolo in movimento alle autorità competenti così come al suo conducente. Tale comunicazione è effettuata attraverso l'interfaccia definita dalle norme CEN DSRC EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 e ISO 14906. Inoltre, tale comunicazione garantisce 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 pesatura installate a bordo.

Ai fini della compatibilità con qualsiasi tipo di veicolo, i sistemi di bordo dei veicoli a motore devono avere la capacità di ricevere e trattare i dati trasmessi da qualsiasi tipo di rimorchio o semirimorchio agganciato al veicolo a motore.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 10 *decies*, paragrafo 2.

#### Articolo 10 *sexies*

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

#### Articolo 10 *septies*

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 affida il trasporto di un container o una cassa mobile una dichiarazione indicante il peso del container o della cassa mobile trasportati, e
  - b) al vettore di fornire accesso a tutta la documentazione pertinente fornita 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 manchino o siano errate e il veicolo o veicolo combinato sia in sovraccarico.

#### Articolo 10 *octies*

Ogni due anni, e al più tardi entro il 30 settembre dell'anno successivo a quello in cui si è concluso il biennio interessato, gli Stati membri presentano alla Commissione le informazioni necessarie per quanto riguarda:

- a) il numero di controlli effettuati durante i due anni civili precedenti, e
- b) 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 (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(2)</sup>\*.

La Commissione analizza le informazioni ricevute ai sensi del presente articolo e inserisce tale analisi nella relazione da trasmettere al Parlamento europeo e al Consiglio ai sensi del regolamento (CE) n. 561/2006.

#### Articolo 10 nonies

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 *ter* è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal 26 maggio 2015. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. 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 *ter* può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere 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 *ter* 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 10 decies

1. La Commissione è assistita dal comitato sul trasporto stradale previsto all'articolo 42 del regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>\*. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(4)</sup>\*.
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.

#### Articolo 10 undecies

Entro l'8 maggio 2020, la Commissione presenta, se del caso, al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'attuazione delle modifiche della presente direttiva introdotte dalla direttiva 2015/719 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(2)</sup>\*, tenendo anche conto di determinate caratteristiche specifiche di taluni segmenti di mercato. Sulla base di tale relazione la Commissione presenta, se del caso, una proposta legislativa debitamente corredata di valutazione d'impatto. La relazione è pubblicata almeno sei mesi prima della presentazione di qualsiasi proposta legislativa.

<sup>(1)</sup>\* Regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada e abroga la direttiva 96/26/CE del Consiglio (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 51).

<sup>(2)</sup>\* Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1).

<sup>(3)</sup>\* Regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, che abroga il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (GU L 60 del 28.2.2014, pag. 1).

<sup>(4)</sup>\* Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

<sup>(5)</sup>\* Direttiva (UE) 2015/719 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2015, che modifica la direttiva 96/53/CE, 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).»;

9) l'allegato I è così modificato:

a) al punto 1.2, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) tutti i veicoli, esclusi quelli di cui al punto 1.2, lettera b): 2,55 m»;

b) al punto 1.2, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) sovrastrutture di veicoli condizionati o container o casse mobili condizionati trasportati da veicoli: 2,60 m»;

c) al punto 2.2.2, la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«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: 42 t»;

d) al punto 2.2.2, è aggiunta la lettera seguente:

«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: 44 t»;

e) il punto 2.3.1 è sostituito dal testo seguente:

«2.3.1. Veicoli a motore a 2 assi diversi dagli autobus: 18 t

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 t

Autobus a due assi: 19,5 t»;

f) il punto 2.3.2 è sostituito dal seguente:

«2.3.2. Veicoli a motore a 3 assi: 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.

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 t»;

g) il punto 2.4 è sostituito dal seguente:

«2.4. Autobus di linea a 3 assi: 28 t

Autobus di linea 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 t».

## Articolo 2

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 7 maggio 2017. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni fondamentali di diritto interno che 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 Strasburgo, il 29 aprile 2015

*Per il Parlamento europeo*

*Il presidente*

M. SCHULZ

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

Z. KALNIŅA-LUKAŠEVICA

---