



Consiglio  
dell'Unione europea

Bruxelles, 13 luglio 2023  
(OR. en)

---

---

**Fascicolo interistituzionale:  
2023/0265(COD)**

---

---

**11722/23  
ADD 3**

**TRANS 306  
CLIMA 356  
ENV 853  
COMPET 762  
CODEC 1374  
IA 188**

## **PROPOSTA**

---

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	12 luglio 2023
Destinatario:	Thérèse BLANCHET, segretaria generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	SWD(2023) 446 final
Oggetto:	DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE SINTESI DELLA RELAZIONE SULLA VALUTAZIONE D'IMPATTO che accompagna il documento Proposta di revisione della 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

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento SWD(2023) 446 final.

---

All.: SWD(2023) 446 final

Strasburgo, 11.7.2023  
SWD(2023) 446 final

**DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE  
SINTESI DELLA RELAZIONE SULLA VALUTAZIONE D'IMPATTO**

*che accompagna il documento*

**Proposta di revisione della 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**

{COM(2023) 445 final} - {SEC(2023) 445 final} - {SWD(2023) 445 final} -  
{SWD(2023) 447 final}

## **A. Necessità di intervenire**

### **Qual è il problema e perché si pone a livello dell'UE?**

La direttiva 96/53/CE fissa i pesi e le dimensioni massimi autorizzati per i veicoli pesanti commerciali che operano all'interno dell'UE. Stabilendo tali norme comuni, la direttiva mirava a garantire che i veicoli pesanti non superassero i limiti che possono compromettere la sicurezza stradale, le infrastrutture e l'ambiente e che i trasportatori su strada potessero competere in condizioni di parità nel mercato interno. Le modifiche mirate successive della direttiva erano destinate a migliorare l'efficienza energetica e operativa delle operazioni di trasporto su strada. A tal fine sono state introdotte talune deroghe ai pesi e alle dimensioni massimi autorizzati di veicoli e veicoli combinati, al fine di incoraggiare la diffusione di gruppi propulsori alimentati con combustibili alternativi, migliorare l'aerodinamica dei veicoli e garantire l'interoperabilità con altri modi di trasporto.

La direttiva è stata oggetto di una valutazione ex post condotta in concomitanza con la valutazione d'impatto. Da tale valutazione ex post è emerso che la direttiva è riuscita soltanto in parte a conseguire i suoi obiettivi. Pur agevolando il trasporto transfrontaliero ed eliminando alcuni ostacoli tecnici, le deroghe e le ambiguità nazionali in relazione a talune disposizioni hanno creato norme e pratiche nazionali divergenti e frammentato il mercato interno, in particolare per quanto concerne l'uso di veicoli pesanti più pesanti e di sistemi modulari europei (EMS, *European Modular Systems*: combinazioni più lunghe e/o più pesanti di unità veicolo standard). Il mosaico di norme e deroghe nazionali, unitamente ad accordi bilaterali tra alcuni Stati membri, ha creato incertezza giuridica per quanto riguarda le norme applicabili ai trasporti transfrontalieri e reso inefficace e incoerente l'applicazione della normativa. La direttiva ha avuto un impatto molto limitato sulla sostenibilità, in quanto gli incentivi per la diffusione di veicoli alimentati con combustibili alternativi, compresi i veicoli a emissioni zero (ad esempio peso supplementare per tenere conto delle tecnologie a zero emissioni) e i dispositivi aerodinamici (ad esempio lunghezza supplementare per tenere conto delle bandelle posteriori) sembravano insufficienti. La direttiva non è riuscita inoltre a promuovere del tutto in modo efficiente le operazioni intermodali, principalmente in ragione di incoerenze interne ed esterne della direttiva, compresa l'incoerenza rispetto alla direttiva sui trasporti combinati.

In assenza di un'azione dell'UE, l'applicazione incoerente e la scarsa applicazione della direttiva continuerebbero e i limiti normativi posti all'innovazione e lo squilibrio rispetto ai progressi tecnologici ostacolerebbero la diffusione di veicoli e sistemi operativi più efficienti, sostenibili e compatibili con altri modi di trasporto. Data la dimensione transfrontaliera dell'impatto economico, sociale e ambientale delle operazioni di trasporto commerciale su strada, il miglioramento della direttiva per affrontare i problemi individuati presenta un'evidente rilevanza a livello di Unione.

### **Quali sono gli obiettivi da conseguire?**

In linea con il Green Deal europeo e gli obiettivi del mercato interno dell'UE, la presente iniziativa mira a migliorare l'efficienza energetica e operativa delle operazioni di trasporto su strada da parte dei veicoli pesanti e a garantire la libera circolazione delle merci e una concorrenza leale nel mercato interno del trasporto su strada. Tali obiettivi dovrebbero essere conseguiti: a) eliminando gli ostacoli alla diffusione dei veicoli a emissioni zero e dei dispositivi di risparmio energetico e incentivando il trasporto intermodale; b) armonizzando le norme in materia di pesi e dimensioni massimi dei veicoli pesanti nelle operazioni transfrontaliere; e c) migliorando l'applicazione delle norme. La direttiva riveduta fornirà un quadro normativo stabile e più adeguato che tenga conto delle esigenze specifiche dei diversi tipi di operazioni di trasporto, garantendo nel contempo un livello elevato di sicurezza, la protezione delle infrastrutture e la necessità di ridurre le emissioni di gas a effetto serra e di inquinanti provenienti dal sistema dei trasporti.

### **Qual è il valore aggiunto dell'intervento a livello dell'UE (sussidiarietà)?**

La valutazione della direttiva sui pesi e sulle dimensioni conferma il valore aggiunto dell'azione dell'UE nella definizione di norme comuni per i veicoli pesanti che circolano sulle strade dell'Unione. Tuttavia le carenze della direttiva, comprese le lacune giuridiche e le norme obsolete, ostacolano un'ampia diffusione delle tecnologie di decarbonizzazione e il miglioramento dell'efficienza operativa nel

trasporto transfrontaliero. La mancanza di un'azione coordinata dell'UE comporterebbe un'ulteriore frammentazione del mercato, distorsioni della concorrenza e pratiche di controllo discriminatorie. Tutto ciò indebolirebbe gli incentivi alla diffusione di veicoli a emissioni zero e di tecnologie efficienti sotto il profilo energetico. Le iniziative a livello nazionale, locale e settoriale non saranno sufficienti ad affrontare i problemi a livello dell'UE e i relativi fattori trainanti o a contribuire in modo significativo al conseguimento degli obiettivi di decarbonizzazione. La revisione della direttiva manterrà la prerogativa degli Stati membri di sviluppare soluzioni adattate alle specifiche infrastrutture e alle circostanze locali.

## **B. Soluzioni**

### **Quali sono le varie opzioni per conseguire gli obiettivi? Ne è stata prescelta una? In caso negativo, indicare i motivi.**

Sono state concepite tre opzioni strategiche (opzione strategica A, B e C) per affrontare i problemi e i loro fattori scatenanti individuati durante la valutazione ex post e la valutazione d'impatto. Tutte le opzioni strategiche contengono misure di decarbonizzazione, armonizzazione e applicazione delle norme per contribuire al conseguimento degli obiettivi dell'iniziativa, sebbene con un livello diverso di efficacia ed efficienza.

L'**opzione strategica A** comprende sette misure strategiche comuni a tutte le opzioni strategiche. Questa opzione armonizza le condizioni per le operazioni transfrontaliere effettuate mediante veicoli più pesanti e/o più lunghi (EMS e veicoli da 44 tonnellate) tra gli Stati membri che consentono tali veicoli nei rispettivi territori conformemente alle deroghe nazionali. Aumentare i limiti di peso e di lunghezza per alloggiare tecnologie a zero emissioni, garantisce che i veicoli pesanti a emissioni zero non perdano carico utile rispetto ai veicoli pesanti convenzionali con motore a combustione interna, una circostanza che incentiverà la diffusione di tecnologie a zero emissioni. Ciò faciliterà inoltre il trasporto di container ad alta cubatura nel trasporto intermodale. Infine ciò rafforza l'applicazione delle norme fissando un numero minimo di controlli per milione di veicoli-km e stabilisce requisiti minimi per gli Stati membri disposti ad attuare politiche di accesso intelligenti, in modo da garantire l'armonizzazione e l'interoperabilità di tali sistemi in tutta l'UE.

L'**opzione strategica B** si spinge oltre nel sostenere la transizione verso flotte di veicoli pesanti a emissioni zero attraverso incentivi economici, consentendo ad esempio una capacità di carico aggiuntiva per i veicoli pesanti con gruppi propulsori a emissioni zero o veicoli pesanti coinvolti in operazioni intermodali (non containerizzate). Questa opzione strategica introduce la data limite oltre la quale i veicoli pesanti più pesanti (da 44 tonnellate), autorizzati dall'opzione strategica A per l'uso nei trasporti transfrontalieri, devono essere a emissioni zero, ma possono circolare in tutta l'UE. L'opzione strategica B armonizza le prescrizioni in materia di autorizzazione e le procedure amministrative per il trasporto transfrontaliero di determinati veicoli più lunghi/più pesanti (ad esempio per il trasporto di carichi indivisibili) e introduce apparecchiature obbligatorie per il controllo del peso (ossia il sistema di pesatura in movimento (WIM)) da installare nelle infrastrutture stradali ai fini di un'applicazione più efficace delle norme.

L'**opzione strategica C** mira al massimo livello di armonizzazione, decarbonizzazione e applicazione delle norme, ma comporta un'azione normativa dell'UE più incisiva rispetto alle altre due opzioni. Estende l'ambito operativo degli EMS, che devono essere a emissioni zero e/o coinvolti in operazioni intermodali, all'intero territorio dell'UE, imponendo nel contempo norme di sicurezza più severe per i veicoli e prescrizioni più rigorose in materia di qualifiche del conducente. Questa opzione strategica comporta i costi di manutenzione dell'infrastruttura più elevati per le autorità degli Stati membri e impone costi aggiuntivi di conformità agli operatori che utilizzano sistemi modulari.

Sulla base del confronto tra le opzioni strategiche in termini di efficacia, efficienza, coerenza, sussidiarietà e proporzionalità, **l'opzione strategica B è quella prescelta**. Essa garantisce il giusto equilibrio tra il conseguimento efficace degli obiettivi auspicati e la garanzia che le misure proposte nell'ambito di questa opzione strategica non vadano al di là di quanto necessario per risolvere il problema in maniera efficace.

### **Quali sono le opinioni dei diversi portatori di interessi? Chi sono i sostenitori delle varie**

## **opzioni?**

I portatori di interessi hanno ampiamente sostenuto le misure comuni a tutte le opzioni strategiche, tra cui l'aumento dei pesi e delle dimensioni massimi dei veicoli pesanti al fine di compensare il peso e le dimensioni delle tecnologie a zero emissioni e l'autorizzazione al trasporto transfrontaliero con veicoli più pesanti/più lunghi tra Stati membri confinanti che consentono le medesime norme. Le autorità e i rappresentanti del settore hanno ritenuto che tali misure nonché l'armonizzazione della lunghezza del carico dei trasportatori di veicoli e la fissazione di un livello minimo di controlli del peso dei veicoli pesanti costituiscano le misure più importanti per la decarbonizzazione, l'armonizzazione e l'applicazione delle norme. Tuttavia alcuni Stati membri e alcuni portatori di interessi nel settore del trasporto ferroviario/intermodale hanno mostrato una certa resistenza a consentire operazioni transfrontaliere a lunga distanza effettuate impiegando veicoli pesanti più pesanti/più lunghi (fortemente sostenuti dall'opzione strategica C) a causa delle preoccupazioni relative all'impatto sulle infrastrutture stradali e al possibile trasferimento modale all'indietro dalla ferrovia alla strada. I portatori di interessi hanno accolto con particolare favore gli ulteriori incentivi a sostegno dell'inverdimento contenuti nell'opzione strategica B, quali consentire un peso supplementare massimo di 4 tonnellate indipendentemente dal peso della tecnologia a zero emissioni e considerare rimorchi e semirimorchi come unità di trasporto intermodale. I portatori di interessi hanno sostenuto altresì l'armonizzazione e la semplificazione delle procedure amministrative relative alle autorizzazioni per le operazioni di trasporto eccezionale (opzione strategica B).

## **C. Impatto dell'opzione prescelta**

### **Quali sono i vantaggi dell'opzione prescelta (o in mancanza di quest'ultima, delle opzioni principali)?**

Secondo le previsioni, l'opzione strategica B dovrebbe consentire alle **autorità pubbliche nazionali** di realizzare risparmi sui costi di adeguamento (relativi alla manutenzione delle infrastrutture stradali), stimati a 3 miliardi di EUR espressi come valore attuale nel periodo 2025-2050 rispetto allo scenario di base. I risparmi sui costi sono determinati dalla diminuzione del numero di viaggi rispetto allo scenario di base (in ragione dell'aumento del carico utile), dal passaggio dal trasporto esclusivamente su strada a quello intermodale e dalla riduzione della frequenza e della gravità delle pratiche di sovraccarico. Inoltre i risparmi sui costi amministrativi per le autorità pubbliche nazionali sono stimati a 22,8 miliardi di EUR. Tali costi sono trainati dall'attuazione dei sistemi di sportello unico a livello nazionale e quindi da risparmi sui costi di trattamento delle richieste di autorizzazione, nonché dalla riduzione del numero di controlli manuali/su strada consentiti dai sistemi di pesatura in movimento. I risparmi totali sui costi per le autorità pubbliche nazionali sono stimati a 25,8 miliardi di EUR, espressi come valore attuale nel periodo 2025-2050, rispetto allo scenario di base.

I **trasportatori su strada** trarrebbero beneficio da risparmi sui costi di adeguamento stimati a 42,8 miliardi di EUR espressi come valore attuale nel periodo 2025-2050 rispetto allo scenario di base. Tali risparmi sono legati alla riduzione dei costi operativi e del tempo necessario per cooperare con le autorità pubbliche per i controlli del peso manuali/su strada. La riduzione dei costi operativi è determinata dall'aumento del carico utile medio e dalla riduzione del numero di viaggi (in ragione della lunghezza e del peso aggiuntivi per alloggiare le tecnologie a zero emissioni, dell'armonizzazione del peso massimo consentito dei veicoli pesanti a 5 e 6 assi nel trasporto transfrontaliero, che consente un trasporto transfrontaliero da 44 tonnellate e il ricorso ad EMS tra Stati membri "che consentono" tali soluzioni, e l'armonizzazione della lunghezza del carico dei trasportatori di veicoli) e dal passaggio da operazioni esclusivamente su strada a operazioni intermodali (grazie all'allineamento della definizione di trasporto intermodale alla direttiva sul trasporto combinato). Inoltre gli operatori del trasporto su strada beneficiano dell'eliminazione delle autorizzazioni per l'uso di autocarri più alti per alloggiare container ad alta cubatura nel trasporto intermodale (3,2 miliardi di EUR, espressi come valore attuale nel periodo 2025-2050 rispetto allo scenario di base) e della riduzione del tempo necessario per preparare e presentare le richieste di rilascio di autorizzazioni speciali per il trasporto di carichi indivisibili (1,2 miliardi di EUR espressi come valore attuale nel periodo 2025-2050 rispetto allo scenario di base) grazie all'applicazione dei principi dello sportello unico a livello nazionale e alla

digitalizzazione dei documenti. I risparmi totali sui costi per i trasportatori su strada sono stimati a 47,3 miliardi di EUR espressi come valore attuale nel periodo 2025-2050 rispetto allo scenario di base.

Secondo le previsioni, l'opzione strategica B dovrebbe consentire risparmi sui costi esterni per le emissioni di CO<sub>2</sub> (stimate a 3,5 miliardi di EUR espressi come valore attuale nel periodo 2025-2050 rispetto allo scenario di base), per le emissioni di inquinanti atmosferici (2,1 miliardi di EUR) e per le emissioni acustiche (0,7 miliardi di EUR). Tali risparmi sono resi possibili grazie a un ricorso maggiore a veicoli pesanti a emissioni zero, al passaggio al trasporto intermodale e alla diminuzione del numero di viaggi (in ragione dell'aumento del carico utile). Si prevede inoltre che l'opzione strategica B si tradurrà in una riduzione dei costi esterni dei decessi pari a circa 0,9 miliardi di EUR, resa possibile dal passaggio al trasporto intermodale e dalla diminuzione del numero di viaggi.

### **Quali sono i costi dell'opzione prescelta (o in mancanza di quest'ultima, delle opzioni principali)?**

Secondo le previsioni, l'opzione strategica B dovrebbe portare a costi di adeguamento per le **autorità pubbliche nazionali** stimati a 4,3 miliardi di EUR espressi come valore attuale nel periodo 2025-2050 rispetto allo scenario di base. Tali risparmi riguardano la manutenzione dell'infrastruttura stradale in ragione della franchigia di sovraccarico per i veicoli a emissioni zero, l'aggiornamento dell'inventario di ponti e gallerie, l'attuazione del principio dello sportello unico a livello nazionale e l'introduzione di sistemi di pesatura in movimento ogni 300 km nella rete transeuropea dei trasporti (rete TEN-T). Inoltre le autorità pubbliche nazionali dovranno sostenere costi amministrativi pari a 16,4 milioni di EUR per la manutenzione e la gestione dei sistemi di sportello unico a livello nazionale. I costi totali per le autorità pubbliche nazionali sono stimati a 4,4 miliardi di EUR espressi come valore attuale nel periodo 2025-2050 rispetto allo scenario di base. Nel complesso, considerando i costi e i risparmi sui costi, l'opzione strategica B si traduce in un **risparmio netto di costi per le autorità pubbliche nazionali** pari a 21,5 miliardi di EUR.

Per i **trasportatori su strada**, si prevede che l'opzione strategica B comporterà costi di adeguamento stimati a 2,1 miliardi di EUR in ragione della riduzione delle pratiche di sovraccarico. Gli operatori che in precedenza operavano autocarri sovraccarichi dovranno ora rispettare i limiti di peso e saranno necessari più veicoli-km per trasportare la medesima quantità di merci. Ciò inciderà sugli operatori dei trasporti che operavano nell'ambito di un'infrazione. L'opzione strategica B comporta **risparmi netti sui costi per i trasportatori su strada** stimati a 45,1 miliardi di EUR, espressi come valore attuale nel periodo 2025-2050 rispetto allo scenario di base.

### **Quale sarà l'incidenza sulle PMI e sulla competitività?**

Secondo le previsioni, l'opzione prescelta dovrebbe incidere in maniera positiva sulla competitività delle piccole e medie imprese (PMI), che costituiscono la grande maggioranza del settore del trasporto su strada commerciale (il 99 % dei trasportatori su strada è costituito da PMI). In particolare le PMI impegnate in operazioni transfrontaliere e intermodali beneficeranno di misure che contribuiranno a migliorare l'efficienza operativa ed energetica e a facilitare la transizione verso operazioni a emissioni zero. I **risparmi netti sui costi per i trasportatori su strada** sono stimati a 45,1 miliardi di EUR, espressi come valore attuale nel periodo 2025-2050 rispetto allo scenario di base.

### **L'impatto sui bilanci e sulle amministrazioni nazionali sarà significativo?**

I costi totali per le autorità pubbliche nazionali sono stimati a 4,3 miliardi di EUR espressi come valore attuale nel periodo 2025-2050 rispetto allo scenario di base. Il principale elemento di costo dell'opzione prescelta (circa il 96 % dei costi totali) per le amministrazioni degli Stati membri è rappresentato dai costi di adeguamento legati alla manutenzione dell'infrastruttura. Tuttavia, considerando tanto i costi quanto i risparmi sui costi, si prevede che il PO-B si tradurrà in un **risparmio netto dei costi per le autorità pubbliche nazionali** pari a 21,5 miliardi di EUR.

**Sono previsti altri impatti significativi?**

L'iniziativa può contribuire inoltre ad alleviare il grave problema della carenza di conducenti professionisti, in particolare nelle operazioni a lungo raggio. Le operazioni effettuate da veicoli più pesanti/più lunghi che consentono il trasporto della stessa quantità di merci con meno spostamenti di veicoli, controlli su strada più efficienti e procedure amministrative più rapide per i trasporti eccezionali contribuiranno a ottimizzare l'uso dell'orario di lavoro dei conducenti e l'uso dei veicoli. Inoltre la diffusione di veicoli a emissioni zero dotati di apparecchiature che li rendono conformi alle norme di sicurezza più recenti e un migliore comfort delle cabine possono contribuire a migliorare l'immagine della professione e ad attirare i giovani e le donne a lavorare nel settore.

**Proporzionalità**

L'opzione prescelta è considerata la più proporzionata rispetto a quanto necessario per conseguire gli obiettivi strategici complessivi.

**D. Tappe successive****Quando saranno riesaminate le misure proposte?**

In questa fase non è previsto alcun riesame.