

Bruxelles, 13 luglio 2023
(OR. en)

11722/23

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

**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.:	COM(2023) 445 final
Oggetto:	Proposta di 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

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2023) 445 final.

All.: COM(2023) 445 final



COMMISSIONE
EUROPEA

Strasburgo, 11.7.2023
COM(2023) 445 final

2023/0265 (COD)

Proposta di

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

{SEC(2023) 445 final} - {SWD(2023) 445 final} - {SWD(2023) 446 final} -
{SWD(2023) 447 final}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

La presente relazione accompagna la proposta di direttiva che modifica 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 (in appresso: "direttiva sui pesi e sulle dimensioni").

• Motivi e obiettivi della proposta

Il settore del trasporto su strada è fondamentale per agevolare il commercio e la mobilità, collegare imprese e clienti in tutta l'UE e promuovere la crescita economica e l'occupazione. Mettendo a disposizione i mezzi per il trasporto delle merci, tale settore sostiene numerose industrie, tra cui l'industria manifatturiera, l'edilizia e il commercio al dettaglio. È essenziale anche per la risposta alle emergenze. Questo settore ha dimostrato il suo ruolo fondamentale nel garantire la distribuzione di forniture essenziali e nel fornire aiuti umanitari, nonché nel garantire la mobilità personale in situazioni di emergenza, quali la pandemia di COVID-19 e la guerra di aggressione della Russia nei confronti dell'Ucraina.

Il trasporto su strada svolge un ruolo fondamentale nel sistema di trasporto merci, con oltre tre quarti (77,4 %) delle merci trasportate via terra all'interno dell'UE². Tuttavia tale settore è fonte di diversi effetti socioeconomici e ambientali, tra cui le emissioni di gas a effetto serra, l'inquinamento atmosferico e acustico, la congestione, i rischi per la sicurezza stradale e l'usura delle infrastrutture stradali. I veicoli pesanti, come gli autocarri e gli autobus, sono responsabili del 28 % delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dal trasporto su strada (6 % delle emissioni complessive dell'UE) e costituiscono una fonte importante di emissioni di ossido di azoto (nel 2020 rappresentavano il 34 % delle emissioni di ossido di azoto prodotte dal trasporto su strada). Il settore dei trasporti è altresì fonte di altri inquinanti atmosferici, quali il particolato³.

La direttiva 96/53/CE stabilisce i pesi e le dimensioni massimi autorizzati per i veicoli pesanti che circolano sulle strade dell'UE e trasportano merci o passeggeri. Originariamente era stata concepita per garantire la libera circolazione delle merci e la concorrenza leale nel mercato unico, migliorare la sicurezza stradale e prevenire danni alle infrastrutture stradali. Tali obiettivi originari dovevano essere conseguiti garantendo che i veicoli pesanti non superassero i limiti che possono compromettere la sicurezza stradale o le infrastrutture stradali, che i veicoli pesanti conformi possano circolare liberamente all'interno dell'UE e che i trasportatori su strada possano competere in condizioni di parità in termini di capacità di carico dei loro veicoli. Le modifiche successive più recenti alla direttiva, adottate nel 2015 e nel 2019⁴,

¹ GU L 235 del 17.9.1996, pag. 59.

² [Annuario statistico 2022 \(europa.eu\)](#) (solo in EN).

³ [Visualizzatore dei dati sulle emissioni nazionali di inquinanti atmosferici 2005-2020](#).

⁴ 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), decisione (UE) 2019/984 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 giugno 2019, 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 (GU L 164 del 20.6.2019, pag. 30) e regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e

hanno introdotto aspetti ambientali nella direttiva al fine di ridurre il consumo di energia e le emissioni di gas a effetto serra e di promuovere il trasporto intermodale, in base al quale le merci vengono trasportate in unità di carico standardizzate (quali i container) con modi di trasporto diversi. Ciò è stato attuato introducendo norme per consentire pesi e/o dimensioni più elevati per i veicoli efficienti sotto il profilo energetico e meno inquinanti, al fine di incoraggiare la diffusione di gruppi propulsori alimentati con combustibili alternativi (anche a zero emissioni), migliorare l'aerodinamica dei veicoli e garantire l'interoperabilità con altri modi di trasporto.

Dalla valutazione della direttiva effettuata nel 2022 è emerso che, sebbene la direttiva sia efficace nel promuovere la sicurezza stradale, proteggere le infrastrutture stradali e facilitare l'uso dei veicoli stradali nel trasporto intermodale containerizzato, essa risulta essere carente per quanto riguarda la parità di condizioni e gli aspetti relativi alla decarbonizzazione.

I problemi di frammentazione del mercato per i veicoli più lunghi e più pesanti e l'applicazione inefficace e incoerente derivano in gran parte da carenze presenti nella direttiva. Norme poco chiare e assenti nella direttiva hanno portato a un mosaico di norme e prescrizioni nazionali, interpretazioni e pratiche di controllo divergenti. Ciò ostacola la libera circolazione dei veicoli pesanti all'interno dell'UE, provoca distorsioni di concorrenza e comporta una perdita di efficienza operativa ed energetica. Questi aspetti costituiscono le cause principali dei risultati insufficienti conseguiti dalla direttiva per quanto concerne gli obiettivi di garantire la libera ed efficiente circolazione delle merci e la concorrenza leale.

Per quanto riguarda gli aspetti relativi alla decarbonizzazione, la diffusione di veicoli a emissioni zero nel parco dei veicoli pesanti è attualmente molto limitata. Il parco di autocarri dell'UE (oltre le 3,5 tonnellate) continua a essere in gran parte dominato da motori alimentati a combustibili fossili, con il 96,3 % di tutti gli autocarri nell'UE alimentati a diesel e soltanto lo 0,7 % di tutti gli autocarri che utilizza motori a combustione interna alimentati con combustibili alternativi (gas naturale e gas di petrolio liquefatto (GPL)). La percentuale di autocarri a ricarica elettrica, compresi i veicoli elettrici e ibridi, è pari soltanto allo 0,2 %. L'immatricolazione annua di autocarri a emissioni zero è passata dallo 0,6 % nel 2016 al 7 % nel 2020. Tale valore sta procedendo nella giusta direzione, ma non abbastanza rapidamente da contribuire in modo significativo al conseguimento dell'obiettivo del Green Deal europeo⁵ di ridurre del 90 % le emissioni di gas a effetto serra prodotte dai trasporti entro il 2050.

I programmi quadro europei di ricerca e innovazione sostengono i veicoli pesanti a basse emissioni e a emissioni zero, le caratteristiche aerodinamiche e le sfide in materia di efficienza energetica con partenariati specifici dal 2007 con l'iniziativa europea per le automobili verdi (*European Green Cars Initiative*) nell'ambito del programma quadro 7 (PQ7), l'iniziativa europea per i veicoli verdi nel contesto di Orizzonte 2020 e attualmente con il partenariato 2Zero (partenariato a sostegno della transizione verso emissioni zero nel trasporto su strada) nell'ambito di Orizzonte Europa. Progetti specifici hanno prodotto alcune

del Consiglio, del 20 giugno 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi e modifica i regolamenti (CE) n. 595/2009 e (UE) 2018/956 del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva 96/53/CE del Consiglio (GU L 198 del 25.7.2019, pag. 202).

⁵ COM(2019) 640 final.

delle innovazioni, quali i rimorchi con propulsione a emissioni zero e il miglioramento dell'aerodinamica⁶.

La scarsa diffusione dei veicoli pesanti a emissioni zero e delle soluzioni di risparmio energetico è dovuta a molteplici cause sottostanti, cui le carenze della direttiva hanno contribuito in modo limitato. La direttiva non fornisce incentivi sufficienti affinché il settore incoraggi gli investimenti in tecnologie a zero emissioni, quali la necessaria tolleranza in termini di pesi o dimensioni per compensare il peso e/o le dimensioni della tecnologia pertinente e garantire quanto meno la medesima capacità di carico dei veicoli pesanti convenzionali che funzionano con combustibili fossili.

La presente proposta intende affrontare tre problemi che sono stati individuati: i) scarsa diffusione di veicoli pesanti a emissioni zero; ii) frammentazione del mercato dei veicoli più lunghi e più pesanti; e iii) un'applicazione inefficace e incoerente della normativa. I suoi obiettivi principali sono eliminare gli ostacoli e fornire incentivi maggiori per la diffusione di tecnologie a zero emissioni e di dispositivi di risparmio energetico nel settore dei veicoli pesanti, facilitare ulteriormente le operazioni intermodali, chiarire le norme sull'uso di veicoli più lunghi e/o più pesanti nelle operazioni transfrontaliere e rendere l'applicazione della normativa efficace ed efficiente.

La comunicazione della Commissione "Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro"⁷ ha individuato nella revisione della direttiva sui pesi e sulle dimensioni una delle misure chiave in grado di stimolare efficacemente la domanda di veicoli a emissioni zero e promuovere la cooperazione modale. Ciò può contribuire a orientare la transizione verso un sistema di trasporto a inquinamento zero nell'UE e a promuovere l'innovazione nel settore.

La presente proposta costituisce un elemento importante della serie di misure necessarie per rendere più ecologico il trasporto su strada. Per essere efficace nel promuovere la diffusione di veicoli pesanti a emissioni zero, detta proposta deve procedere di pari passo con la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi⁸, norme più rigorose in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti verso emissioni zero⁹, l'attuazione di sistemi di tariffazione stradale basati sulle prestazioni in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti e l'inclusione del trasporto su strada nei sistemi di scambio di quote di emissione. L'efficacia della direttiva nel promuovere il trasporto intermodale di merci dipende in larga misura dalla disponibilità e dalla capacità di altri modi di trasporto. La presente direttiva deve essere pertanto integrata da altre iniziative legislative modali e intermodali adottate congiuntamente nel contesto del pacchetto per rendere più ecologico (inverdimento) il trasporto merci, in particolare le misure destinate a migliorare la gestione e il coordinamento del traffico ferroviario internazionale e l'iniziativa relativa a una metodologia comune per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra da parte delle imprese. La prevista revisione della direttiva 92/106/CEE del Consiglio¹⁰ (in appresso: "la direttiva sui trasporti combinati") rafforzerà inoltre gli effetti della presente proposta nel promuovere la crescita del trasporto intermodale.

⁶ AEROFLEX (<https://cordis.europa.eu/project/id/769658/it>), e TRANSFORMERS (<https://cordis.europa.eu/project/id/605170/it>).

⁷ COM(2020) 789 final.

⁸ COM(2021) 559 final.

⁹ COM(2023) 88 final.

¹⁰ 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).

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

La revisione della direttiva sui pesi e sulle dimensioni è coerente con altre iniziative legislative volte a ridurre le emissioni prodotte dai trasporti, migliorare l'efficienza energetica e operativa delle operazioni transfrontaliere e promuovere la cooperazione intermodale. In particolare, offre sinergie con altre tre iniziative della Commissione:

- a) la proposta di revisione della direttiva 92/106/CEE del Consiglio¹¹ (di seguito "la direttiva sui trasporti combinati"), volta a incentivare la diffusione del trasporto intermodale;
- b) la proposta di regolamento relativo a un quadro armonizzato per le emissioni di gas a effetto serra prodotte dai servizi di trasporto di merci e passeggeri (la cosiddetta iniziativa "CountEmissions EU"), destinata a stabilire una metodologia armonizzata per misurare le emissioni di gas a effetto serra da porta a porta delle operazioni di trasporto, che potrebbe essere utilizzata dalle imprese di trasporto per monitorare e confrontare i loro servizi di trasporto;
- c) la proposta di regolamento sulla pianificazione e la gestione della capacità ferroviaria volta a migliorare l'affidabilità, la puntualità e la disponibilità di servizi ferroviari ottimizzando l'uso dell'infrastruttura ferroviaria e migliorandone l'integrazione multimodale.

Sebbene tali iniziative riguardino diversi aspetti modali e intermodali del quadro normativo per il trasporto terrestre, esse si completano a vicenda nel creare un sistema di trasporto terrestre più efficiente e sostenibile.

Inoltre la direttiva 1999/62/CE (direttiva Eurobollo)¹², affrontando la necessità di internalizzare i costi esterni del trasporto su strada e applicando i principi "chi inquina paga" e "l'utente paga", rafforzerà ulteriormente gli incentivi previsti dalla direttiva sui pesi e sulle dimensioni volti a promuovere la diffusione di veicoli pesanti a emissioni zero e incoraggiare l'uso di rimorchi e semirimorchi efficienti sotto il profilo energetico, unitamente all'inclusione del trasporto su strada nel sistema di scambio di quote di emissioni¹³.

La presente proposta è coerente altresì con la proposta di revisione del regolamento sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013¹⁴. Essa mira, tra l'altro, a modernizzare la rete stradale migliorando le norme in materia di qualità, compresa la realizzazione di meccanismi di pesatura integrati nell'infrastruttura stradale. Tali attività sono necessarie per controllare meglio il rispetto dei limiti massimi di peso autorizzati stabiliti nella direttiva sui pesi e sulle dimensioni.

Nel contesto della corrispondenza tra le caratteristiche di un veicolo pesante per il trasporto di merci su strada e lo stato e la capacità dell'infrastruttura stradale, le norme di cui alla proposta

¹¹ 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).

¹² Direttiva 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 1999, relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture (GU L 187 del 20.7.1999, pag. 42).

¹³ COM(2021) 551 final.

¹⁴ COM(2021) 812 final.

di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2010/40/UE sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto¹⁵ per quanto riguarda il formato e l'accessibilità dei dati sulle restrizioni in materia di peso, lunghezza, larghezza e altezza sono pertinenti e coerenti con la presente iniziativa.

Inoltre la direttiva (UE) 2015/413 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2015, intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale (direttiva sull'applicazione transfrontaliera)¹⁶ mira a migliorare la sicurezza stradale e a garantire la parità di trattamento dei conducenti, ossia dei trasgressori residenti e non residenti. Nel marzo del 2023 la Commissione ha adottato una proposta legislativa¹⁷ volta a modificare la direttiva sull'applicazione transfrontaliera, estendendone l'ambito di applicazione ad altre infrazioni in materia di sicurezza stradale. Uno di questi è l'"uso di un veicolo sovraccarico". Il meccanismo previsto dalla direttiva potrebbe pertanto essere utilizzato per identificare i trasgressori e facilitare l'azione giudiziaria nei loro confronti per violazione delle norme di cui alla direttiva sui pesi e sulle dimensioni.

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

In termini più generali, la presente proposta è in linea con gli obiettivi generali della trasformazione verde e digitale dell'economia dell'UE, in particolare con il piano d'azione per l'inquinamento zero, nel contesto del quale facilita la diffusione di veicoli pesanti a emissioni zero¹⁸. È coerente e contribuisce all'obiettivo a lungo termine di conseguire la neutralità climatica entro il 2050 stabilito nella comunicazione sul Green Deal europeo¹⁹, nonché all'impegno dell'UE di ridurre le emissioni nette di gas a effetto serra del 55 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990, come stabilito nella normativa europea sul clima²⁰. Inoltre la revisione prevista è pertanto coerente con il pacchetto "Pronti per il 55 %" ²¹, che contempla sforzi volti a ridurre la dipendenza dai combustibili fossili e aumentare la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi. In termini di efficienza energetica, la proposta risponde al piano REPowerEU 2022²², il cui obiettivo principale è ridurre la dipendenza dai combustibili fossili russi a seguito della guerra di aggressione della Russia nei confronti dell'Ucraina e accelerare la transizione verde, anche verso veicoli a emissioni zero, come indicato nella proposta.

Esistono inoltre sinergie evidenti tra la presente iniziativa e il regolamento (UE) 2019/1242, che stabilisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti²³. Stabilisce prescrizioni per i costruttori di veicoli affinché siano prodotti veicoli pesanti più efficienti in termini di consumo di combustibile e a emissioni zero. La proposta di revisione del regolamento, adottata dalla Commissione il 14 febbraio 2023²⁴, estende l'ambito di

¹⁵ COM(2021) 813 final.

¹⁶ GU L 68 del 13.3.2015, pag. 9.

¹⁷ COM(2023) 126 final.

¹⁸ COM(2021) 400 final.

¹⁹ COM(2019) 640 final.

²⁰ COM(2020) 80 final.

²¹ COM(2021) 550 final.

²² COM(2022) 230 final.

²³ Regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi e modifica i regolamenti (CE) n. 595/2009 e (UE) 2018/956 del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva 96/53/CE del Consiglio (GU L 198 del 25.7.2019, pag. 202).

²⁴ COM(2023) 88 final.

applicazione a quasi tutti i veicoli pesanti di nuova immatricolazione con emissioni di CO₂ certificate e fissa obiettivi nuovi in materia di emissioni di CO₂ a partire dal 2030. Al fine di conseguire in maniera efficace gli obiettivi, anche in termini di inverdimento, il più rapidamente possibile, le norme in materia di CO₂ per i veicoli pesanti devono essere integrate da misure abilitanti rivolte al lato della domanda, in particolare la revisione della direttiva sui pesi e sulle dimensioni. Ciò metterà in atto gli incentivi giusti affinché gli operatori dei trasporti investano in veicoli pesanti più puliti.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

• Base giuridica

La base giuridica della proposta di direttiva di modifica è l'articolo 91, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea. Migliorare l'efficienza e le prestazioni ambientali del trasporto su strada, garantendo nel contempo la sicurezza stradale, sono obiettivi essenziali della politica comune dei trasporti.

A norma dell'articolo 91, paragrafo 1, l'UE ha il potere di stabilire norme comuni applicabili ai trasporti internazionali tra gli Stati membri o in transito sul territorio di uno o più Stati membri.

• Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)

L'UE è già competente a fissare limiti alle dimensioni e ai pesi dei veicoli pesanti utilizzati nelle operazioni transfrontaliere in virtù dell'adozione della direttiva sui pesi e sulle dimensioni. Allo stesso tempo, la direttiva consente agli Stati membri di autorizzare veicoli più grandi e/o più pesanti a viaggiare sul proprio territorio in base alle loro esigenze e circostanze specifiche.

Nonostante gli sforzi compiuti per armonizzare le norme tecniche, la direttiva presenta carenze che portano a interpretazioni divergenti e a un'applicazione incoerente da parte degli Stati membri. Ciò si traduce in un mosaico frammentato di prescrizioni nazionali, che ostacola l'obiettivo di creare uno spazio unico europeo dei trasporti. L'azione dell'UE è necessaria per eliminare tali ostacoli e garantire operazioni di trasporto efficienti, eque e sostenibili nel mercato interno.

Inoltre la direttiva non ha promosso efficacemente l'adozione di combustibili alternativi, tecnologie per il risparmio energetico e il trasporto intermodale. In considerazione della necessità di decarbonizzazione e degli sviluppi tecnologici emergenti, è necessaria un'ulteriore azione dell'UE per incentivare e accelerare la diffusione di veicoli pesanti a emissioni zero, promuovere l'innovazione, migliorare la compatibilità con altri modi di trasporto e contribuire agli obiettivi di inverdimento.

La revisione della direttiva non limita la capacità degli Stati membri di affrontare le circostanze locali e le operazioni nazionali. Da una consultazione pubblica è emerso un forte sostegno all'azione dell'UE volta a promuovere la cooperazione transfrontaliera, garantire il buon funzionamento del mercato interno e migliorare le prestazioni ambientali del settore dei trasporti.

La valutazione della direttiva riconosce il suo valore aggiunto nella definizione di norme UE per i pesi e le dimensioni dei veicoli pesanti nelle operazioni transfrontaliere. Tuttavia individua altresì carenze, quali lacune giuridiche e norme obsolete, che ostacolano il progresso tecnologico e gli sforzi a favore della decarbonizzazione. In assenza di un'azione

coordinata dell'UE, gli Stati membri dovrebbero agire individualmente, una circostanza questa che porterebbe alla frammentazione del mercato, a distorsioni della concorrenza e a pratiche discriminatorie. Inoltre le sole iniziative nazionali non sono sufficienti per affrontare i problemi a livello di UE e conseguire gli obiettivi di decarbonizzazione.

L'azione dell'UE è pertanto essenziale per affrontare efficacemente tali questioni, garantire il funzionamento armonizzato del mercato interno, promuovere le prestazioni ambientali e garantire stabilità alla pianificazione a lungo termine da parte dei trasportatori su strada e dei costruttori di veicoli pesanti.

- **Proporzionalità**

La proposta trova il giusto equilibrio tra il conseguimento efficace degli obiettivi auspicati di armonizzazione, decarbonizzazione e applicazione delle norme, garantendo nel contempo che le misure proposte non vadano oltre quanto necessario per risolvere i problemi individuati o conseguire l'obiettivo strategico.

La proposta contribuisce a migliorare l'efficienza energetica e operativa delle operazioni di trasporto transfrontaliero e a rafforzare in modo efficace l'applicazione delle norme. Non impone costi significativi agli operatori e comporta soltanto alcuni costi di investimento iniziali per gli Stati membri. Questo percorso graduale ed efficiente verso il conseguimento degli obiettivi consentirà una transizione "verde" agevole per le autorità e gli operatori.

Individua il giusto equilibrio tra la definizione di norme minime a livello di UE per la decarbonizzazione e l'applicazione delle norme applicabili e la concessione agli Stati membri di flessibilità nella definizione di soluzioni più ambiziose, in particolare per quanto concerne gli strumenti di applicazione delle norme.

La proporzionalità della proposta si basa su una valutazione attenta di tutte le opzioni strategiche analizzate nel contesto della valutazione d'impatto che accompagna la presente proposta (per maggiori dettagli cfr. le sezioni 7.4 e 8.1 della relazione sulla valutazione d'impatto)²⁵.

- **Scelta dell'atto giuridico**

Dato che la proposta consiste in varie modifiche della direttiva sui pesi e sulle dimensioni, il futuro strumento giuridico dovrebbe pertanto essere una direttiva. Ciò consente un'armonizzazione mirata e un certo grado di flessibilità per gli Stati membri al fine di tenere conto delle specificità nazionali.

Poiché la direttiva modificata conserva la sua struttura e la sua sostanza non è pregiudicata, non è necessaria una rifusione.

²⁵ Relazione sulla valutazione d'impatto che accompagna il documento proposta di 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 (SWD(2023) 445 final).

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

• Valutazioni ex post / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente

Nel 2022 la Commissione ha avviato una valutazione ex post per valutare l'efficacia, l'efficienza, la rilevanza, la coerenza e il valore aggiunto dell'UE della direttiva sui pesi e sulle dimensioni. Tale valutazione ex post è stata effettuata in concomitanza con la valutazione d'impatto per la revisione della direttiva e ha seguito i principi della Commissione per legiferare meglio²⁶.

La valutazione ex post ha esaminato gli effetti della direttiva in termini di garanzia della libera circolazione delle merci, miglioramento dell'efficienza energetica, riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e attenuazione dei rischi per la sicurezza stradale. Ha inoltre valutato quali norme funzionassero bene e quali no, e le motivazioni di tali circostanze. La valutazione ex post ha riguardato il periodo compreso tra il settembre del 1997 e il 31 dicembre 2021.

Le conclusioni principali della valutazione sono le seguenti:

- 1) nonostante il previsto miglioramento del grado di armonizzazione normativa che la direttiva intendeva conseguire, è emersa l'esistenza di un mosaico di deroghe nazionali e bilaterali, unitamente a requisiti amministrativi, tecnici e di sicurezza che disciplinano le operazioni dei veicoli più pesanti e/o più lunghi;
- 2) l'uso di veicoli pesanti alimentati con combustibili alternativi e il miglioramento dell'aerodinamica per aumentare l'efficienza energetica delle operazioni di trasporto su strada e ridurre le emissioni di gas a effetto serra non hanno ancora prodotto risultati significativi;
- 3) l'applicazione delle norme varia notevolmente da uno Stato membro all'altro in termini di numero di controlli, efficacia nella rilevazione delle infrazioni, strumenti e pratiche di controllo;
- 4) le restrizioni al trasporto transfrontaliero di veicoli più pesanti e/o più lunghi sono state considerate la fonte principale di inefficienze operative ed energetiche, che comportano oneri amministrativi e costi non necessari per i trasportatori su strada;
- 5) esistono altresì talune incongruenze interne nelle norme di cui alla direttiva sui pesi e sulle dimensioni, dovute principalmente al fatto che la direttiva cerca di trovare un equilibrio tra i vari obiettivi perseguiti, riconoscendo nel contempo le differenze tra gli Stati membri per quanto riguarda le norme in materia di infrastrutture e le condizioni operative;
- 6) il valore aggiunto dell'UE è stato riconosciuto al momento dell'approvazione della direttiva e le giustificazioni di tale valore aggiunto continuano ad essere convincenti, in quanto la direttiva ha creato parità di condizioni per le imprese di trasporto su strada;
- 7) gli obiettivi della direttiva sono ancora pertinenti. I suoi obiettivi di migliorare l'efficienza energetica e operativa delle operazioni di trasporto, agevolare il trasporto intermodale e garantire una concorrenza leale, salvaguardando nel contempo la sicurezza stradale e la protezione delle infrastrutture, continuano a rispecchiare le

²⁶ SWD(2021) 305 final, "Legiferare meglio" (europa.eu).

esigenze presenti e future e si adattano adeguatamente all'obiettivo strategico di sviluppare un sistema dei trasporti equo, sicuro, sostenibile e resiliente nell'UE.

Dalla valutazione è emersa la conclusione principale secondo cui la direttiva è riuscita soltanto in parte a conseguire i suoi obiettivi di rafforzare il mercato interno, migliorare l'efficienza energetica e operativa delle operazioni di trasporto su strada, contribuire alla sicurezza stradale e alla protezione delle infrastrutture stradali. Da un lato, le norme tecniche comuni per i veicoli pesanti hanno consentito operazioni transfrontaliere più efficaci, sicure ed eque nel mercato interno dell'UE. Dall'altro, il numero elevato di deroghe e prescrizioni nazionali stabilite dagli Stati membri in linea con la direttiva ha portato alla frammentazione di taluni segmenti del mercato e a inefficienze operative. Sebbene la direttiva abbia contribuito ad aumentare la quota del trasporto intermodale containerizzato e a migliorare le prestazioni energetiche e operative delle operazioni negli Stati membri, consentendo l'uso di veicoli più lunghi e più pesanti, il suo contributo complessivo all'efficienza energetica delle operazioni di trasporto merci nell'UE, anche attraverso l'adozione di dispositivi aerodinamici e di sistemi di propulsione alimentati con combustibili alternativi (compresi quelli a emissioni zero), è stato molto limitato. La direttiva è considerata efficace nel promuovere la sicurezza stradale e nel ridurre l'usura delle infrastrutture.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

Le consultazioni dei portatori di interessi si sono svolte nel 2022 e nel 2023 durante la valutazione ex post e la valutazione d'impatto, in linea con i principi per legiferare meglio. Sono stati utilizzati metodi di consultazione aperti e mirati, con l'impiego di vari strumenti.

L'obiettivo di tali attività era:

- 1) raccogliere informazioni e pareri dei portatori di interessi sulle principali questioni connesse all'attuazione della direttiva, sui problemi principali e sui relativi fattori trainanti, nonché sulle modifiche auspicabili del quadro normativo;
- 2) raccogliere contributi specializzati (dati e informazioni, pareri di esperti) in merito ad aspetti specifici del quadro normativo;
- 3) raccogliere informazioni e punti di vista sui potenziali impatti delle diverse misure strategiche.

Nel 2022 si sono svolte le seguenti attività di consultazione:

- una consultazione sull'invito a presentare contributi (da gennaio a febbraio 2022);
- una consultazione pubblica aperta (dal mese di aprile a quello di luglio del 2022);
- un'indagine rivolta a diversi gruppi di portatori di interessi (nei mesi di settembre e ottobre del 2022);
- due seminari, uno rivolto ai portatori di interessi del settore, l'altro agli Stati membri (dicembre 2022).

Hanno inoltre avuto luogo una serie di riunioni bilaterali e multilaterali con diversi portatori di interessi (afferenti ai settori del trasporto su strada, del trasporto ferroviario e del trasporto combinato, ai costruttori di autocarri, alle associazioni di imprese, alle autorità per le infrastrutture stradali e alle autorità nazionali), che nel corso del 2022 e nel primo trimestre del 2023 hanno portato alla ricezione e all'analisi di diversi documenti di sintesi.

Tra i portatori di interessi consultati figurano: autorità per le infrastrutture stradali, imprese di trasporto su strada, associazioni di imprese, spedizionieri, autorità nazionali degli Stati

membri, costruttori di veicoli pesanti e costruttori di apparecchiature originali, altri portatori di interessi pertinenti (appartenenti alla società civile, a organizzazioni non governative e al mondo accademico), oltre al pubblico.

I temi chiave esaminati nelle prime tre attività di consultazione dei portatori di interessi hanno seguito in larga misura i vari elementi della matrice di valutazione, ossia l'efficacia nel conseguire gli obiettivi, l'efficienza, la rilevanza, la coerenza e il valore aggiunto dell'UE.

Un tema comune nel riscontro ricevuto in relazione all'invito a presentare contributi è stata la mancanza di norme uniformi dell'UE in materia di trasporto transfrontaliero tra Stati membri che consentano veicoli più lunghi e più pesanti nell'ambito dell'attuale direttiva sui pesi e sulle dimensioni. Nel contesto della consultazione pubblica aperta, i partecipanti hanno rilevato inoltre l'incapacità della direttiva di affrontare efficacemente l'efficienza energetica del trasporto su strada. Nel complesso, i portatori di interessi hanno confermato i problemi inizialmente individuati e la loro dimensione europea e hanno sostenuto ampiamente gli obiettivi di decarbonizzazione, armonizzazione e applicazione delle norme di cui alla revisione. Le consultazioni dei portatori di interessi hanno inoltre suggerito possibili soluzioni ai problemi individuati.

I portatori di interessi hanno sostenuto ampiamente le misure di decarbonizzazione, quali l'aumento dei pesi e delle dimensioni massimi dei veicoli pesanti per compensare le dimensioni e il peso delle tecnologie a zero emissioni, nonché la possibilità di effettuare trasporti transfrontalieri utilizzando veicoli più pesanti e/o più lunghi tra Stati membri confinanti che consentono le medesime norme in materia di pesi o dimensioni nei loro territori. Allo stesso tempo, in ragione delle preoccupazioni circa gli effetti sulle infrastrutture stradali e del potenziale trasferimento modale all'indietro dalla ferrovia alla strada, alcuni Stati membri e i portatori di interessi del trasporto ferroviario/intermodale hanno espresso riluttanza nei confronti dell'autorizzazione di operazioni transfrontaliere a lunga distanza svolte da veicoli più pesanti e/o più lunghi. Tutti i gruppi di portatori di interessi hanno accolto favorevolmente gli ulteriori incentivi all'inverdimento, quali l'aumento del peso massimo per i veicoli pesanti a emissioni zero, indipendentemente dal peso della tecnologia a zero emissioni e tenendo conto dei rimorchi e dei semirimorchi come unità di trasporto intermodale.

Le autorità e l'industria hanno inoltre chiesto un'armonizzazione della lunghezza del carico dei trasportatori di veicoli e la fissazione di un livello minimo di ispezioni sui veicoli pesanti sovraccarichi. I portatori di interessi hanno inoltre sostenuto in maniera marcata l'armonizzazione e la semplificazione delle procedure amministrative relative alle autorizzazioni per il trasporto di carichi indivisibili.

- **Assunzione e uso di perizie**

Il lavoro della Commissione sulla valutazione ex post e sulla valutazione d'impatto è stato sostenuto da due studi esterni condotti da un consorzio indipendente guidato da Transport & Mobility Leuven e Ramboll Management Consulting e composto anche da Panteia, LNEC, Apollo Vehicle Safety e da singoli esperti soggetti a subappalto.

Sono stati raccolti dati e informazioni importanti nella relazione di attuazione²⁷ elaborata dalla Commissione, con il sostegno tecnico del contraente esterno COWI.

Durante la valutazione ex post e la valutazione d'impatto è stato consultato regolarmente il gruppo direttivo interservizi della Commissione, composto da esperti dei pertinenti settori strategici dell'UE (ambiente, clima, energia, mercato interno, occupazione).

Sono stati inoltre consultati i portatori di interessi del settore, tra cui gli sviluppatori di tecnologie verdi, i costruttori di veicoli, le associazioni di settore (del trasporto su strada e ferroviario), le autorità stradali e molti altri.

• **Valutazione d'impatto**

La presente proposta di modifica della direttiva sui pesi e sulle dimensioni è accompagnata da una relazione sulla valutazione d'impatto. Il progetto di relazione è stato presentato al comitato per il controllo normativo il 26 aprile 2023 e tale comitato ha espresso un parere positivo con riserve il 26 maggio 2023²⁸. La relazione è stata adeguata di conseguenza per rispondere alle riserve e alle osservazioni più dettagliate formulate dal comitato. La valutazione d'impatto fornisce una spiegazione dettagliata delle opzioni strategiche, di cui alla sezione 5, mentre la sezione 6 fornisce un'analisi completa dell'impatto di tutte le opzioni.

Tre opzioni strategiche sono state concepite per affrontare i problemi individuati e i fattori trainanti degli stessi, concentrandosi sugli obiettivi di decarbonizzazione, armonizzazione e applicazione delle norme. Tutte le opzioni contribuiscono al conseguimento degli obiettivi dell'iniziativa, anche se con livelli diversi di efficacia ed efficienza.

L'opzione strategica A è costituita da sette misure strategiche comuni a tutte e tre le opzioni. Si concentra sull'eliminazione degli ostacoli alla diffusione di veicoli a emissioni zero e di soluzioni di risparmio energetico, concedendo franchigie supplementari in materia di peso e lunghezza per compensare il peso e/o le dimensioni di tali tecnologie. Armonizza la lunghezza del carico dei trasportatori di veicoli e chiarisce le norme applicabili all'uso di veicoli più pesanti e/o più lunghi (ossia sistemi modulari europei e veicoli pesanti da 44 tonnellate) nelle operazioni transfrontaliere e sostiene tutti i tipi di operazioni, compreso il trasporto intermodale non containerizzato. L'opzione strategica A incentiva ulteriormente il trasporto containerizzato intermodale consentendo un'altezza aggiuntiva per alloggiare container ad alta cubatura nei tragitti stradali delle operazioni di trasporto intermodale. Rafforza inoltre l'applicazione delle norme stabilendo un livello minimo di controlli che gli Stati membri devono effettuare e prevede prescrizioni minime per gli Stati membri disposti ad attuare politiche di accesso intelligenti al fine di garantire l'armonizzazione e l'interoperabilità di tali regimi in tutta l'UE.

L'opzione strategica B ha un ambito di applicazione più ampio rispetto a quello dell'opzione strategica A. Integra le sette misure strategiche comuni oltre a misure supplementari che forniscono incentivi più forti a sostegno della diffusione di veicoli a emissioni zero innalzando il limite di peso per i veicoli pesanti a emissioni zero da un massimo di 42 tonnellate attuali (considerate insufficienti per compensare il peso di alcune delle attuali tecnologie a zero emissioni) a 44 tonnellate, indipendentemente dal peso della tecnologia a

²⁷ DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE, Relazione sull'attuazione delle modifiche della direttiva 96/53/CE introdotte dalla direttiva 719/2015/UE (SWD(2023) 70 final).

²⁸ Parere del comitato per il controllo normativo. Direttiva sui pesi e sulle dimensioni (SEC(2023) 445) (solo in EN).

zero emissioni. Questa misura consente agli operatori di acquisire una capacità di carico aggiuntiva nel caso in cui la tecnologia a zero emissioni diventi più leggera e occupi meno spazio. L'opzione strategica B facilita ulteriormente il trasporto intermodale classificando autocarri, rimorchi e semirimorchi come unità di trasporto intermodale che beneficeranno della medesima franchigia di sovraccarico di 4 tonnellate dei veicoli stradali che trasportano container o casse mobili. L'opzione strategica B prevede inoltre una maggiore armonizzazione delle prescrizioni amministrative relative al rilascio di autorizzazioni per il trasporto di carichi indivisibili da parte di veicoli che superano i limiti di peso e di dimensioni stabiliti dalla direttiva. Introduce inoltre misure che rendono l'applicazione delle norme più mirata e più efficiente grazie all'uso di meccanismi di pesatura da installare nelle infrastrutture stradali. Al fine di sostenere la transizione verso operazioni a emissioni zero, l'opzione strategica fissa un termine scaduto il quale i veicoli pesanti più pesanti (44 tonnellate), autorizzati dall'opzione strategica A per l'uso nel trasporto transfrontaliero, devono presentare zero emissioni o essere utilizzati per operazioni intermodali. L'opzione strategica B offre vantaggi agli operatori, ma richiede alcune spese e modifiche normative da parte degli Stati membri.

Anche l'opzione strategica C comprende le sette misure strategiche comuni e le misure supplementari in materia di armonizzazione, decarbonizzazione e applicazione delle norme. Amplia l'ambito operativo dei sistemi modulari europei (EMS) in tutto il territorio dell'UE (senza la limitazione, presente nell'opzione strategica B, agli Stati membri che consentono gli EMS nel trasporto nazionale), introduce norme di sicurezza e prescrizioni qualificanti più elevate per la circolazione degli EMS, istituisce corridoi per il trasporto di carichi indivisibili e impone ulteriori obblighi di applicazione delle norme agli Stati membri. L'opzione strategica C offre maggiore efficienza operativa, benefici ambientali e l'applicazione delle norme, ma comporta un livello di intervento più elevato e costi più elevati per gli Stati membri. Tali costi sono legati alla manutenzione e al potenziamento dell'infrastruttura stradale e ai costi aggiuntivi di conformità per gli operatori.

Tutte le opzioni strategiche affrontano i problemi individuati e i loro fattori trainanti e contribuiscono al conseguimento di obiettivi specifici e principali, anche se con un livello diverso di efficacia ed efficienza.

Dall'analisi dell'efficienza delle opzioni strategiche emerge che i benefici totali, che variano tra le opzioni da 20 miliardi di EUR (opzione strategica A), a 80,2 miliardi di EUR (opzione strategica B) e a 97 miliardi di EUR (opzione strategica C), superano i costi totali che vanno da 1,9 miliardi di EUR (opzione strategica A) a 6,5 miliardi di EUR (opzione strategica B) e a 15,1 miliardi di EUR (opzione strategica C). L'opzione strategica B presenta il rapporto benefici/costi più elevato (12,3), seguita dall'opzione strategica A (10,7) e dall'opzione strategica C (6,4).

Sulla base del confronto tra le tre opzioni strategiche in termini di efficacia, efficienza, coerenza, sussidiarietà e proporzionalità, nella valutazione d'impatto si giunge alla conclusione che l'opzione strategica B è quella più adeguata. È più efficace nell'affrontare tutti gli obiettivi specifici rispetto all'opzione strategica A, con costi solo leggermente più elevati che le autorità degli Stati membri devono sostenere a breve termine. L'opzione strategica B è leggermente meno efficace dell'opzione strategica C, in particolare per quanto riguarda l'applicazione delle norme e l'incentivazione dell'inverdimento dei veicoli più lunghi e/o più pesanti. Tuttavia l'opzione strategica B sembra essere più fattibile e più facile da attuare rispetto all'opzione strategica C per quanto riguarda le condizioni operative per la circolazione di veicoli più lunghi e/o più pesanti (compresi i trasporti eccezionali) e per le misure di

controllo. L'opzione strategica B garantisce un equilibrio tra gli obiettivi da conseguire e i costi e la proporzionalità dell'intervento, nonché la facilità di attuazione.

La direttiva contribuisce direttamente all'obiettivo di sviluppo sostenibile n. 13 delle Nazioni Unite (*"Promuovere azioni, a tutti i livelli, per combattere il cambiamento climatico"*)²⁹, con un risparmio di 1 592 700 tonnellate di emissioni di CO₂ nel 2030 e di 54 600 tonnellate di emissioni di CO₂ nel 2050. Cumulativamente nel periodo 2025-2050, la proposta ridurrebbe le emissioni di CO₂ di 27,8 milioni di tonnellate (1,2 % delle emissioni di CO₂ prodotte dal trasporto merci). Si stima che i costi esterni delle emissioni di CO₂, espressi come valore attuale nel periodo 2025-2050 rispetto allo scenario di base, diminuiranno di 3,5 miliardi di EUR. Tale riduzione delle emissioni di CO₂ è imputabile a un maggiore utilizzo di veicoli pesanti a emissioni zero, al passaggio al trasporto intermodale e alla diminuzione del numero di viaggi (dovuta all'aumento del carico utile). Contribuisce inoltre all'obiettivo di sviluppo sostenibile n. 3 (*"Assicurare la salute e il benessere per tutti e per tutte le età"*)³⁰, con 5 100 tonnellate di emissioni di NOx risparmiate nel 2030 e 700 tonnellate di emissioni di NOx risparmiate nel 2050, 1 000 tonnellate di emissioni di particolato risparmiate nel 2030 e 400 tonnellate di emissioni di NOx risparmiate nel 2050, unitamente a una riduzione dei costi esterni delle emissioni acustiche pari a 0,7 miliardi di EUR (espressi come valore attuale nel periodo 2025-2050 rispetto allo scenario di base) e a 411 vite salvate, cumulativamente nel periodo 2025-2050, rispetto allo scenario di base. Le vite salvate (ossia la riduzione del numero di decessi a causa di incidenti) sono rese possibili dal passaggio al trasporto intermodale e dalla diminuzione del numero di viaggi (dovuta all'aumento del carico utile).

- **Efficienza normativa e semplificazione**

Questa iniziativa rientra nel contesto del programma di lavoro della Commissione per il 2022, dove figura nell'allegato II (iniziativa REFIT) sotto il titolo "Un nuovo slancio per la democrazia europea"³¹. Presenta un'importante dimensione REFIT in termini di semplificazione e allineamento dei requisiti tecnici e delle procedure amministrative che gli Stati membri applicano ai veicoli più lunghi e/o più pesanti che viaggiano nel loro territorio e nel contesto di operazioni transfrontaliere. L'iniziativa ridurrà gli oneri amministrativi per gli operatori connessi a prescrizioni divergenti e costose per le autorizzazioni per il trasporto di carichi anormali o indivisibili.

Un onere significativo in termini di costi derivante dall'attuale direttiva sui pesi e sulle dimensioni consiste nelle implicazioni per gli operatori che incontrano ostacoli nello svolgimento di operazioni transfrontaliere impiegando veicoli più lunghi e/o più pesanti autorizzati in due (o più) Stati membri confinanti. La mancanza di chiarezza delle norme della direttiva porta a interpretazioni nazionali divergenti per quanto concerne le operazioni transfrontaliere di tali veicoli e si traduce in un mosaico di pratiche. In taluni casi, gli operatori sono tenuti a scaricare parzialmente il veicolo prima di attraversare la frontiera, mentre in altri possono attraversare liberamente la frontiera sulla base di accordi bilaterali tra i due Stati membri coinvolti. La presente iniziativa eliminerà l'incertezza giuridica relativa alle operazioni transfrontaliere da parte di veicoli più lunghi e/o più pesanti (ad esempio trasportatori di automobili, EMS, veicoli pesanti da 44 tonnellate) e i relativi oneri amministrativi. Inoltre, stabilendo norme comuni per l'applicazione delle norme

²⁹ <https://sdgs.un.org/goals/goal13>.

³⁰ <https://sdgs.un.org/goals/goal3>.

³¹ COM(2021) 645 final EUR-Lex - 52021DC0645 - IT - EUR-Lex (europa.eu).

transfrontaliere, si creerà una maggiore certezza del diritto per gli operatori, i costruttori e le autorità.

L'introduzione di norme e condizioni armonizzate per le operazioni transfrontaliere da parte di veicoli che superano determinati pesi e determinate dimensioni consentirà all'iniziativa di semplificare e migliorare l'efficienza della legislazione nel suo complesso. Ciò ridurrà gli oneri normativi per gli operatori e contribuirà al funzionamento agevole, equo e sicuro del mercato interno del trasporto su strada.

- **Applicazione dell'approccio "one in, one out"**

Questo approccio consiste nel "compensare i nuovi oneri per i cittadini e le imprese derivanti dalle proposte della Commissione eliminando un onere equivalente preesistente nello stesso settore".

Secondo le previsioni, l'opzione strategica B dovrebbe comportare risparmi sui costi amministrativi per i trasportatori su strada grazie a una 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), resa possibile dall'armonizzazione dei moduli e delle procedure di domanda. Ai fini dell'approccio "one in, one out", i risparmi annuali sui costi amministrativi sono stimati a 71,8 milioni di EUR l'anno grazie a una riduzione del tempo necessario per preparare e presentare le domande di rilascio di autorizzazioni speciali per il trasporto di carichi indivisibili.

Diritti fondamentali

La proposta rispetta i diritti fondamentali e i principi riconosciuti, in particolare, nella Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea³². Contribuisce a promuovere l'obiettivo di un livello elevato di tutela dell'ambiente, conformemente al principio dello sviluppo sostenibile, come previsto dall'articolo 37 della Carta.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

Si prevede che la presente proposta comporti costi di adeguamento per la Commissione. Tali costi sono collegati alla definizione di norme tecniche e operative per lo scambio di informazioni sul trasporto di carichi indivisibili e all'elaborazione di norme in materia di politiche di accesso intelligente (IAP).

La definizione di norme tecniche e operative per lo scambio di informazioni sul trasporto di carichi indivisibili avverrà in due fasi. Innanzitutto sarà condotto uno studio per raccogliere gli elementi necessari e proporre diverse opzioni per la definizione delle norme. In una seconda fase, i risultati dello studio saranno utilizzati per elaborare le norme con l'aiuto di un gruppo di esperti. Il costo dello studio iniziale è stimato ammontare a 400 000 EUR. Saranno necessari due seminari in presenza. Il costo medio di un seminario di due giorni ospitato dalla Commissione è stimato a 30 000 EUR. I costi di adeguamento una tantum sono stimati ammontare a 460 000 EUR.

³² GU C 326 del 26.10.2012, pag. 391.

Anche l'elaborazione delle norme in materia di politiche di accesso intelligente avverrà in due fasi. Innanzitutto sarà realizzato uno studio, seguito da due seminari e dall'elaborazione di norme con l'aiuto di un gruppo di esperti. Il costo dello studio è stimato ammontare a 400 000 EUR. Il costo medio di un seminario di due giorni ospitato dalla Commissione è stimato a 30 000 EUR. Saranno necessari due seminari in presenza di questo tipo. Il compenso per gli esperti che partecipano alle riunioni è stimato ammontare a 5 000 EUR per ciascuna riunione. Pertanto i costi di adeguamento una tantum per il PMc7 sono stimati a 470 000 EUR.

5. ALTRI ELEMENTI

• Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione

La Commissione monitorerà e valuterà l'impatto effettivo della legislazione attraverso diverse azioni e una serie di indicatori che le consentiranno di misurare i progressi compiuti nel conseguimento di obiettivi specifici e operativi. Le azioni di monitoraggio comprendono relazioni periodiche (ogni due anni) da parte degli Stati membri sul numero e sul tipo (casuale, mirato e automatizzato) di controlli di conformità effettuati nonché sul numero e sulla categoria delle infrazioni rilevate. Sulla base di tali contributi nazionali, la Commissione preparerà relazioni biennali per il Parlamento europeo e il Consiglio sull'attuazione, da parte degli Stati membri, delle norme in materia di pesi e dimensioni dei veicoli pesanti. Essa trarrà conclusioni sul rispetto, da parte degli Stati membri, dei loro obblighi di applicazione delle norme e sull'osservanza, da parte degli operatori, delle norme sui pesi dei veicoli pesanti. Le relazioni periodiche contribuiranno inoltre a rilevare le tendenze concernenti i livelli di conformità e l'efficacia delle attività e degli strumenti di applicazione delle norme. La Commissione continuerà a collaborare con il gruppo di esperti sui pesi e le dimensioni, che la aiuterà a individuare e discutere i casi di interpretazioni divergenti delle norme dell'UE in materia di pesi e dimensioni, nonché le diverse prescrizioni e pratiche di applicazione nazionali. L'obiettivo è stabilire approcci comuni ed emanare orientamenti laddove necessario. Inoltre, i sistemi di monitoraggio e informazione che saranno istituiti dagli Stati membri contribuiranno a valutare gli sviluppi nell'uso di EMS e del corrispondente ambito operativo, il livello di trasporto di carichi indivisibili e le condizioni operative nazionali.

• Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta

L'articolo 1 modifica la direttiva 96/53/CE del Consiglio. Le norme principali che modificano sostanzialmente la direttiva o aggiungono elementi nuovi sono illustrate di seguito.

Articolo 1, punto 1)

L'articolo 1 è modificato per aggiornare i riferimenti alla normativa pertinente in materia di omologazione e vigilanza del mercato dei veicoli e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli

Articolo 1, punto 2)

L'articolo 2 è modificato per allineare le definizioni di "rimorchio" e "semirimorchio" e le procedure di misurazione delle dimensioni massime autorizzate a quelle della normativa in materia di omologazione dei veicoli, aggiungendo le definizioni chiave di "sistema modulare

europeo" e di "trasportatore di veicoli" e la definizione di "piattaforma eFTI" a norma del regolamento (UE) 2020/1056³³.

La definizione di operazione di trasporto intermodale e i necessari riferimenti a questi tipi di trasporto nella versione riveduta dell'allegato I sono anch'essi modificati al fine di consentire ad autocarri, rimorchi e semirimorchi utilizzati nelle operazioni intermodali di beneficiare delle stesse franchigie di sovraccarico previste per i veicoli stradali che trasportano container o casse mobili e che sono utilizzati nel trasporto intermodale containerizzato. Ciò incoraggerà gli operatori del trasporto su strada a effettuare anche attività di trasporto intermodale non containerizzato.

Articolo 1, punto 3)

L'articolo 4 è così modificato:

- per garantire chiarezza giuridica in merito alla circolazione di veicoli pesanti che superano i pesi e le dimensioni stabiliti dalla direttiva, il paragrafo 1, lettera c), conferma che, qualora gli Stati membri si avvalgano delle deroghe nazionali consentite a norma del paragrafo 2, ciò non genera automaticamente il diritto a effettuare operazioni transfrontaliere da parte di veicoli più pesanti e/o più lunghi;
- il paragrafo 3 rispecchia il fatto che anche il trasporto di carichi indivisibili può comportare un eccesso in termini di peso e un eccesso in termini di dimensioni. Inoltre impone agli Stati membri di semplificare e snellire le procedure per il rilascio delle autorizzazioni nazionali o l'adozione di disposizioni analoghe per il trasporto di carichi indivisibili, al fine di ridurre al minimo gli oneri amministrativi per gli operatori ed evitare ritardi. Introduce inoltre l'obbligo di cooperazione tra gli Stati membri per quanto concerne le prescrizioni relative alla segnaletica o alla marcatura dei veicoli ed evita ostacoli sproporzionati sotto forma di requisiti linguistici nazionali;
- un nuovo paragrafo 4 bis stabilisce le condizioni per la circolazione di sistemi modulari europei (EMS), che possono essere utilizzati al di fuori dei regimi di prova di cui al paragrafo 5, senza limitazione al loro ruolo di salvaguardia per garantire una concorrenza leale, come stabilito all'articolo 4, paragrafo 4, lettera b). Al fine di garantire condizioni eque di concorrenza e non discriminazione, questo nuovo paragrafo consente agli Stati membri di autorizzare gli EMS nel traffico nazionale e internazionale, purché siano soddisfatte condizioni specifiche, tra cui la messa a disposizione di informazioni pertinenti da parte degli operatori stradali in modo chiaro, accessibile e trasparente, in particolare attraverso un unico sistema nazionale di informazione e comunicazione stabilito da tali Stati membri;
- la modifica del paragrafo 5 consente di estendere l'ambito di applicazione geografico delle prove volte a testare, valutare e introdurre progressivamente tecnologie nuove e regimi nuovi, compresi gli EMS, che potrebbero essere condotte anche a livello transfrontaliero, ne rafforza la natura temporanea e stabilisce un periodo massimo di 5 anni per tali prove con gli EMS. Il nuovo comma prevede che gli Stati membri debbano istituire un sistema di monitoraggio per trarre vantaggio a livello di Unione

³³ Regolamento (UE) 2020/1056 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, relativo alle informazioni elettroniche sul trasporto merci (GU L 249 del 31.7.2020, pag. 33).

dagli insegnamenti tratti dalla tecnologia testata nelle prove, nonché garantire la comparabilità delle informazioni raccolte, compreso l'impatto degli EMS;

- un nuovo paragrafo 5 bis conferisce alla Commissione il potere di definire le serie minime di dati e gli indicatori di prestazione che dovranno essere forniti dai sistemi nazionali di monitoraggio ai fini del monitoraggio dell'uso di EMS e delle prove.

Articolo 1, punto 4)

È inserito un nuovo articolo 4 bis, in base al quale gli Stati membri devono istituire e gestire un sistema elettronico nazionale di informazione e comunicazione che offra agli operatori un punto di accesso unico per ottenere tutte le informazioni necessarie per trasportare carichi indivisibili, utilizzare gli EMS negli Stati membri che consentano loro di procedere in tal senso e presentare domande per l'ottenimento di autorizzazioni per il trasporto di carichi indivisibili. Al fine di agevolare ulteriormente le procedure amministrative, tale norma stabilisce inoltre che la Commissione può definire un modulo di domanda standard comune per gli operatori di carichi indivisibili e armonizzare ulteriormente le norme e le procedure per il rilascio delle autorizzazioni.

Articolo 1, punto 5)

Un nuovo articolo 4 ter elimina gli ostacoli artificiali alla circolazione transfrontaliera di autocarri più pesanti che impediscono al trasporto su strada di migliorare la sua efficienza operativa, energetica e ambientale nella transizione verso operazioni a emissioni zero. Consente temporaneamente il ricorso a veicoli pesanti da 44 tonnellate alimentati a combustibili fossili nelle operazioni internazionali soltanto su strada tra gli Stati membri che accettano tali veicoli più pesanti nelle operazioni nazionali. Consente inoltre temporaneamente l'utilizzo di tali veicoli nel trasporto intermodale, consentendo il peso supplementare. Il periodo di transizione è tale da garantire la disponibilità sufficiente di veicoli pesanti a emissioni zero sul mercato, fornendo agli operatori il tempo necessario per rinnovare le loro flotte attuali. La data di scadenza di tale misura temporanea è legata al previsto aumento della diffusione di veicoli a emissioni zero, che secondo le proiezioni sarà pari a circa il 50 % delle nuove immatricolazioni, secondo l'analisi contenuta nella valutazione d'impatto che accompagna la proposta della Commissione di modifica del regolamento (UE) 2019/1242 (SWD(2023) 88 final).

Articolo 1, punto 6)

L'articolo 6, paragrafo 1, modificato aggiorna i riferimenti alle norme UE applicabili, mentre il paragrafo 5 modificato allinea il riferimento alle informazioni che devono essere incluse nella prova di conformità rispetto ai pesi massimi di cui all'allegato I.

Un nuovo paragrafo 7 nel contesto dell'articolo 6 prevede che l'organizzatore dell'operazione di trasporto intermodale metta a disposizione i dati pertinenti sul trasporto di merci tramite una piattaforma di informazioni elettroniche sul trasporto merci (eFTI) conformemente al regolamento (UE) 2020/1056 e che tali informazioni siano accessibili alle autorità pertinenti.

Articolo 1, punto 7)

L'articolo 8 ter modificato aggiorna i riferimenti alle norme UE applicabili concernenti la legislazione in materia di omologazione.

Articolo 1, punto 8)

Con un potenziale limitato di miglioramento della prestazione energetica, nella maggior parte degli Stati membri i trasportatori di veicoli con carrozzerie aperte sono attualmente autorizzati a superare la lunghezza massima autorizzata per i carichi a sbalzo, una circostanza questa che ne aumenta notevolmente la capacità di carico. Un nuovo articolo 8 quater armonizza le norme in materia di carichi a sbalzo per tali veicoli e conferma la liceità del ricorso agli stessi nel trasporto internazionale.

Articolo 1, punto 9)

L'articolo 9 bis, paragrafo 1, modificato chiarisce che il superamento delle lunghezze massime previste per le cabine allungate può essere tale da consentire anche di alloggiare tecnologie a zero emissioni, quali le batterie e i serbatoi di idrogeno, nei veicoli dotati di cabine allungate. Aggiorna ulteriormente il riferimento alle norme UE applicabili concernenti la legislazione in materia di omologazione di cui al paragrafo 2.

Articolo 1, punto 10)

Sostituendo l'articolo 10 ter e includendo le necessarie modifiche nella versione riveduta dell'allegato I, la proposta stabilisce deroghe ai pesi massimi e alle dimensioni massime dei veicoli pesanti a emissioni zero che compensano il peso e lo spazio di sistemi di propulsione a emissioni zero e delle relative apparecchiature. Inoltre, con le modifiche relative all'allegato I, la proposta elimina la condizione secondo cui il peso supplementare massimo per i veicoli pesanti a emissioni zero deve essere limitato al peso della tecnologia a emissioni zero.

Articolo 1, punto 11)

L'articolo 10 quater è modificato a seguito dell'aggiunta di un nuovo paragrafo all'articolo 10 ter, in modo da chiarire che la possibilità di fissare le lunghezze massime di cui a tale disposizione è soggetta, se del caso, anche all'applicazione dell'articolo 10 ter, paragrafo 2.

Articolo 1, punto 12)

L'articolo 10 quinquies tiene conto della diffusione minima dei sistemi di pesatura in movimento nella rete transeuropea dei trasporti su strada prevista nella proposta di regolamento della Commissione sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della sezione stradale della rete transeuropea dei trasporti. Ciò garantisce la coerenza esterna tra i due strumenti giuridici e sostiene le prescrizioni in materia di applicazione delle norme di cui al presente articolo. L'articolo 10 quinquies, paragrafo 2, stabilisce inoltre un livello minimo di controlli di conformità che gli Stati membri devono effettuare, compresi i controlli notturni.

Articolo 1, punto 13)

Un nuovo articolo 10 quinquies bis stabilisce condizioni minime comuni per la diffusione volontaria di regimi di politiche di accesso intelligente da parte degli Stati membri e garantisce che essi siano allineati al quadro giuridico stabilito dalla direttiva 2010/40/UE, in particolare per quanto concerne lo scambio di dati pertinenti in tempo reale. Chiarisce inoltre

che tali regimi sono concepiti come uno strumento per una migliore applicazione delle norme in materia di circolazione stradale e non dovrebbero dar luogo a restrizioni discriminatorie o sproporzionate alla libera circolazione di beni e servizi che ostacolino il corretto funzionamento del mercato interno.

Articolo 1, punto 14)

Modificando l'articolo 10 septies e includendo le necessarie modifiche all'allegato I, l'altezza massima dei veicoli o dei veicoli combinati che trasportano container con un'altezza esterna standard di 9' 6" piedi (container ad alta cubatura) è incrementata al fine di facilitare ulteriormente lo sviluppo del trasporto intermodale.

Articolo 1, punto 15)

L'articolo 10 octies specifica le informazioni necessarie per valutare le prestazioni della direttiva in modo adeguato e regolare, per valutarne l'impatto sul sistema di trasporto nel suo complesso e per monitorare le prove e i regimi messi in atto negli Stati membri per garantire che essi apportino beneficio all'UE, senza creare un onere inutile o ingiustificato per gli Stati membri. La Commissione introdurrà un modulo standard di comunicazione in formato elettronico al fine di agevolare gli obblighi di comunicazione degli Stati membri e garantire la comparabilità delle informazioni fornite.

Articolo 1, punto 16)

L'articolo 10 nonies, paragrafo 2, chiarisce che il potere di adottare atti delegati conferito alla Commissione a norma di tale disposizione riguarda anche gli atti delegati di cui all'articolo 4, paragrafo 5 bis.

Articolo 1, punto 17)

Un nuovo paragrafo 4 inserito nel contesto dell'articolo 10 decies contiene un riferimento alla procedura che la Commissione dovrebbe seguire per adottare atti di esecuzione di applicazione immediata, adeguati per le misure di emergenza.

Articolo 1, punto 18)

L'articolo 10 undecies è soppresso in quanto la Commissione ha già adempiuto l'obbligo di cui a tale articolo pubblicando la relazione in questione.

Articolo 1, punto 19)

L'articolo 10 duodecies introduce una disposizione in caso di emergenza per offrire agli Stati membri la flessibilità necessaria per far fronte a situazioni di crisi, comprese quelle che si verificano al di fuori dell'UE. I singoli Stati membri o, qualora le circostanze interessino più di uno Stato membro, la Commissione mediante atti di esecuzione di applicazione immediata, possono fare ricorso temporaneamente alla clausola di emergenza al fine di concedere deroghe alle norme stabilite nella direttiva.

Articolo 1, punto 20)

L'allegato I è sostituito per introdurre le modifiche necessarie relative a determinati valori di taluni tipi di veicoli pesanti, compresi quelli di cui sopra e per quanto riguarda gli articoli 2 e 10 ter e l'articolo 10 septies, paragrafo 1, nonché per rendere più chiari i valori di cui all'allegato. Le modifiche dei valori riguardano l'altezza aggiuntiva per i veicoli che trasportano container ad alta cubatura, il peso massimo dei veicoli a motore a 5 assi e il valore fisso di peso supplementare e di peso supplementare per asse per i veicoli a emissioni zero.

Articolo 1, punto 21)

L'allegato III è modificato per aggiornare il riferimento alle norme UE applicabili.

Articolo 2

All'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (UE) 2020/1056 è inserito un nuovo trattino vi) per applicare tale regolamento alle prescrizioni relative alle informazioni regolamentari di cui all'articolo 6, paragrafo 6, della direttiva 96/53/CE.

Articolo 3

L'articolo 3 stabilisce il termine per il recepimento della direttiva modificata da parte degli Stati membri.

Articolo 4

L'articolo 4 fissa la data di entrata in vigore della direttiva modificata al ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 5

L'articolo 5 dispone che gli Stati membri sono destinatari della direttiva modificata.

Proposta di

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

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 europeo³⁴,
visto il parere del Comitato delle regioni³⁵,
deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,
considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 96/53/CE del Consiglio³⁶ stabilisce i pesi e le dimensioni massimi consentiti dei veicoli pesanti che possono circolare sulle strade dell'Unione al fine di garantire la sicurezza stradale e il buon funzionamento del mercato interno, nonché di promuovere l'efficienza energetica e operativa delle operazioni di trasporto e di ridurre le emissioni di gas a effetto serra derivanti da tali operazioni. La valutazione della direttiva 96/53/CE ha dimostrato che essa è stata solo parzialmente efficace nel conseguire i suoi obiettivi in materia di sicurezza stradale, mercato interno e ambiente ed è necessario adattarne le disposizioni per tenere conto degli sviluppi tecnologici e promuovere l'innovazione, affrontare le mutevoli sfide del mercato dei trasporti e contribuire alle priorità politiche dell'Unione in materia di decarbonizzazione dei trasporti.
- (2) La comunicazione della Commissione *Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro*³⁷ chiarisce che, al fine di contribuire al conseguimento dell'obiettivo del Green Deal europeo³⁸ di ridurre del 90 % le emissioni di gas a effetto serra prodotte dai trasporti entro il 2050, è necessario rendere tutti i modi di trasporto più sostenibili, rendere ampiamente disponibili alternative sostenibili in un sistema di trasporto multimodale e mettere in atto gli incentivi giusti per guidare la transizione verso un sistema di trasporto a inquinamento zero nell'Unione.

³⁴ GU C [...] del [...], pag. [...].

³⁵ GU C [...] del [...], pag. [...].

³⁶ GU L 235 del 17.9.1996, pag. 59.

³⁷ COM(2020) 789 final.

³⁸ COM(2019) 640 final.

- (3) Razionalizzando e chiarendo le norme in materia di pesi e dimensioni dei veicoli pesanti adibiti al trasporto su strada, è necessario affrontare le inefficienze energetiche e operative delle operazioni di trasporto transfrontaliero, fornire forti incentivi agli operatori per l'adozione di tecnologie a emissioni zero, facilitando nel contempo l'uso delle soluzioni di risparmio energetico esistenti, nonché sostenere ulteriormente le operazioni di trasporto intermodale di merci. Al fine di ridurre al minimo gli oneri amministrativi, prevenire distorsioni della concorrenza e ridurre i rischi per la sicurezza stradale e i danni alle infrastrutture stradali, è opportuno armonizzare talune prescrizioni relative all'uso di veicoli più pesanti e più lunghi e rafforzare l'applicazione delle norme in vigore.
- (4) Per conseguire tali obiettivi è auspicabile trovare il giusto equilibrio tra efficienza economica, sostenibilità ambientale, protezione delle infrastrutture stradali e aspetti relativi alla sicurezza stradale.
- (5) I tipi di veicoli pesanti e i valori di peso di tali veicoli sono stati definiti con riferimento alla legislazione dell'Unione in materia di omologazione e vigilanza del mercato dei veicoli e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, in particolare i regolamenti (UE) 2018/858³⁹ e (UE) 2019/2144⁴⁰ del Parlamento europeo e del Consiglio. È pertanto auspicabile aggiornare i riferimenti a tali atti giuridici pertinenti, al fine di garantire la chiarezza del quadro legislativo applicabile.
- (6) Le disposizioni di cui alla direttiva 96/53/CE integrano la direttiva 92/106/CEE del Consiglio⁴¹ per quanto concerne la promozione e il sostegno della crescita del trasporto intermodale. La definizione di operazione di trasporto intermodale dovrebbe pertanto essere allineata alla terminologia applicata nella direttiva 92/106/CEE, al fine di consentire agli autocarri, ai rimorchi e ai semirimorchi utilizzati nelle operazioni intermodali di beneficiare delle medesime franchigie di sovraccarico previste per i

³⁹ Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE (GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1) e regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2019, relativo ai requisiti di omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli, per quanto riguarda la loro sicurezza generale e la protezione degli occupanti dei veicoli e degli altri utenti vulnerabili della strada, che modifica il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio e abroga i regolamenti (CE) n. 78/2009, (CE) n. 79/2009 e (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti (CE) n. 631/2009, (UE) n. 406/2010, (UE) n. 672/2010, (UE) n. 1003/2010, (UE) n. 1005/2010, (UE) n. 1008/2010, (UE) n. 1009/2010, (UE) n. 19/2011, (UE) n. 109/2011, (UE) n. 458/2011, (UE) n. 65/2012, (UE) n. 130/2012, (UE) n. 347/2012, (UE) n. 351/2012, (UE) n. 1230/2012 e (UE) 2015/166 della Commissione (GU L 325 del 16.12.2019, pag. 1).

⁴⁰ Regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2019, relativo ai requisiti di omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli, per quanto riguarda la loro sicurezza generale e la protezione degli occupanti dei veicoli e degli altri utenti vulnerabili della strada, che modifica il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio e abroga i regolamenti (CE) n. 78/2009, (CE) n. 79/2009 e (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti (CE) n. 631/2009, (UE) n. 406/2010, (UE) n. 672/2010, (UE) n. 1003/2010, (UE) n. 1005/2010, (UE) n. 1008/2010, (UE) n. 1009/2010, (UE) n. 19/2011, (UE) n. 109/2011, (UE) n. 458/2011, (UE) n. 65/2012, (UE) n. 130/2012, (UE) n. 347/2012, (UE) n. 351/2012, (UE) n. 1230/2012 e (UE) 2015/166 della Commissione (GU L 325 del 16.12.2019, pag. 1).

⁴¹ 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).

veicoli stradali che trasportano container o casse mobili e utilizzati nel trasporto intermodale containerizzato. Tale incentivo in materia di peso dovrebbe incoraggiare i trasportatori su strada a effettuare anche trasporti intermodali non containerizzati.

- (7) Al fine di garantire un'interpretazione comune e un'attuazione uniforme delle disposizioni della presente direttiva nel traffico nazionale e internazionale, è necessario chiarire che le deroghe nazionali a taluni limiti di pesi e dimensioni massimi consentiti per determinati tipi di veicoli che circolano nel traffico nazionale non si applicano automaticamente ai veicoli utilizzati nel contesto di operazioni transfrontaliere.
- (8) Il trasporto di carichi indivisibili costituisce un segmento di mercato importante legato ai settori strategici delle energie rinnovabili, dell'ingegneria civile e delle infrastrutture, del petrolio e del gas, dell'industria pesante e della produzione di energia elettrica. Nonostante il valore riconosciuto degli attuali orientamenti europei sulle migliori pratiche in materia di trasporti eccezionali, adottati da esperti designati dagli Stati membri, sono stati compiuti scarsi progressi verso la semplificazione e l'armonizzazione delle norme e delle procedure per ottenere autorizzazioni per il trasporto di carichi indivisibili. Fatto salvo il diritto degli Stati membri di stabilire le condizioni necessarie per garantire il trasporto sicuro di carichi indivisibili nel loro territorio, gli Stati membri dovrebbero cooperare per armonizzare, per quanto possibile, tali prescrizioni al fine di evitare il moltiplicarsi di condizioni divergenti che perseguono la medesima finalità. Gli Stati membri dovrebbero inoltre garantire che le prescrizioni nazionali siano proporzionate e non discriminatorie, astenendosi dall'imporre prescrizioni ingiustificate quali la buona conoscenza della lingua nazionale dello Stato membro interessato. Al fine di ridurre gli oneri amministrativi per gli operatori e garantire operazioni efficienti, eque e sicure, è fondamentale istituire un sistema trasparente, armonizzato e di facile utilizzo per l'ottenimento delle autorizzazioni.
- (9) I sistemi modulari europei sono stati ampiamente utilizzati e sottoposti a prove e si sono rivelati una soluzione interessante per migliorare l'efficienza economica ed energetica delle operazioni di trasporto, garantendo nel contempo la sicurezza stradale e la protezione delle infrastrutture, grazie al fatto che sono stati circoscritti a parti adeguate delle reti stradali. Date le specificità nazionali, i diversi interessi economici, le esigenze di trasporto e le diverse capacità delle infrastrutture di trasporto presenti negli Stati membri, questi ultimi si trovano nella posizione migliore per valutare e autorizzare la circolazione di sistemi modulari europei nei loro territori. Nel contempo, al fine di ampliare gli impatti socioeconomici e ambientali positivi del ricorso ai sistemi modulari europei, è fondamentale eliminare gli ostacoli inutili al loro utilizzo nelle operazioni transfrontaliere tra Stati membri confinanti che consentono la circolazione di tali veicoli combinati sul loro territorio, senza limitazioni in termini di numero di frontiere attraversate, purché rispettino i pesi e le dimensioni massimi autorizzati per i sistemi modulari europei stabiliti dagli Stati membri all'interno dei rispettivi territori. Ciò al fine di garantire che i sistemi modulari europei utilizzati nelle operazioni transfrontaliere rispettino il limite comune inferiore di peso e dimensione applicabile a tali sistemi in detti Stati membri. Ai fini della sicurezza delle operazioni, della trasparenza e della chiarezza giuridica, è opportuno stabilire condizioni comuni per la circolazione di sistemi modulari europei nel traffico nazionale e internazionale, anche fornendo informazioni chiare in merito ai limiti in termini di pesi e dimensioni per i sistemi modulari europei e in merito alle parti della rete stradale compatibili con le specifiche di tali veicoli, e il monitoraggio degli impatti dell'uso dei sistemi

modulari europei sulla sicurezza stradale, sulle infrastrutture stradali, sulla cooperazione modale, nonché sugli impatti ambientali dei sistemi modulari europei sul sistema di trasporto, compresi gli impatti sulla quota modale.

- (10) Gli Stati membri dovrebbero continuare a essere autorizzati a condurre prove su base temporanea. Le nuove tecnologie che consentono la ricarica in movimento, quali i pannelli solari, i pantografi e le strade elettrificate, oppure la progressiva introduzione di sistemi modulari europei negli Stati membri, possono in effetti richiedere il superamento dei pesi e delle dimensioni massimi in un ambiente di prova, anche nelle tratte transfrontaliere della rete stradale. Di conseguenza gli Stati membri dovrebbero continuare a essere autorizzati a condurre tali prove ed essere in grado di testare la compatibilità transfrontaliera di nuove tecnologie e nuove concezioni. La natura temporanea e innovativa delle prove deve essere chiarita stabilendo un periodo di tempo massimo per il loro svolgimento. Allo stesso tempo il numero di prove di nuove tecnologie e di regimi innovativi non dovrebbe essere limitato, al fine di evitare di ostacolare l'innovazione. Gli Stati membri dovrebbero monitorare e valutare periodicamente le prestazioni e gli impatti delle prove condotte in relazione a nuove tecnologie e nuove concezioni sulla sicurezza stradale, sulle infrastrutture stradali, sulla cooperazione modale, nonché gli impatti ambientali sul sistema dei trasporti, quali gli impatti sulla quota modale.
- (11) Il trasporto di carichi indivisibili effettuato da veicoli o veicoli combinati che superano i pesi o le dimensioni massimi e il ricorso a sistemi modulari europei, tenuto conto delle loro esigenze in termini di caratteristiche di sicurezza supplementari e di infrastrutture adeguate, richiede che si presti particolare attenzione a elementi quali la trasparenza delle informazioni pertinenti, la certezza del diritto e l'armonizzazione delle procedure di autorizzazione. È pertanto necessario che gli Stati membri istituiscano un unico sistema elettronico di informazione e comunicazione contenente tutte le informazioni pertinenti relative alle condizioni operative e amministrative per il trasporto di carichi indivisibili e per l'uso di sistemi modulari europei, presentate in modo chiaro e facilmente accessibile. Tale sistema nazionale dovrebbe inoltre consentire agli operatori di ottenere le informazioni e di presentare per via elettronica, in un formato standardizzato, la domanda per l'ottenimento di autorizzazioni speciali per il trasporto di carichi indivisibili nello Stato membro interessato.
- (12) Gli ostacoli artificiali al trasporto transfrontaliero di autocarri più pesanti utilizzati principalmente nel trasporto su lunghe distanze (quali i veicoli combinati con 5 e 6 assi) dovrebbero essere eliminati in modo armonizzato per trarre vantaggio, a breve termine, dall'efficienza operativa, energetica e ambientale legata alla maggiore capacità di carico concessa dagli Stati membri, anche per il trasporto intermodale. Al fine di guidare in maniera efficace la transizione verso una mobilità a emissioni zero è necessario abbandonare gradualmente il ricorso a tali autocarri più pesanti alimentati a combustibili fossili a partire dal 2035, anno in cui si prevede che la penetrazione sul mercato dei veicoli pesanti a emissioni zero aumenterà in modo significativo fino a circa il 50 % delle nuove immatricolazioni di veicoli pesanti. Dopo l'eliminazione graduale, gli autocarri più pesanti dovrebbero continuare a essere autorizzati nel traffico nazionale mentre, nel traffico internazionale, dovrebbero rispettare i pesi massimi autorizzati di cui all'allegato I della direttiva 96/53/CE, che limita la franchigia di sovraccarico ai veicoli a emissioni zero e ai veicoli coinvolti in un'operazione di trasporto intermodale.
- (13) La prova del rispetto da parte dei veicoli dei valori di cui alla direttiva 96/53/CE dovrebbe contenere informazioni complete conformemente alle norme aggiornate

dell'Unione in materia di procedure e specifiche tecniche uniformi per l'omologazione dei veicoli. È pertanto opportuno aggiornare i riferimenti alle norme dell'Unione applicabili, al fine di includere un riferimento specifico al regolamento di esecuzione (UE) 2021/535 della Commissione⁴². Le informazioni che dovrebbero essere incluse nella prova di conformità dovrebbero essere ulteriormente allineate ai pesi massimi autorizzati a norma della direttiva 96/53/CE. Il controllo della natura intermodale di un'operazione di trasporto, di cui all'articolo 2, può essere particolarmente impegnativo nel trasporto non containerizzato. Al fine di garantire che la franchigia di sovraccarico per i veicoli pesanti coinvolti in operazioni di trasporto intermodale sia utilizzata in modo appropriato, è necessario che gli operatori forniscano una prova della natura intermodale dell'operazione. Le piattaforme per i dati digitali sui trasporti istituite a norma del regolamento (UE) 2020/1056 del Parlamento europeo e del Consiglio⁴³ ("piattaforme eFTI") forniscono uno strumento adeguato in quanto sono concepite per comprendere le prescrizioni relative alle informazioni regolamentari di cui agli articoli 3 e 7 della direttiva 92/106/CEE. Di conseguenza l'utilizzo di una piattaforma eFTI dovrebbe essere reso obbligatorio per registrare e mettere a disposizione le pertinenti informazioni sui trasporti, per quanto concerne i modi di trasporto utilizzati per trasportare le merci.

- (14) I trasportatori di veicoli con carrozzerie aperte hanno possibilità decisamente limitate di ridurre il loro consumo energetico mediante un'aerodinamica migliore. Le divergenze tra le norme nazionali in materia di trasporto di carichi a sbalzo su trasportatori di veicoli provocano distorsioni della concorrenza e limitano in modo significativo il loro potenziale di migliorare l'efficienza operativa e le prestazioni energetiche nel contesto del traffico internazionale. Al fine di garantire il corretto conseguimento di tali obiettivi è pertanto necessario armonizzare le norme relative al trasporto di carichi a sbalzo da parte di trasportatori di veicoli a carrozzerie aperte.
- (15) I veicoli pesanti con cabine allungate hanno iniziato a entrare sul mercato, abbinati a sistemi di propulsione a emissioni zero. L'utilizzo di sistemi di propulsione a emissioni zero richiede, a seconda della tecnologia, spazio supplementare che non dovrebbe essere conteggiato a scapito del carico effettivo del veicolo, in modo da non penalizzare in termini economici il settore del trasporto su strada a emissioni zero. È pertanto opportuno chiarire che il superamento delle lunghezze massime previste per le cabine allungate può essere tale da fornire lo spazio necessario per alloggiare tecnologie a emissioni zero, quali batterie e serbatoi di idrogeno, a condizione che non siano compromesse le caratteristiche di sicurezza, efficienza e comfort delle cabine aerodinamiche.
- (16) Analogamente alla necessità di spazi supplementari, le norme attuali non sono adatte a compensare il peso supplementare dei veicoli pesanti a emissioni zero, in particolare nel trasporto su lunghe distanze. I veicoli combinati a emissioni zero, nonché i veicoli passeggeri più comuni in uso nell'Unione, necessitano di beneficiare di peso supplementare e di peso per asse supplementare. Tecnologie più leggere e

⁴² Regolamento di esecuzione (UE) 2021/535 della Commissione, del 31 marzo 2021, recante modalità di applicazione del regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le procedure e le specifiche tecniche uniformi per l'omologazione di veicoli e di sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, relativamente alle caratteristiche costruttive generali e alla sicurezza (GU L 117 del 6.4.2021, pag. 1).

⁴³ Regolamento (UE) 2020/1056 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, relativo alle informazioni elettroniche sul trasporto merci (GU L 249 del 31.7.2020, pag. 33).

un'aerodinamica migliore renderanno più efficiente l'utilizzo di sistemi di propulsione a emissioni zero (ad esempio, per consentire percorsi più lunghi e una durata più lunga della batteria) riducendone il consumo energetico. Al fine di fornire ulteriori incentivi alla diffusione di veicoli pesanti a emissioni zero e promuovere lo sviluppo tecnologico, nonché le apparecchiature di veicoli con un'aerodinamica migliorata, è opportuno che le franchigie di sovraccarico siano pertanto separate dal peso della tecnologia a emissioni zero.

- (17) Un'applicazione efficace, efficiente e coerente delle norme è della massima importanza per garantire una concorrenza non falsata tra gli operatori, nonché per eliminare i rischi per la sicurezza stradale e per le infrastrutture stradali posti dai veicoli che superano illecitamente i pesi o le dimensioni applicabili. Al fine di orientare meglio i controlli su strada verso i veicoli sovraccarichi, e qualora scelgano di utilizzare sistemi automatici collocati sulle infrastrutture stradali, gli Stati membri dovrebbero garantire come minimo la diffusione di tali sistemi nella sezione stradale della rete transeuropea dei trasporti. Inoltre, al fine di garantire l'affidabilità e la coerenza dell'applicazione in tutta l'Unione, il livello minimo obbligatorio di controlli che gli Stati membri devono effettuare dovrebbe essere stabilito in modo proporzionale al livello di traffico sul loro territorio di veicoli che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva, compreso un numero adeguato di controlli durante le ore notturne.
- (18) Al fine di rafforzare ulteriormente l'applicazione delle norme e il monitoraggio della circolazione di veicoli pesanti sulle strade dell'Unione, ridurre la congestione, migliorare la sicurezza stradale, ridurre i rischi di danni alle infrastrutture e promuovere operazioni di trasporto sostenibili, gli Stati membri dovrebbero essere incoraggiati a istituire regimi di politiche di accesso intelligente che garantiscano il rispetto delle norme in materia di pesi e dimensioni massimi autorizzati. Nell'istituire tali regimi, gli Stati membri dovrebbero applicare requisiti minimi comuni al fine di garantire l'armonizzazione e l'interoperabilità in tutta l'UE, in particolare per quanto concerne l'accessibilità e il formato dei dati pertinenti da scambiare. Tali regimi dovrebbero contribuire a far sì che il veicolo giusto con il carico giusto operi sulla strada giusta e al momento giusto al fine di garantire un impatto minimo sull'ambiente, sulle infrastrutture, sulla salute e sulla sicurezza umana nonché sulla società. L'istituzione di tali regimi dovrebbe avvalersi di sistemi di trasporto intelligenti avanzati, quali la comunicazione veicolo-infrastruttura, la comunicazione veicolo-rete, la condivisione di dati in tempo reale e il monitoraggio a distanza, al fine di garantire la sicurezza e la fluidità del traffico dei veicoli pesanti e tali regimi non dovrebbero comportare restrizioni sproporzionate o discriminatorie al traffico.
- (19) Al fine di promuovere la crescita del sistema di trasporto multimodale, il trasporto containerizzato dovrebbe essere ulteriormente agevolato consentendo ai veicoli stradali di raggiungere un'altezza aggiuntiva per trasportare container ad alta cubatura.
- (20) Il Parlamento europeo e il Consiglio dovrebbero essere regolarmente informati dei risultati dei controlli di conformità effettuati dalle autorità competenti degli Stati membri in merito alla diffusione e all'uso di strumenti di applicazione e sistemi di monitoraggio, in particolare nel contesto della valutazione degli impatti operativi, sulla sicurezza e sull'ambiente dell'uso di veicoli più pesanti e/o più lunghi, compresi i veicoli combinati modulari. Tali informazioni, fornite dagli Stati membri, dovrebbero consentire alla Commissione di monitorare gli sviluppi del mercato e il rispetto della direttiva 96/53/CE. Al fine di agevolare la trasmissione delle informazioni necessarie alla Commissione da parte degli Stati membri e per garantire l'uniformità e la

comparabilità dei dati, consentendo di monitorare la conformità e valutare l'efficacia complessiva della direttiva 96/53/CE, è auspicabile che la Commissione stabilisca un formato di comunicazione uniforme e di facile utilizzo.

- (21) Per consentire una risposta rapida del settore del trasporto su strada a qualsiasi crisi, quali catastrofi naturali, pandemie, conflitti militari o guasti delle infrastrutture, è necessario introdurre nella direttiva 96/53/CE una clausola di emergenza che consenta temporaneamente la circolazione di veicoli pesanti che superano i pesi e/o le dimensioni massimi consentiti, al fine di garantire la continuità della fornitura dei beni e dei servizi necessari. Tale clausola eccezionale dovrebbe essere applicata soltanto se l'interesse pubblico lo richiede e a condizione che la sicurezza stradale non ne risulti compromessa.
- (22) Al fine di garantire che i sistemi di monitoraggio che gli Stati membri devono istituire per valutare l'impatto dei sistemi modulari europei e le prove siano conformi alle prescrizioni minime armonizzate, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di integrare la direttiva 96/53/CE per quanto riguarda la determinazione delle serie minime di dati e/o degli indicatori di prestazione che tali sistemi di monitoraggio devono fornire. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016⁴⁴. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.
- (23) Al fine di garantire condizioni uniformi di attuazione della presente direttiva, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione affinché stabilisca un modulo di domanda standard comune e armonizzi le norme e le procedure per il rilascio di autorizzazioni nazionali o disposizioni analoghe per i veicoli o i veicoli combinati che superano i pesi e/o le dimensioni massimi e che sono destinati a trasportare carichi indivisibili, definisca un formato standard di comunicazione che consenta agli Stati membri di rispettare i loro obblighi di comunicazione e stabilisca deroghe temporanee all'applicazione dei limiti di peso e di dimensioni utilizzati nel traffico internazionale tra Stati membri colpiti da una crisi. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio⁴⁵.
- (24) Tenuto conto delle numerose modifiche dell'allegato I della direttiva 96/53/CE relative alla necessità di fornire ulteriori incentivi alla diffusione di veicoli pesanti a emissioni zero, alla necessità di armonizzare il peso massimo dei veicoli a motore a 5 assi e alla necessità di promuovere il trasporto intermodale, è opportuno, per motivi di chiarezza, sostituire detto allegato.

⁴⁴ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

⁴⁵ 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).

- (25) Al fine di aggiungere le informazioni richieste a norma della direttiva 96/53/CE all'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2020/1056, tale regolamento deve essere modificato.
- (26) Poiché gli obiettivi della presente direttiva, ossia garantire la sicurezza stradale, favorire operazioni di trasporto sostenibili ed efficienti e promuovere il funzionamento del mercato interno, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della natura transfrontaliera del trasporto su strada e dei problemi che la presente direttiva intende affrontare, 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.
- (27) Conformemente alla dichiarazione politica comune del 28 settembre 2011 degli Stati membri e della Commissione sui documenti esplicativi⁴⁶, gli Stati membri si sono impegnati ad accompagnare, in casi giustificati, la notifica delle loro misure di recepimento con uno o più documenti che chiariscano il rapporto tra gli elementi costitutivi di una direttiva e le parti corrispondenti degli strumenti nazionali di recepimento. Per quanto riguarda la presente direttiva, il legislatore ritiene che la trasmissione di tali documenti sia giustificata.
- (28) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la direttiva 96/53/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Modifiche della direttiva 96/53/CE

La direttiva 96/53/CE è così modificata:

- 1) l'articolo 1 è così modificato:
 - a) al paragrafo 1, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

"a) alle dimensioni dei veicoli a motore delle categorie M₂ e M₃ e dei loro rimorchi della categoria O e dei veicoli a motore delle categorie N₂ e N₃ e dei loro rimorchi delle categorie O₃ e O₄, quali classificati nell'articolo 4 del regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio*;"
 - b) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Tutti i valori dei pesi indicati nell'allegato I valgono come norme di circolazione e quindi riguardano le condizioni di carico e non le norme di produzione, che sono stabilite nel regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio**.

* Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE)

⁴⁶ GU C 369 del 17.12.2011, pag. 14.

n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE (GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1).

** Regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2019, relativo ai requisiti di omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli, per quanto riguarda la loro sicurezza generale e la protezione degli occupanti dei veicoli e degli altri utenti vulnerabili della strada, che modifica il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio e abroga i regolamenti (CE) n. 78/2009, (CE) n. 79/2009 e (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti (CE) n. 631/2009, (UE) n. 406/2010, (UE) n. 672/2010, (UE) n. 1003/2010, (UE) n. 1005/2010, (UE) n. 1008/2010, (UE) n. 1009/2010, (UE) n. 19/2011, (UE) n. 109/2011, (UE) n. 458/2011, (UE) n. 65/2012, (UE) n. 130/2012, (UE) n. 347/2012, (UE) n. 351/2012, (UE) n. 1230/2012 e (UE) 2015/166 della Commissione (GU L 325 del 16.12.2019, pag. 1).";

2) l'articolo 2 è così modificato:

a) al secondo trattino, la definizione di "rimorchio" è sostituita dalla seguente:

"— "rimorchio", un veicolo quale definito all'articolo 3, punto 17), del regolamento (UE) 2018/858;"

b) al terzo trattino, la definizione di "semirimorchio" è sostituita dalla seguente:

"— "semirimorchio", un veicolo quale definito all'articolo 3, punto 33), del regolamento (UE) 2018/858;"

c) dopo la definizione di "veicolo combinato" è inserita la definizione seguente:

"— "sistema modulare europeo", un veicolo a motore o un veicolo combinato agganciato a uno o più rimorchi o semirimorchi la cui combinazione totale supera la lunghezza massima autorizzata e può superare i pesi massimi autorizzati di cui all'allegato I e in cui ciascun veicolo a motore, rimorchio e semirimorchio non superi i pesi o le dimensioni di cui all'allegato I;"

d) dopo la definizione di "veicolo condizionato" è inserita la seguente definizione:

"— "trasportatore di veicoli", un veicolo combinato costruito o adattato in modo permanente per il trasporto di uno o più altri veicoli;"

e) al quattordicesimo trattino, la definizione di "veicolo alimentato con combustibili alternativi" è sostituita dalla seguente:

"— "veicolo alimentato con combustibili alternativi", un veicolo a motore alimentato interamente da un combustibile alternativo e che è stato omologato nel quadro del regolamento (UE) 2018/858;"

f) al quindicesimo trattino, alla definizione di "operazione di trasporto intermodale", la lettera a) è sostituita dalla seguente:

"a) le operazioni di trasporto combinato quali definite all'articolo 1 della direttiva 92/106/CEE del Consiglio*, o

* 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).";

- g) dopo la definizione di "speditore" è inserita la definizione seguente:
- "— "piattaforma eFTI", una piattaforma contenente informazioni sul trasporto merci istituita a norma del regolamento (UE) 2020/1056 del Parlamento europeo e del Consiglio*;
- * Regolamento (UE) 2020/1056 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, relativo alle informazioni elettroniche sul trasporto merci (GU L 249 del 31.7.2020, pag. 33).";
- h) il secondo comma è sostituito dal seguente:
- "Tutte le dimensioni massime autorizzate di cui all'allegato I sono verificate rispetto ai corrispondenti valori dichiarati per il veicolo specifico nella scheda informativa che accompagna l'omologazione globale UE di un tipo di veicolo, redatta conformemente all'allegato I del regolamento di esecuzione (UE) 2020/683 della Commissione*, senza tolleranze positive.
- * Regolamento di esecuzione (UE) 2020/683 della Commissione, del 15 aprile 2020, che attua il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le prescrizioni amministrative per l'omologazione e la vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli (GU L 163 del 26.5.2020, pag. 1).";
- 3) l'articolo 4 è così modificato:
- a) al paragrafo 1 è aggiunta la seguente lettera c):
- "c) di veicoli o di veicoli combinati adibiti al trasporto internazionale di merci o passeggeri non conformi alle caratteristiche di cui all'allegato I.";
- b) i paragrafi 3 e 4 sono sostituiti dai seguenti:
- "3. I veicoli o i veicoli combinati che superano i pesi massimi e/o le dimensioni massime possono essere ammessi a circolare unicamente se provvisti di autorizzazioni speciali rilasciate dalle autorità competenti o in base a disposizioni analoghe convenute caso per caso con tali autorità allorché detti veicoli o veicoli combinati trasportano o sono destinati al trasporto di carichi indivisibili.
- Gli Stati membri provvedono affinché la procedura per l'ottenimento di autorizzazioni o disposizioni analoghe per il trasporto di carichi indivisibili sia agevole, efficiente e non discriminatoria, riducendo al minimo gli oneri amministrativi ed evitando inutili ritardi.
- Gli Stati membri garantiscono che le condizioni per il rilascio di autorizzazioni o disposizioni analoghe relative al trasporto di carichi indivisibili siano proporzionate e non discriminatorie. In particolare gli Stati membri cooperano per evitare una molteplicità di marcature e segnalazioni dei veicoli e per favorire l'uso di pittogrammi rispetto al testo. Gli Stati membri non impongono prescrizioni in materia di lingua relative al trasporto di carichi indivisibili.
4. Gli Stati membri possono autorizzare la circolazione nel loro territorio di veicoli o di veicoli combinati per il trasporto, che effettuano talune attività di trasporto nazionale che non pregiudicano in modo significativo la concorrenza internazionale nel settore dei trasporti, le cui dimensioni differiscono da quelle stabilite all'allegato I, punti 1.1, 1.2, da 1.4 da 1.8, 4.2 e 4.4.

Le attività di trasporto sono considerate come non pregiudicanti in modo significativo la concorrenza internazionale nel settore dei trasporti qualora ricorra una delle condizioni seguenti:

a) le attività di trasporto sono effettuate, nel territorio di uno Stato membro, da veicoli o veicoli combinati specializzati, in circostanze in cui esse non sono di norma effettuate da veicoli provenienti da altri Stati membri (ad esempio le attività legate allo sfruttamento delle foreste e all'industria forestale);

b) lo Stato membro che consente attività di trasporto nel suo territorio mediante veicoli o veicoli combinati le cui dimensioni differiscono da quelle previste all'allegato I, autorizza anche la circolazione di sistemi modulari europei a norma del paragrafo 4 bis, in modo tale che si possa ottenere almeno la lunghezza di carico autorizzata in detto Stato membro e affinché qualsiasi operatore possa beneficiare di pari condizioni di concorrenza.";

c) è inserito il seguente paragrafo 4 bis:

"4 bis. Gli Stati membri possono consentire la circolazione di sistemi modulari europei nei rispettivi territori nel traffico nazionale e internazionale a condizione che:

a) gli Stati membri rendano pubblicamente disponibili, in modo accessibile e trasparente, le informazioni relative ai pesi e alle dimensioni massimi applicabili alla circolazione di sistemi modulari europei nei rispettivi territori;

b) gli Stati membri rendano pubblicamente disponibili, in modo accessibile e trasparente, le informazioni relative alla parte della rete stradale in cui i sistemi modulari europei possono circolare;

c) gli Stati membri garantiscano la connettività della parte della rete in cui i sistemi modulari europei possono circolare nei rispettivi territori con la rete stradale degli Stati membri confinanti che parimenti consentono la circolazione di sistemi modulari europei, al fine di consentire il traffico transfrontaliero;

d) gli Stati membri istituiscano un sistema di monitoraggio e valutino l'impatto dei sistemi modulari europei sulla sicurezza stradale, sulle infrastrutture stradali, sulla cooperazione modale, nonché gli impatti ambientali dei sistemi modulari europei sul sistema dei trasporti, compresi gli impatti sulla ripartizione modale.

Quando uno Stato membro autorizza, a norma del presente paragrafo, la circolazione di sistemi modulari europei nel traffico nazionale, detto Stato membro non può rifiutare o vietare la circolazione nel proprio territorio di sistemi modulari europei nel traffico internazionale, a condizione che tali sistemi non superino i pesi e le dimensioni massimi fissati per i sistemi modulari europei nel traffico nazionale.

Gli Stati membri informano la Commissione qualora consentano la circolazione di sistemi modulari europei nei rispettivi territori.";

d) il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

"5. Gli Stati membri possono autorizzare, per un periodo di tempo limitato, prove di veicoli o veicoli combinati che sfruttano nuove concezioni o nuove tecnologie e che non sono conformi alle prescrizioni della presente direttiva. Tali veicoli o veicoli combinati sono autorizzati a effettuare determinate operazioni di trasporto

nazionale o internazionale durante il periodo di prova. In particolare le prove relative a sistemi modulari europei sono consentite per un massimo di cinque anni. Il numero di prove non è soggetto a limitazioni. Gli Stati membri ne informano la Commissione.

Gli Stati membri istituiscono un sistema di monitoraggio e valutano l'impatto delle prove di cui al primo comma in merito alla sicurezza stradale, alle infrastrutture stradali e alla cooperazione modale, nonché gli impatti ambientali sul sistema dei trasporti, compresi gli impatti sulla ripartizione modale.";

e) è inserito il seguente paragrafo 5 bis:

"5 bis. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 10 nonies al fine di integrare la presente direttiva determinando le serie minime di dati e gli indicatori di prestazione che devono essere forniti dai sistemi di monitoraggio istituiti dagli Stati membri di cui al paragrafo 4 bis, lettera d), e al paragrafo 5 del presente articolo.";

f) il paragrafo 7 è soppresso.

4) sono inseriti i seguenti articoli 4 bis e 4 ter:

"Articolo 4 bis

1. Gli Stati membri istituiscono e gestiscono un sistema elettronico di informazione e comunicazione avente quanto meno le funzioni di "sportello unico" seguenti:

a) un punto di ingresso nazionale unico attraverso il quale il richiedente presenta, in un formato standardizzato, la propria domanda di autorizzazione speciale o disposizione analoga di cui all'articolo 4, paragrafo 3;

b) un punto di accesso nazionale unico che consenta ai richiedenti di ottenere informazioni sulle prescrizioni per la presentazione di domande di autorizzazioni speciali o disposizioni analoghe di cui all'articolo 4, paragrafo 3, così come le informazioni necessarie per pianificare i loro itinerari in modo chiaro, accessibile e trasparente;

c) un punto di accesso nazionale unico che consenta agli operatori di sistemi modulari europei di accedere alle informazioni di cui all'articolo 4, paragrafo 4 bis, lettere a) e b), se del caso.

2. La Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscono un modulo di domanda standard comune e armonizzano le norme e le procedure per il rilascio delle autorizzazioni nazionali o delle disposizioni analoghe di cui al paragrafo 1 del presente articolo e all'articolo 4, paragrafo 3. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 10 decies, paragrafo 2.

Articolo 4 ter

1. Quando uno Stato membro, a norma dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera a), autorizza la circolazione nel proprio territorio di veicoli combinati il cui peso massimo supera i limiti di cui all'allegato I, punto 2.2.1 o 2.2.2, detto Stato membro non può rifiutare o vietare l'uso nel proprio territorio, nel traffico internazionale, di tali veicoli combinati conformi ai valori di peso fissati per il trasporto nazionale di merci, purché tali veicoli combinati non presentino un peso massimo autorizzato superiore a 44 tonnellate.

2. In deroga al paragrafo 1, il limite di 44 tonnellate di peso di cui al paragrafo 1 può essere superato nel caso in cui lo Stato membro consenta valori di peso più elevati per tali veicoli combinati se coinvolti in un'operazione di trasporto intermodale.

3. In considerazione del previsto aumento della diffusione dei veicoli a emissioni zero, il presente articolo si applica fino al 31 dicembre 2034.";

5) l'articolo 6 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. Gli Stati membri prendono le misure necessarie per garantire che i veicoli di cui all'articolo 1, conformi alla presente direttiva, siano muniti di una delle prove seguenti:

a) una combinazione delle due targhette seguenti:

- i) la "targhetta regolamentare del costruttore", redatta e apposta conformemente all'allegato II del regolamento di esecuzione (UE) 2021/535 della Commissione*;
- ii) la targhetta relativa alle dimensioni conformi all'allegato III della presente direttiva, redatta e apposta conformemente all'allegato II del regolamento di esecuzione (UE) 2021/535;

b) una targhetta unica, redatta e apposta conformemente all'allegato II del regolamento di esecuzione (UE) 2021/535, contenente le informazioni delle due targhette menzionate alla lettera a) del presente paragrafo;

c) un documento unico rilasciato dalle autorità competenti dello Stato membro nel quale il veicolo è immatricolato o immesso in circolazione. Tale documento contiene rubriche e informazioni uguali a quelle figuranti nelle targhette menzionate alla lettera a). Esso è conservato in luogo facilmente accessibile al controllo e sufficientemente protetto.

* Regolamento di esecuzione (UE) 2021/535 della Commissione, del 31 marzo 2021, recante modalità di applicazione del regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le procedure e le specifiche tecniche uniformi per l'omologazione di veicoli e di sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, relativamente alle caratteristiche costruttive generali e alla sicurezza (GU L 117 del 6.4.2021, pag. 1).";

b) il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

"5. La colonna centrale della prova di conformità relativa ai pesi indica, se del caso, i valori dell'Unione in materia di pesi applicabili al veicolo in questione.";

c) è aggiunto il seguente paragrafo 7:

"7. Affinché un'operazione di trasporto possa essere considerata un'operazione di trasporto intermodale ai fini della presente direttiva, lo speditore o, se diversa dallo speditore, l'impresa che organizza l'operazione di trasporto intermodale provvede affinché i documenti di cui agli articoli 3 e 7 della direttiva 92/106/CEE, a seconda dei casi, siano registrati e resi disponibili su una piattaforma eFTI conformemente al regolamento (UE) 2020/1056. Tali informazioni sono accessibili alle autorità

competenti sulla medesima piattaforma eFTI in cui sono state registrate le informazioni sui trasporti, conformemente al regolamento (UE) 2020/1056.";

6) l'articolo 8 ter è così modificato:

a) i paragrafi 1 e 2 sono sostituiti dai seguenti:

"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 al regolamento (UE) 2018/858 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 sono omologati ai sensi delle norme in materia di omologazione nel quadro del regolamento (UE) 2018/858 e del regolamento di esecuzione (UE) 2021/535.";

b) il paragrafo 5 è soppresso.

7) è inserito il seguente articolo 8 quater:

"Articolo 8 quater

I trasportatori di veicoli a carrozzerie aperte possono superare le lunghezze massime di cui all'allegato I, punto 1.1, quando sono caricati, fino a un totale di 20,75 metri, utilizzando supporti del carico autorizzati.

Lo sbalzo o il supporto del carico dei trasportatori di veicoli non può sporgere rispetto al carico. Il carico può sporgere dalla parte anteriore del veicolo trainante fino a un massimo di 0,5 metri, a condizione che il primo asse del veicolo trasportato poggi sulla struttura del rimorchio. Il carico può sporgere dalla parte posteriore fino a un massimo di 1,5 metri, a condizione che l'ultimo asse del veicolo trasportato poggi sulla struttura del rimorchio.";

8) l'articolo 9 bis è così modificato:

a) i paragrafi 1 e 2 sono sostituiti dai seguenti:

"1. I veicoli o i veicoli combinati conformi al regolamento (UE) 2018/858 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. Qualsiasi superamento delle lunghezze massime consentito a norma del presente articolo può essere utilizzato anche per installare tecnologie a emissioni zero. 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 del regolamento (UE) 2018/858 e del regolamento di esecuzione (UE) 2021/535.";

b) il paragrafo 3 è soppresso.

- 9) l'articolo 10 ter è sostituito dal seguente:

"Articolo 10 ter

1. I pesi e i pesi per asse massimi autorizzati dei veicoli alimentati con combustibili alternativi o a emissioni zero sono quelli indicati all'allegato I, punti 2.2., 2.3, 2.4, 3.4.2 e 3.4.3.

Il peso supplementare necessario per i veicoli alimentati con combustibili alternativi diversi da quelli a emissioni zero è definito in base alla documentazione fornita dal costruttore al momento dell'omologazione del veicolo interessato. Tale peso supplementare 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 integrare la presente direttiva aggiornando l'elenco dei combustibili alternativi di cui all'articolo 2 che richiedono un peso supplementare. È di particolare importanza che la Commissione segua la propria pratica abituale e consulti esperti, compresi gli esperti degli Stati membri, prima di adottare tali atti delegati.

2. Le lunghezze massime di cui all'allegato I, punto 1.1, per i veicoli a emissioni zero o i veicoli combinati comprendenti veicoli a emissioni zero possono essere superate della lunghezza supplementare necessaria per alloggiare la tecnologia a emissioni zero, fino a un massimo di 90 cm, per consentire l'aggiunta di tali dispositivi. Tali veicoli o veicoli combinati a emissioni zero devono essere conformi all'allegato I, punti 1.5 e 1.5 bis, della presente direttiva e i superamenti della lunghezza massima non devono comportare un aumento della lunghezza di carico di tali veicoli o veicoli combinati al fine di garantire la compatibilità di rimorchi e semirimorchi rispetto alle prescrizioni per le operazioni di trasporto intermodale.

La lunghezza supplementare necessaria per i veicoli a emissioni zero è definita in base alla documentazione fornita dal costruttore al momento dell'omologazione del veicolo interessato. Tale lunghezza supplementare è indicata nella prova ufficiale richiesta conformemente all'articolo 6.";

- 10) l'articolo 10 quater è sostituito dal seguente:

- 11) "Articolo 10 quater

- 12) La lunghezza massima di cui all'allegato I, punto 1.1, ove applicabile in funzione dell'articolo 9 bis, paragrafo 1, e dell'articolo 10 ter, paragrafo 2, 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.";

- 13) l'articolo 10 quinquies è così modificato:

- a) i paragrafi 1 e 2 sono sostituiti dai seguenti:

"1. 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.

Se decide di collocare sistemi automatici sulle infrastrutture stradali, uno Stato membro garantisce come minimo la diffusione di tali sistemi nella sezione stradale della rete transeuropea dei trasporti di cui al regolamento (UE) n. 1315/2013*.

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 almeno sei controlli per milione di veicoli-km percorsi da veicoli o veicoli combinati utilizzati per il trasporto di merci e rientranti nell'ambito di applicazione della presente direttiva sul proprio territorio in relazione ai pesi di tali veicoli o veicoli combinati, indipendentemente dal paese di immatricolazione di tali veicoli o dal paese in cui tali veicoli sono stati messi in circolazione. I controlli di conformità comprendono un numero adeguato di controlli effettuati di notte.

* Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1).";

- b) al paragrafo 5, il primo comma è sostituito dal seguente:
- c) "5. 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.";
- 14) è inserito il seguente articolo 10 quinquies bis:

"Articolo 10 quinquies bis

1. Gli Stati membri possono attuare nei rispettivi territori regimi di politiche di accesso intelligente (*Intelligent Access Policy*, IAP) al fine di regolamentare, monitorare e facilitare l'accesso dei veicoli pesanti a strade o zone specifiche.

Ai fini del presente articolo, per "politica di accesso intelligente" si intende un quadro tecnico e funzionale per gestire l'accesso dei veicoli pesanti alla rete stradale, mediante l'uso della telematica, al fine di garantire il rispetto delle norme applicabili in materia di pesi e dimensioni.

2. Quando attua IAP a norma del paragrafo 1, uno Stato membro garantisce che i propri regimi IAP siano conformi alla direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio*. In particolare gli Stati membri provvedono affinché i dati relativi al regime IAP e che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2010/40/UE, comprese le restrizioni in materia di peso, lunghezza, larghezza o altezza, siano disponibili in formato digitale leggibile tramite un

dispositivo automatico e resi accessibili tramite i punti di accesso nazionali istituiti a norma del regolamento delegato (UE) 2022/670**.

3. Quando attua regimi IAP a norma del paragrafo 1, uno Stato membro:

- a) definisce i criteri per la concessione dell'accesso ai veicoli pesanti, compresi, a titolo esemplificativo ma non esaustivo, il peso, la lunghezza, le specifiche tecniche del veicolo e la sua conformità rispetto alle norme di sicurezza specifiche;
- b) favorisce l'uso di sistemi di trasporto intelligenti avanzati per migliorare la sicurezza e l'efficienza e ridurre la congestione nelle operazioni di trasporto su strada interessate dai regimi IAP;
- c) istituisce un sistema completo di informazione e comunicazione per informare gli operatori di veicoli pesanti in merito alle prescrizioni del regime IAP, alle procedure di domanda e a eventuali aggiornamenti o modifiche del regime.

4. L'istituzione di regimi IAP da parte di uno Stato membro non dà luogo a restrizioni discriminatorie o sproporzionate alla libera circolazione delle merci e dei servizi e non ostacola indebitamente il corretto funzionamento del mercato interno.

* Direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto (GU L 207 del 6.8.2010, pag. 1).

** Regolamento delegato (UE) 2022/670 della Commissione, del 2 febbraio 2022, che integra la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio relativamente alla predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sul traffico in tempo reale (GU L 122 del 25.4.2022, pag. 1).";

15) all'articolo 10 septies, paragrafo 1, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

"a) allo speditore di consegnare al vettore a cui affida il trasporto di un container o una cassa mobile una dichiarazione indicante il peso e l'altezza del container o della cassa mobile trasportati, e";

16) l'articolo 10 octies è sostituito dal seguente:

"Articolo 10 octies

1. 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;
- b) il numero di veicoli o di veicoli combinati in sovraccarico che sono stati individuati;
- c) il numero e l'ubicazione dei sistemi automatici collocati sulle infrastrutture stradali a norma dell'articolo 10 quinquies, paragrafo 1, e se sono destinati esclusivamente a fini di identificazione o certificati per l'applicazione diretta;

- d) l'attuazione e l'efficacia dei regimi IAP istituiti a norma dell'articolo 10 quinquies bis;
- e) il numero di autorizzazioni nazionali rilasciate per trasporti eccezionali a norma dell'articolo 4, paragrafo 3, e la loro durata (autorizzazioni una tantum o autorizzazioni a lungo termine);
- f) i risultati delle valutazioni effettuate a norma dell'articolo 4, paragrafo 4 bis, lettera d), e paragrafo 5.

Tali informazioni sono disaggregate per anno.

2. La Commissione analizza le informazioni ricevute a norma del paragrafo 1 e, sulla base delle informazioni pervenute, presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'attuazione della presente direttiva entro 13 mesi dal ricevimento delle informazioni da tutti gli Stati membri. Tale relazione contiene informazioni sugli sviluppi pertinenti nei settori in questione.

3. La Commissione, mediante atti di esecuzione, stabilisce un modulo standard di comunicazione in formato elettronico che gli Stati membri devono utilizzare per trasmettere alla Commissione le informazioni di cui al paragrafo 1. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 10 decies, paragrafo 2.";

17) all'articolo 10 nonies, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 4, paragrafo 5 bis, e all'articolo 10 ter, paragrafo 1, è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal [OP: *inserire la data di entrata in vigore della presente direttiva*]. 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.";

18) all'articolo 10 decies è inserito il seguente paragrafo 4:

"4. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 8 del regolamento (UE) n. 182/2011.";

19) l'articolo 10 undecies è soppresso;

20) è inserito il seguente articolo 10 duodecies:

"Articolo 10 duodecies

In caso di crisi, qualora l'interesse pubblico lo richieda, e a condizione che la sicurezza stradale non sia compromessa, gli Stati membri possono concedere deroghe temporanee all'applicazione dei limiti di peso e di dimensioni di cui all'allegato I per i veicoli utilizzati nel traffico nazionale, per un periodo non superiore a due mesi.

Tali deroghe sono debitamente motivate e notificate immediatamente alla Commissione. La Commissione pubblica immediatamente sul proprio sito web ufficiale le informazioni concernenti la deroga concessa.

Qualora una crisi colpisca più Stati membri, la Commissione può adottare atti di esecuzione al fine di stabilire deroghe temporanee all'applicazione dei limiti di peso e di dimensioni di cui all'allegato I per i veicoli utilizzati nel traffico internazionale tra gli Stati membri interessati. Il periodo di tali deroghe non può superare i sei mesi e può essere rinnovato soltanto in caso di persistenza della crisi. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di cui all'articolo 10 decies, paragrafo 4.

Ai fini del presente articolo, per crisi si intende un evento eccezionale, inatteso e improvviso, naturale o antropogenico, di natura e portata straordinarie che si verifica all'interno o all'esterno dell'Unione, avente impatti diretti o indiretti significativi sul settore del trasporto su strada o sull'economia o sul benessere dei cittadini dell'Unione, in cui il normale funzionamento della società è perturbato in modo significativo e in cui l'interesse pubblico richiede un'azione urgente.";

- 21) l'allegato I è sostituito dell'allegato della presente direttiva;
- 22) all'allegato III, i termini "direttiva 76/114/CEE" sono sostituiti dai termini "allegato II del regolamento di esecuzione (UE) 2021/535 della Commissione".

Articolo 2

Modifiche del regolamento (UE) 2020/1056

All'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (UE) 2020/1056 è inserito il seguente punto vi):

"vi) all'articolo 6, paragrafo 7, della direttiva 96/53/CE del Consiglio*;

* 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).".

Articolo 3

Recepimento

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano entro e non oltre il [data di adozione + due anni] le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni. 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 principali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 4

Entrata in vigore

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

Articolo 5

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, il

Per il Parlamento europeo
La presidente

Per il Consiglio
Il presidente

SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

1.1. Titolo della proposta/iniziativa

1.2. Settore/settori interessati

1.3. La proposta/iniziativa riguarda:

1.4. Obiettivi

1.4.1. Obiettivi generali

1.4.2. Obiettivi specifici

1.4.3. Risultati e incidenza previsti

1.4.4. Indicatori di prestazione

1.5. Motivazione della proposta/iniziativa

1.5.1. Necessità nel breve e lungo termine, compreso un calendario dettagliato per fasi di attuazione dell'iniziativa

1.5.2. Valore aggiunto dell'intervento dell'Unione (che può derivare da diversi fattori, ad es. un miglior coordinamento, la certezza del diritto o un'efficacia e una complementarità maggiori). Ai fini del presente punto, per "valore aggiunto dell'intervento dell'Unione" si intende il valore derivante dall'intervento dell'Unione, che va ad aggiungersi al valore che avrebbero altrimenti generato gli Stati membri se avessero agito da soli.

1.5.3. Insegnamenti tratti da esperienze analoghe

1.5.4. Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale ed eventuali sinergie con altri strumenti pertinenti

1.5.5. Valutazione delle varie opzioni di finanziamento disponibili, comprese le possibilità di riassegnazione

1.6. Durata e incidenza finanziaria della proposta/iniziativa

1.7. Metodi di esecuzione del bilancio previsti

2. MISURE DI GESTIONE

2.1. Disposizioni in materia di monitoraggio e di relazioni

2.2. Sistema di gestione e di controllo

2.2.1. Giustificazione della o delle modalità di gestione, del meccanismo o dei meccanismi di attuazione del finanziamento, delle modalità di pagamento e della strategia di controllo proposti

2.2.2. Informazioni concernenti i rischi individuati e il sistema o i sistemi di controllo interno per ridurli

2.2.3. Stima e giustificazione del rapporto costo/efficacia dei controlli (rapporto "costi del controllo ÷ valore dei fondi gestiti") e valutazione dei livelli di rischio di errore previsti (al pagamento e alla chiusura)

2.3. Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità

- 3. INCIDENZA FINANZIARIA PREVISTA DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA**
- 3.1. Rubrica/rubriche del quadro finanziario pluriennale e linea/linee di bilancio di spesa interessate**
- 3.2. Incidenza finanziaria prevista della proposta sugli stanziamenti**
 - 3.2.1. Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti operativi*
 - 3.2.2. Risultati previsti finanziati con gli stanziamenti operativi*
 - 3.2.3. Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti amministrativi*
 - 3.2.3.1. Fabbisogno previsto di risorse umane*
 - 3.2.4. Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale attuale*
 - 3.2.5. Partecipazione di terzi al finanziamento*
- 3.3. Incidenza prevista sulle entrate**

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

1.1. Titolo della proposta/iniziativa

Proposta di 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.

1.2. Settore/settori interessati

Mobilità e trasporti

1.3. La proposta/iniziativa riguarda:

☒ una nuova azione

☐ una nuova azione a seguito di un progetto pilota/un'azione preparatoria⁴⁷

☐ la proroga di un'azione esistente

☐ la fusione o il riorientamento di una o più azioni verso un'altra/una nuova azione

1.4. Obiettivi

1.4.1. Obiettivi generali

Gli obiettivi generali della presente iniziativa sono migliorare l'efficienza energetica e operativa delle operazioni di trasporto su strada nel più ampio contesto di una maggiore ambizione ambientale e climatica dell'UE entro il 2030 e della neutralità climatica dell'UE entro il 2050, nonché garantire la libera circolazione delle merci e una concorrenza leale nel mercato interno del trasporto su strada.

1.4.2. Obiettivi specifici

Obiettivo specifico

Gli obiettivi specifici dell'iniziativa sono triplici:

1. eliminare gli ostacoli alla diffusione dei veicoli a emissioni zero e dei dispositivi di risparmio energetico e incentivare il trasporto intermodale;
2. armonizzare le norme in materia di pesi e dimensioni massimi dei veicoli pesanti nelle operazioni transfrontaliere;
3. migliorare l'applicazione delle norme transfrontaliere, anche ai fini della sicurezza stradale.

Tali obiettivi devono essere conseguiti salvaguardando nel contempo l'equilibrio tra le esigenze di manutenzione delle infrastrutture, sicurezza stradale e riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e di inquinanti provenienti dal sistema dei trasporti.

1.4.3. Risultati e incidenza previsti

Precisare gli effetti che la proposta/iniziativa dovrebbe avere sui beneficiari/gruppi interessati.

⁴⁷

A norma dell'articolo 58, paragrafo 2, lettera a) o b), del regolamento finanziario.

Fornendo notevoli incentivi agli operatori del trasporto su strada, in termini di capacità di carico aggiuntiva per i veicoli pesanti a emissioni zero e per tutti i tipi di veicoli coinvolti in operazioni intermodali, la proposta accelererà la diffusione di veicoli pesanti a emissioni zero e promuoverà la crescita del trasporto intermodale. Di fatto, la quota di veicoli a emissioni zero rispetto al parco complessivo di veicoli pesanti e le attività di trasporto effettuate da veicoli pesanti a emissioni zero aumenteranno, raggiungendo circa il 90 % del totale delle tonnellate-km trasportate da veicoli pesanti a emissioni zero entro il 2050. La proposta comporterà inoltre il passaggio dal trasporto esclusivamente su strada al trasporto intermodale, stimato a circa 21 miliardi di tonnellate/km nel 2030 e a 26 miliardi di tonnellate/km nel 2050, rispetto allo scenario di base.

Armonizzando le norme applicabili all'uso di veicoli più lunghi/più pesanti nelle operazioni transfrontaliere e razionalizzando, ove necessario, le procedure per le domande per l'ottenimento di autorizzazioni, la proposta ridurrà gli oneri amministrativi per gli operatori e migliorerà l'efficienza energetica e operativa delle operazioni di tali veicoli. I risparmi netti sui costi per gli operatori sono stimati a 45 miliardi di EUR, espressi come valore attuale nel periodo 2025-2050 rispetto allo scenario di base.

Migliorando il monitoraggio e l'applicazione, la proposta impedirà la circolazione sulle strade dell'UE di veicoli pesanti sovraccarichi e di altri veicoli pesanti non conformi, eliminando i rischi per la sicurezza stradale posti da tali veicoli e le distorsioni della concorrenza.

Cumulativamente nel periodo 2025-2050, la proposta ridurrà le emissioni di CO₂ di 27,8 milioni di tonnellate (1,2 % delle emissioni di CO₂ prodotte dal trasporto merci). Si stima che i costi esterni delle emissioni di CO₂, espressi come valore attuale nel periodo 2025-2050 rispetto allo scenario di base, diminuiranno di 3,5 miliardi di EUR.

Si prevede che la proposta comporti una riduzione dei costi esterni dei decessi pari a circa 0,9 miliardi di EUR grazie a 411 vite salvate, cumulativamente nel periodo 2025-2050, rispetto allo scenario di base.

1.4.4. Indicatori di prestazione

Precisare gli indicatori con cui monitorare progressi e risultati

La Commissione monitorerà e valuterà gli impatti effettivi della direttiva attraverso diverse azioni e una serie di indicatori che le consentiranno di misurare i progressi compiuti nel conseguimento di obiettivi specifici e operativi.

I progressi compiuti nell'eliminazione degli ostacoli al mercato interno saranno misurati in base al numero di prescrizioni nazionali eliminati e monitorando le riduzioni dei costi amministrativi e operativi connesse alla a procedure di autorizzazione ottimizzate e ad operazioni transfrontaliere agevolate. Le informazioni pertinenti saranno raccolte presso i principali portatori di interessi, tra cui le associazioni di trasportatori, le organizzazioni di trasporto di carichi eccezionali e le statistiche delle autorità nazionali competenti.

Il successo nel promuovere la diffusione di veicoli pesanti a emissioni zero e di dispositivi di risparmio energetico sarà valutato sulla base dell'aumento del numero di veicoli pesanti a emissioni zero registrati, dei volumi di vendita e della loro quota rispetto al parco complessivo di veicoli pesanti, nonché dell'aumento del numero di

veicoli pesanti venduti con dispositivi a risparmio energetico installati. Le informazioni pertinenti saranno raccolte dalle statistiche degli Stati membri, dei costruttori automobilistici e delle associazioni di trasportatori.

I progressi compiuti nella promozione delle operazioni intermodali saranno monitorati analizzando l'aumento del volume delle operazioni intermodali, l'aumento del numero di trasportatori coinvolti nelle operazioni intermodali, l'aumento del volume dei trasporti di container ad alta cubatura. Informazioni saranno raccolte presso le organizzazioni settoriali, le statistiche ufficiali sui volumi di operazioni per modo di trasporto e le variazioni delle quote modali del trasporto merci. I dati pertinenti possono essere raccolti anche dalle piattaforme eFTI, contenenti informazioni sul trasporto merci.

Infine i miglioramenti in termini di efficienza dell'applicazione saranno analizzati valutando le misure di applicazione delle norme. I dati relativi al numero di ispezioni, alle infrazioni rilevate, al tasso di rilevazione, alle sanzioni irrogate e ai tassi di conformità, nonché al numero e ai tipi di sistemi per la pesatura in movimento installati verrebbero raccolti presso le autorità nazionali, in particolare le autorità di contrasto. I portatori di interessi possono inoltre fornire informazioni sulla coerenza e sull'efficacia delle pratiche di applicazione delle norme.

1.5. Motivazione della proposta/iniziativa

1.5.1. Necessità nel breve e lungo termine, compreso un calendario dettagliato per fasi di attuazione dell'iniziativa

Secondo le previsioni la direttiva proposta entrerà in vigore nel 2025.

Tra le misure di armonizzazione e monitoraggio previste figurano: i) la definizione di obblighi minimi amministrativi e in materia di sicurezza per il trasporto di carichi indivisibili e ii) la definizione di principi comuni per l'attuazione volontaria di politiche di accesso intelligente. Queste due azioni comporteranno azioni preparatorie che saranno realizzate nel periodo 2025-2027. Ciascuna azione prevede l'aggiudicazione di un appalto per uno studio esterno e l'organizzazione di seminari con esperti del settore. Per il periodo 2025-2027 saranno necessari finanziamenti per i due studi e per quattro seminari con esperti.

1.5.2. Valore aggiunto dell'intervento dell'Unione (che può derivare da diversi fattori, ad es. un miglior coordinamento, la certezza del diritto o un'efficacia e una complementarità maggiori). Ai fini del presente punto, per "valore aggiunto dell'intervento dell'Unione" si intende il valore derivante dall'intervento dell'Unione, che va ad aggiungersi al valore che avrebbero altrimenti generato gli Stati membri se avessero agito da soli.

La valutazione ex post della direttiva sui pesi e sulle dimensioni ha confermato 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. L'azione dell'UE è pertanto necessaria per fornire chiarezza giuridica per quanto concerne le norme applicabili alle operazioni transfrontaliere effettuate mediante veicoli più lunghi/più pesanti, creare maggiori incentivi per la diffusione di veicoli pesanti a emissioni zero e la crescita del trasporto intermodale, nonché per garantire un'applicazione transfrontaliera più efficiente e coerente delle norme in vigore.

1.5.3. Insegnamenti tratti da esperienze analoghe

La direttiva originaria adottata nel 1996 è stata successivamente modificata nel 2002 dalla direttiva 2002/7/CE e nel 2015 dalla direttiva (UE) 2015/719. La revisione del 2002 ha armonizzato le dimensioni massime autorizzate degli autobus nel traffico nazionale e internazionale, al fine di consentire un trasporto di passeggeri su strada senza soluzione di continuità all'interno dell'UE. Nella revisione del 2015 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 riduzione delle emissioni di gas a effetto serra, il miglioramento della sicurezza stradale e il comfort dei conducenti nelle attività di trasporto commerciale (di merci) sono stati il fattore trainante principale di tali deroghe.

Tuttavia, da una valutazione del 2022 dell'attuale direttiva è emerso che, pur essendo efficace nel promuovere la sicurezza stradale, proteggere le infrastrutture stradali e facilitare l'uso dei veicoli stradali nel trasporto intermodale containerizzato, essa risulta essere carente per quanto riguarda la parità di condizioni e gli aspetti relativi alla decarbonizzazione.

Secondo le conclusioni della valutazione gli incentivi per migliorare l'efficienza energetica delle operazioni di trasporto su strada e ridurre le emissioni di gas a effetto serra erano insufficienti e non rispecchiavano le implicazioni pratiche dell'utilizzo di nuove tecnologie a zero emissioni, che possono essere più pesanti e richiedere più spazio rispetto alle tecnologie dei motori a combustione. Le deroghe nazionali che consentono la circolazione di veicoli più lunghi e/o più pesanti hanno inoltre portato a un mosaico di norme divergenti che ostacolano la fluidità del traffico transfrontaliero di veicoli pesanti nell'UE e determinano una perdita di efficienza operativa ed energetica. Questa combinazione di prescrizioni a livello di Unione e nazionale, nonché di accordi bilaterali, associata a incertezze giuridiche, ha determinato altresì un'applicazione inefficace e incoerente, in particolare nel settore dei trasporti transfrontalieri.

Tali risultanze hanno confermato la necessità di eliminare gli ostacoli normativi e tecnici e di fornire maggiori incentivi per la diffusione delle tecnologie a zero emissioni e dei dispositivi di risparmio energetico nel settore dei veicoli pesanti; di agevolare ulteriormente le operazioni intermodali; di armonizzare e chiarire le norme sull'uso di veicoli pesanti più lunghi e/o più pesanti nelle operazioni transfrontaliere; e di rendere l'applicazione efficace, efficiente e coerente in tutta l'UE.

1.5.4. Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale ed eventuali sinergie con altri strumenti pertinenti

La proposta è compatibile con il quadro finanziario pluriennale. Saranno necessari finanziamenti dell'UE al fine di coprire le spese operative connesse alle attività di

sostegno allo sviluppo di norme comuni per consentire trasporti eccezionali e l'attuazione di un sistema armonizzato di politiche di accesso intelligente in tutta l'UE.

1.5.5. Valutazione delle varie opzioni di finanziamento disponibili, comprese le possibilità di riassegnazione

L'incidenza sul bilancio della presente proposta è estremamente limitata. Essa consiste nel finanziamento di attività di sostegno, analisi e consultazione standard di esperti, necessarie per stabilire requisiti tecnici comuni che garantiscano un'applicazione coerente delle norme applicabili al settore dei veicoli pesanti nell'UE.

1.6. Durata e incidenza finanziaria della proposta/iniziativa

☐ **durata limitata**

☐ in vigore a decorrere dal [GG/MM]AAAA fino al [GG/MM]AAAA

☐ incidenza finanziaria dal AAAA al AAAA per gli stanziamenti di impegno e dal AAAA al AAAA per gli stanziamenti di pagamento

☒ **durata illimitata**

Attuazione con un periodo di avviamento dal AAAA al AAAA

e successivo funzionamento a pieno ritmo.

1.7. Metodi di esecuzione del bilancio previsti⁴⁸

☒ **Gestione diretta** a opera della Commissione

☒ a opera dei suoi servizi, compreso il suo personale presso le delegazioni dell'Unione

☐ a opera delle agenzie esecutive

☐ **Gestione concorrente** con gli Stati membri

☐ **Gestione indiretta** affidando compiti di esecuzione del bilancio:

☐ a paesi terzi o organismi da questi designati;

☐ a organizzazioni internazionali e loro agenzie (specificare);

☐ alla BEI e al Fondo europeo per gli investimenti;

☐ agli organismi di cui agli articoli 70 e 71 del regolamento finanziario;

☐ a organismi di diritto pubblico;

☐ a organismi di diritto privato investiti di attribuzioni di servizio pubblico nella misura in cui sono dotati di sufficienti garanzie finanziarie;

☐ a organismi di diritto privato di uno Stato membro preposti all'attuazione di un partenariato pubblico-privato e che sono dotati di sufficienti garanzie finanziarie;

☐ agli organismi o alle persone incaricati di attuare azioni specifiche della PESC a norma del titolo V del TUE e indicati nel pertinente atto di base.

Se è indicata più di una modalità, fornire ulteriori informazioni alla voce "Osservazioni".

Osservazioni

--

⁴⁸

Le spiegazioni dei metodi di esecuzione del bilancio e i riferimenti al regolamento finanziario sono disponibili sul sito BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

2. MISURE DI GESTIONE

2.1. Disposizioni in materia di monitoraggio e di relazioni

Precisare frequenza e condizioni.

I compiti saranno attuati direttamente dalla DG MOVE, seguendo il ciclo annuale di pianificazione e monitoraggio, compresa la comunicazione dei risultati attraverso la relazione annuale di attività della DG MOVE.

2.2. Sistema di gestione e di controllo

2.2.1. Giustificazione della o delle modalità di gestione, del meccanismo o dei meccanismi di attuazione del finanziamento, delle modalità di pagamento e della strategia di controllo proposti

L'unità della DG MOVE per la politica dei trasporti su strada monitorerà il recepimento e l'attuazione della proposta di direttiva. Le spese saranno attuate in regime di gestione diretta, in piena applicazione delle disposizioni del regolamento finanziario e della decisione C(2007) 5858 della Commissione, del 5 dicembre 2007, relativa al rimborso delle spese sostenute dagli esperti esterni invitati a riunioni, nonché di eventuali revisioni di tali norme. I finanziamenti saranno erogati mediante appalti e sotto forma di rimborso delle spese degli esperti. La strategia di controllo per gli appalti e le sovvenzioni in seno alla DG MOVE contempla specifici controlli ex ante a livello giuridico, operativo e finanziario sulle procedure nonché sulla firma di contratti e accordi. Inoltre le spese sostenute per l'acquisto di beni e servizi sono soggette anche, se necessario, a controlli finanziari ex post.

2.2.2. Informazioni concernenti i rischi individuati e il sistema o i sistemi di controllo interno per ridurli

I potenziali fornitori di servizi nel contesto di contratti quadro sono considerati contraenti a basso rischio. I potenziali rischi sarebbero pertanto coperti dai meccanismi esistenti del regolamento finanziario e attenuati dalla serie di controlli interni della DG MOVE (controlli giuridici e finanziari sistematici ex ante, audit ex post delle spese, quali definiti nei piani di lavoro annuali di audit). Per quanto concerne il rimborso dei costi degli esperti, i controlli chiave volti ad attenuare i rischi intrinseci per quanto concerne l'esattezza e la validità delle domande sono affrontati mediante l'uso di AGM, uno strumento online per la pianificazione, l'organizzazione e la gestione del rimborso dei costi per riunioni che comportano la partecipazione di esperti esterni. Saranno inoltre posti in essere controlli adeguati per attenuare il rischio potenziale di conflitto di interessi.

2.2.3. Stima e giustificazione del rapporto costo/efficacia dei controlli (rapporto "costi del controllo ÷ valore dei fondi gestiti") e valutazione dei livelli di rischio di errore previsti (al pagamento e alla chiusura)

Tenuto conto della portata e dell'importo limitati dei finanziamenti dell'UE da erogare e del fatto che i destinatari dei fondi dell'UE sono considerati a basso rischio, si prevede che la presente iniziativa non comporterà costi di controllo che vadano oltre i costi esistenti dei controlli effettuati dalla DG MOVE. Il rischio di errore all'atto del pagamento e della chiusura dovrebbe rimanere inferiore al 2 %.

2.3. Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità

Precisare le misure di prevenzione e tutela in vigore o previste, ad esempio strategia antifrode.

Si applicherebbero regolarmente le misure di prevenzione e protezione della Commissione, in particolare:

- il controllo dei pagamenti per tutti i servizi viene effettuato dal personale della Commissione prima del pagamento stesso, tenendo conto degli obblighi contrattuali, dei principi economici e delle prassi finanziarie o di sana gestione. Disposizioni antifrode (sorveglianza, obbligo di presentare relazioni ecc.) saranno inserite in tutte le convenzioni di sovvenzione e i contratti stipulati tra la Commissione e i beneficiari dei pagamenti;

- al fine di contrastare frodi, corruzione e altre attività illecite, l'applicazione senza restrizioni delle disposizioni del regolamento (UE, Euratom) n. 883/2013 relativo alle indagini svolte dall'Ufficio europeo per la lotta antifrode (OLAF) e dalla Procura europea (EPPO), istituita dal regolamento (UE) 2017/1939 del Consiglio.

La Commissione mantiene inoltre in vigore una solida strategia antifrode, la CAFS (strategia antifrode della Commissione), attualmente in fase di revisione.

Nel 2020 la DG MOVE ha adottato una strategia antifrode riveduta. La strategia antifrode della DG MOVE si basa sulla strategia antifrode della Commissione e su una specifica valutazione dei rischi effettuata internamente per individuare i settori più vulnerabili alle frodi, i controlli già effettuati e le azioni necessarie per migliorare la capacità della DG MOVE di prevenire, individuare e rettificare le frodi.

Le disposizioni contrattuali applicabili agli appalti pubblici garantiscono che gli audit e le verifiche in loco possano essere effettuati dai servizi della Commissione, compreso l'OLAF, applicando le disposizioni standard raccomandate dall'OLAF.

3. INCIDENZA FINANZIARIA PREVISTA DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

3.1. Rubrica/rubriche del quadro finanziario pluriennale e linea/linee di bilancio di spesa interessate

Linee di bilancio esistenti

Secondo l'ordine delle rubriche del quadro finanziario pluriennale e delle linee di bilancio

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Linea di bilancio	Natura della spesa	Partecipazione			
	Numero	Diss./Non diss. ⁴⁹	di paesi EFTA ⁵⁰	di paesi candidati e potenziali candidati ⁵¹	di altri paesi terzi	altre entrate con destinazione specifica
1	02 20 04 01	Diss.	NO	NO	NO	NO
7	20 02 06 02	Diss.	NO	NO	NO	NO

⁴⁹ Diss. = stanziamenti dissociati / Non diss. = stanziamenti non dissociati.

⁵⁰ EFTA: Associazione europea di libero scambio.

⁵¹ Paesi candidati e, se del caso, potenziali candidati dei Balcani occidentali.

3.2. Incidenza finanziaria prevista della proposta sugli stanziamenti

3.2.1. Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti operativi

- ☐ La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di stanziamenti operativi.
- ☒ La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di stanziamenti operativi, come spiegato di seguito:

Mio EUR (al terzo decimale)

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	1	Mercato unico, innovazione e agenda digitale
---	----------	---

DG MOVE			2025	2026	2027	TOTALE
• Stanziamenti operativi						
Linea di bilancio ⁵² 02 20 04 01	Impegni	(1a)	0,400	0,400		0,800
	Pagamenti	(2a)	0,200	0,400	0,200	0,800
Stanziamenti amministrativi finanziati dalla dotazione di programmi specifici ⁵³						
Linea di bilancio		(3)				
TOTALE stanziamenti per la DG MOVE	Impegni	=1a+1b +3	0,400	0,400		0,800
	Pagamenti	=2a+2b +3	0,200	0,400	0,200	0,800

⁵² Secondo la nomenclatura di bilancio ufficiale.

⁵³ Assistenza tecnica e/o amministrativa e spese di sostegno all'attuazione di programmi e/o azioni dell'UE (ex linee "BA"), ricerca indiretta, ricerca diretta.

•TOTALE stanziamenti operativi	Impegni	(4)	0,400	0,400		0,800
	Pagamenti	(5)	0,200	0,400	0,200	0,800
•TOTALE stanziamenti amministrativi finanziati dalla dotazione di programmi specifici		(6)				
TOTALE stanziamenti per la RUBRICA 1 del quadro finanziario pluriennale	Impegni	=4+6	0,400	0,400		0,800
	Pagamenti	=5+6	0,200	0,400	0,200	0,800

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	7	"Spese amministrative"
---	----------	------------------------

Sezione da compilare usando i "dati di bilancio di natura amministrativa", da introdursi in primis nell'[allegato della scheda finanziaria legislativa](#) (allegato 5 della decisione della Commissione sulle norme interne per l'esecuzione della sezione "Commissione europea" del bilancio generale dell'Unione europea), caricato su DECIDE a fini di consultazione interservizi.

Mio EUR (al terzo decimale)

		2025	2026	2027		Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)	TOTALE
DG: MOVE							
• Risorse umane							
• Altre spese amministrative			0,060	0,070			0,130
TOTALE DG MOVE	Stanziamenti		0,060	0,070			0,130

TOTALE stanziamenti per la RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale	(Totale impegni = Totale pagamenti)		0,060	0,070				0,130
---	-------------------------------------	--	-------	-------	--	--	--	--------------

Mio EUR (al terzo decimale)

		2025	2026	2027	TOTALE
TOTALE stanziamenti per le RUBRICHE da 1 a 7 del quadro finanziario pluriennale	Impegni	0,400	0,460	0,070	0,930
	Pagamenti	0,200	0,460	0,270	0,930

3.2.2. Risultati previsti finanziati con gli stanziamenti operativi

Stanziamenti di impegno in Mio EUR (al terzo decimale)

Specificare gli obiettivi e i risultati ↓			2025		2026		2027		TOTALE	
	Tipo ⁵⁴	Costo medio	z	Costo	z	Costo	z	Costo	N. totale	Costo totale
Obiettivo SPECIFICO ⁵⁵ - armonizzare le norme in materia di pesi e dimensioni massimi dei veicoli pesanti nelle operazioni transfrontaliere.										
- Risultato	Relazione finale di uno studio	0,400	1	0,400	1	0,400			2	0,800
- Risultato	Numero di seminari e riunioni di esperti	0,0325			2	0,060	2	0,070	4	0,130
Totale parziale obiettivo specifico 1		0,4325			3	0,460	3	0,470	6	0,930
TOTALE					3	0,460	3	0,470	6	0,930

⁵⁴ I risultati sono i prodotti e i servizi da fornire (ad es. numero di scambi di studenti finanziati, numero di km di strada costruiti ecc.).

⁵⁵ Come descritto nella sezione 1.4.2. "Obiettivi specifici..."

3.2.3. Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti amministrativi

- ☐ La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di stanziamenti amministrativi.
- ☒ La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di stanziamenti amministrativi, come spiegato di seguito:

Mio EUR (al terzo decimale)

	2025	2026	2027		Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)	TOTALE
--	------	------	------	--	---	--------

RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale								
Risorse umane								
Altre spese amministrative		0,060	0,070					0,130
Totale parziale RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale		0,060	0,070					0,130

Esclusa la RUBRICA 7⁵⁶ del quadro finanziario pluriennale								
Risorse umane								
Altre spese amministrative								
Totale parziale esclusa la RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale								

TOTALE		0,060	0,070					0,130
---------------	--	-------	-------	--	--	--	--	--------------

Il fabbisogno di stanziamenti relativi alle risorse umane e alle altre spese amministrative è coperto dagli stanziamenti della DG già assegnati alla gestione dell'azione e/o riassegnati all'interno della stessa DG, integrati dall'eventuale dotazione supplementare concessa alla DG responsabile nell'ambito della procedura annuale di assegnazione, tenendo conto dei vincoli di bilancio.

⁵⁶ Assistenza tecnica e/o amministrativa e spese di sostegno all'attuazione di programmi e/o azioni dell'UE (ex linee "BA"), ricerca indiretta, ricerca diretta.

3.2.3.1. Fabbisogno previsto di risorse umane

☒ La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di risorse umane.

☐ La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di risorse umane, come spiegato di seguito:

Stima da esprimere in equivalenti a tempo pieno

	Anno N	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)		
•Posti della tabella dell'organico (funzionari e agenti temporanei)							
20 01 02 01 (sede e uffici di rappresentanza della Commissione)							
20 01 02 03 (delegazioni)							
01 01 01 01 (ricerca indiretta)							
01 01 01 11 (ricerca diretta)							
Altre linee di bilancio (specificare)							
• Personale esterno (in equivalenti a tempo pieno: ETP) ⁵⁷							
20 02 01 (AC, END, INT della dotazione globale)							
20 02 03 (AC, AL, END, INT e JPD nelle delegazioni)							
XX 01 xx yy zz ⁵⁸	- in sede						
	- nelle delegazioni						
01 01 01 02 (AC, END, INT - ricerca indiretta)							
01 01 01 12 (AC, END, INT - ricerca diretta)							
Altre linee di bilancio (specificare)							
TOTALE							

XX è il settore o il titolo di bilancio interessato.

Il fabbisogno di risorse umane è coperto dal personale della DG già assegnato alla gestione dell'azione e/o riassegnato all'interno della stessa DG, integrato dall'eventuale dotazione supplementare concessa alla DG responsabile nell'ambito della procedura annuale di assegnazione, tenendo conto dei vincoli di bilancio.

Descrizione dei compiti da svolgere:

Funzionari e agenti temporanei	
Personale esterno	

⁵⁷ AC = agente contrattuale; AL = agente locale; END = esperto nazionale distaccato; INT = personale interinale (intérimaire); JPD = giovane professionista in delegazione.

⁵⁸ Sottomassimale per il personale esterno previsto dagli stanziamenti operativi (ex linee "BA").

3.2.4. *Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale attuale*

La proposta/iniziativa:

- ☒ può essere interamente finanziata mediante riassegnazione all'interno della pertinente rubrica del quadro finanziario pluriennale (QFP).

L'iniziativa non richiede un'importante riprogrammazione. L'iniziativa è finanziata dalla linea di bilancio relativa al sostegno alla politica dei trasporti (02 20 04 01) e dalla linea di bilancio relativa alle spese amministrative (20 02 06 02).

- ☐ comporta l'uso del margine non assegnato della pertinente rubrica del QFP e/o l'uso degli strumenti speciali definiti nel regolamento QFP.

Spiegare la necessità, precisando le rubriche e le linee di bilancio interessate, gli importi corrispondenti e gli strumenti proposti.

- ☐ comporta una revisione del QFP.

Spiegare la necessità, precisando le rubriche e le linee di bilancio interessate e gli importi corrispondenti.

3.2.5. *Partecipazione di terzi al finanziamento*

La proposta/iniziativa:

- ☒ non prevede cofinanziamenti da terzi
- ☐ prevede il cofinanziamento da terzi indicato di seguito:

Stanzamenti in Mio EUR (al terzo decimale)

	Anno N ⁵⁹	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)			Totale
Specificare l'organismo di cofinanziamento								
TOTALE stanziamenti cofinanziati								

⁵⁹ L'anno N è l'anno in cui inizia a essere attuata la proposta/iniziativa. Sostituire "N" con il primo anno di attuazione previsto (ad es. 2021) e così per gli anni a seguire.

3.3. Incidenza prevista sulle entrate

☒ La proposta/iniziativa non ha incidenza finanziaria sulle entrate.

☐ La proposta/iniziativa ha la seguente incidenza finanziaria:

☐ sulle risorse proprie

☐ su altre entrate

indicare se le entrate sono destinate a linee di spesa specifiche ☐

Mio EUR (al terzo decimale)

Linea di bilancio delle entrate:	Stanziamenti disponibili per l'esercizio in corso	Incidenza della proposta/iniziativa ⁶⁰						
		Anno N	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)		
Articolo								

Per quanto riguarda le entrate con destinazione specifica, precisare la o le linee di spesa interessate.

--

Altre osservazioni (ad es. formula/metodo per calcolare l'incidenza sulle entrate o altre informazioni)

--

⁶⁰ Per le risorse proprie tradizionali (dazi doganali, contributi zucchero), indicare gli importi netti, cioè gli importi lordi al netto del 20 % per spese di riscossione.