



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 13.5.2014
COM(2013) 195 final/3

2013/0105 (COD)

CORRIGENDUM

Annule et remplace le document COM(2013) 195 final du 15.4.2014

Concerne la langue italienne, page 18, article 1, point 16), dernière modification.

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica la direttiva 96/53/CE, del 25 luglio 1996, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{ SWD(2013) 108 final }

{ SWD(2013) 109 final }

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

La direttiva 96/53/CE del Consiglio, del 25 luglio 1996, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale¹, ha contribuito per molti anni in modo soddisfacente al buon funzionamento del mercato interno del trasporto su strada, stabilendo dimensioni e pesi massimi per i veicoli che effettuano il trasporto nazionale e internazionale di merci e passeggeri. Essa precisa inoltre a quali condizioni possono essere concesse delle deroghe per la circolazione dei veicoli che superano tali dimensioni.

Alla luce dell'evoluzione del mercato e delle tecnologie disponibili, si pone oggi il problema di verificare se le scelte operate al momento dell'adozione della direttiva nel 1996 siano sempre pertinenti. In particolare, la necessità di ridurre le emissioni di gas a effetto serra e il consumo di prodotti petroliferi è divenuta cruciale nel settore dei trasporti e più ancora per quanto riguarda il trasporto stradale, che è all'origine dell'82% del consumo energetico del settore dei trasporti. Il continuo aumento del prezzo dei carburanti accresce costantemente la fattura energetica dell'Europa, e impone di trovare delle soluzioni volte a ridurre il consumo dei veicoli. Il Libro bianco sulla politica dei trasporti² pubblicato nel 2011 ha fissato l'obiettivo di una riduzione del 60% delle emissioni di gas a effetto serra entro il 2050 rispetto ai livelli del 1990.

In questo contesto, il Libro bianco ha annunciato la revisione della direttiva sui pesi massimi e le dimensioni massime dei veicoli per il trasporto su strada, per consentire l'introduzione sul mercato di veicoli più aerodinamici caratterizzati da una migliore efficienza energetica. In effetti, il miglioramento delle prestazioni aerodinamiche dei veicoli, nonché l'installazione di sistemi di propulsione alternativi, ibridi o elettrici, sono possibili, nei limiti delle dimensioni e dei pesi massimi autorizzati dalla direttiva vigente, solo a scapito della capacità di carico del veicolo. La presenza di un gruppo motopropulsore ibrido o di batterie comporta un considerevole sovrappeso. Cabine di motrici più arrotondate nella parte anteriore a fini di maggiore aerodinamicità avranno inevitabilmente anche dimensioni più lunghe. Anche l'installazione di alettoni profilati nella parte posteriore del veicolo contribuisce ad aumentarne la lunghezza. Tale riduzione della capacità di carico disincentiva trasportatori, spedizionieri, e costruttori dall'utilizzo e dallo sviluppo di veicoli con una migliore efficienza energetica.

La revisione della direttiva offre inoltre l'opportunità di rafforzare la sicurezza stradale migliorando il profilo aerodinamico della cabina che consente di ridurre gli angoli ciechi della visibilità del conducente, aggiungere strutture di assorbimento dell'energia in caso di urto, nonché accrescere la sicurezza del conducente e il suo confort. Ciò, in particolare, consentirà di risparmiare la vita di molti utenti della strada vulnerabili, come i pedoni o i ciclisti, che il conducente non vede necessariamente durante le manovre.

È pertanto necessario modificare la direttiva 96/53/CE al fine di migliorare l'aerodinamica dei veicoli e la loro efficienza energetica, pur continuando a migliorare la sicurezza stradale, e rispettando i limiti imposti dalla geometria delle infrastrutture stradali.

¹ GU L 235 del 17.9.1996, pag. 59.

² Libro bianco sui trasporti: "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" [COM(2011) 144].

A titolo di esempio, l'aggiunta di alettoni di una lunghezza da 1 a 2 m nella parte posteriore del veicolo, secondo alcuni studi³, permette di risparmiare in autostrada, tra il 5 e il 10% del consumo di carburante a una velocità media di 80/90 km/h.

D'altronde, successivamente all'adozione della direttiva 96/53/CE, il peso medio di un passeggero di autobus è aumentato. Inoltre, la legislazione dell'Unione europea ha imposto di installare a bordo del veicolo, dei dispositivi di sicurezza il cui peso riduce in egual misura il carico utile del veicolo, e quindi il numero di passeggeri trasportati. Ciò contrasta con l'obiettivo di ridurre il consumo di carburante per persona trasportata, nonché con l'obiettivo di realizzare un trasferimento modale dal veicolo individuale al trasporto collettivo, che è decisamente più rispettoso dell'ambiente.

Il risparmio di carburante e la riduzione delle emissioni inquinanti non sono le sole motivazioni alla base di una proposta di revisione della direttiva 96/53/CE.

In effetti, la direttiva 96/53/CE non tiene conto dei recenti sviluppi della containerizzazione e del trasporto intermodale. Infatti, alcuni container utilizzati per le ferrovie, le vie navigabili, il trasporto marittimo intercontinentale e il cabotaggio marittimo attualmente possono concludere il loro viaggio su strada solo tramite permessi speciali che non fanno che accrescere gli oneri amministrativi degli operatori e delle amministrazioni. In realtà, per i più comuni di questi container, la cui lunghezza è pari a 45 piedi o 13,72 m, l'aumento di lunghezza dei veicoli pesanti necessario per evitare di dovere chiedere tali permessi speciali, sarebbe solo di 15 cm, il che non pone alcun problema, né in termini di sicurezza stradale né rispetto alla geometria delle infrastrutture.

Infine, data la mancanza nella direttiva attuale di disposizioni concernenti i controlli sui veicoli e le sanzioni applicabili, numerose violazioni restano impuniti, il che svuota della loro sostanza i requisiti della direttiva. L'infrazione principale commessa è il sovraccarico del veicolo. Un veicolo controllato su tre in media è in sovraccarico. Tali sovraccarichi superano spesso il 10 o il 20% del peso massimo consentito. Tale situazione provoca un'usura precoce del rivestimento stradale e aumenta il rischio di incidenti, oltre a comportare una distorsione della concorrenza tra le imprese di trasporto, poiché i frodatori possono ottenere illegalmente indebiti vantaggi competitivi. Ora, esistono attualmente soluzioni tecniche di filtraggio che consentono di garantire controlli più numerosi, più rapidi e più efficaci, senza comportare il fermo di tutti i veicoli che si intende controllare. Esistono anche sistemi di pesata installati a bordo che consentono al conducente di vigilare egli stesso sul rispetto delle norme imposte. Occorre pertanto aggiungere alla direttiva 96/53/CE delle disposizioni relative ai controlli e alle sanzioni al fine di ripristinare il rispetto delle norme di concorrenza tra vettori, garantire un buon livello di sicurezza stradale e la perennità delle infrastrutture.

Alcune parti interessate hanno espresso dei dubbi sull'interpretazione dell'articolo 4 della direttiva 96/53/CE. Alla luce di tali interrogativi, il 13 giugno 2012 il vicepresidente Kallas ha inviato una lettera al presidente della commissione trasporti del Parlamento europeo. Tale lettera fornisce orientamenti al riguardo e stabilisce che l'utilizzo transfrontaliero dei veicoli più lunghi sia lecito per i tragitti che prevedono l'attraversamento di una sola frontiera, se i due Stati membri interessati già lo permettono e se sono soddisfatte le condizioni previste per le deroghe ai sensi dell'articolo 4, paragrafi 3, 4 o 5 della direttiva 96/53/CE. Tale utilizzo non deve incidere in misura significativa sulla concorrenza internazionale. Per tener conto degli orientamenti contenuti nella suddetta lettera, la presente revisione contiene nel testo della direttiva le disposizioni relative all'articolo 4, paragrafo 4.

³ Studio TU DELFT del 2011 sull'aerodinamica dei veicoli pesanti.

2. ESITI DELLE CONSULTAZIONI DELLE PARTI INTERESSATE E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

Nel 2011 e nel 2012 si sono tenute delle consultazioni pubbliche e di settore sotto l'egida della Commissione.

La consultazione pubblica, organizzata dal dicembre 2011 al febbraio 2012, ha consentito di raccogliere più di un migliaio di contributi di cittadini, Stati membri e varie organizzazioni professionali e non governative. La consultazione ha permesso di individuare le opinioni seguenti:

i) il miglioramento delle prestazioni aerodinamiche dei veicoli pesanti è unanimemente accolto come un passo avanti, e la maggior parte dei contributi ritiene necessario modificare la direttiva 96/53/CE per rendere possibile tale miglioramento;

ii) l'idea di facilitare l'introduzione di motorizzazioni ibride o elettriche e lo sviluppo della containerizzazione e dell'intermodalità modificando la direttiva 96/53/CE trova un vasto consenso;

iii) l'introduzione di misure di controllo dei sovraccarichi è accolta favorevolmente dalla professione in quanto permette di ripristinare una concorrenza leale fra i vettori e sembra indispensabile dotare gli Stati membri degli strumenti per svolgere tali controlli senza accrescere i loro oneri finanziari né perturbare o ritardare il traffico.

Sulla base dei risultati della consultazione pubblica, sono stati organizzati dei seminari di lavoro cui hanno partecipato, insieme alla Commissione, costruttori di veicoli, vettori e spedizionieri, operatori del trasporto combinato, organismi di controllo stradale e attori della sicurezza stradale. Tali consultazioni hanno evidenziato un consenso sugli obiettivi di riduzione dell'inquinamento e del consumo di carburante, di miglioramento della sicurezza stradale, nonché un accordo su un'apertura alle nuove possibilità del trasporto intermodale. È inoltre emerso un consenso sulla necessità di rafforzare i controlli, in particolare l'eventuale sovraccarico dei veicoli. Nel campo delle prestazioni aerodinamiche si auspicano delle cabine più profilate e l'installazione nella parte posteriore dei veicoli di attrezzature che riducono l'effetto di resistenza. Un adeguamento delle dimensioni e dei pesi massimi, limitato e accompagnato da un'adeguata segnaletica per le dimensioni, non sembra comportare rischi per la sicurezza stradale.

Le misure presentate nella presente revisione sono il risultato di tali consultazioni.

Esse sono state studiate in un'analisi d'impatto che ha consentito di scegliere le opzioni migliori, sia sul piano dell'efficienza economica che ambientale. Lo scenario prescelto, che viene dettagliato in appresso al paragrafo 4, combina i lavori tecnici di armonizzazione condotti con un gruppo di esperti per l'adozione di atti delegati, e un approccio normativo moderato per non imporre obblighi sproporzionati o inapplicabili, penalizzanti soprattutto le piccole e medie imprese.

La consultazione ha riguardato anche l'articolo 4 della direttiva 96/53/CE che stabilisce le condizioni da rispettare per poter beneficiare di deroghe ai limiti imposti dalla direttiva, la cui determinazione spetta agli Stati membri in determinati casi ben definiti. Divergenze sono emerse per quanto riguarda il traffico internazionale dei veicoli che superano le dimensioni fissate dalla direttiva. La Commissione ha pertanto deciso di rendere noti i propri orientamenti in merito all'attuale direttiva (lettera del 13 giugno 2012 al presidente della commissione trasporti del Parlamento europeo). Gli orientamenti relativi all'articolo 4, paragrafo 4, sono ripresi all'articolo 1, paragrafo 2, della presente proposta.

3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

La proposta di modifica della direttiva 96/53/CE si basa sull'articolo 91 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE). In effetti, il miglioramento dell'efficienza e delle prestazioni ambientali del trasporto stradale è un obiettivo essenziale della politica comune dei trasporti. L'armonizzazione delle norme a livello europeo è peraltro una richiesta costante della professione.

La proposta rispetta i principi di sussidiarietà e di proporzionalità. Data l'importanza dell'attività di trasporto per il funzionamento del mercato interno, la sua crescente dimensione transfrontaliera e l'aumento dei costi del carburante e delle emissioni di gas a effetto serra, è indispensabile adottare disposizioni per accrescere l'efficienza energetica del trasporto stradale, ridurre l'impatto ambientale e assicurare il rispetto delle regole.

La proposta lascia gli Stati membri liberi di stabilire deroghe alle norme che essa prevede per quanto riguarda il trasporto nazionale. Prevede inoltre l'istituzione di un comitato incaricato di assistere la Commissione nell'elaborazione dei requisiti di aerodinamicità, nonché degli orientamenti sulle procedure della politica di controllo e delle sanzioni adeguate alle infrazioni commesse. La proposta pertanto non va oltre quanto necessario per raggiungere i suoi obiettivi.

Dato che occorre modificare una direttiva vigente, lo strumento proposto è una direttiva. La proposta riguarda una questione rilevante per lo Spazio economico europeo e dovrebbe pertanto essere estesa a quest'ultimo.

Infine, la proposta non presenta implicazioni per il bilancio dell'Unione.

4. ILLUSTRAZIONE DETTAGLIATA DELLA PROPOSTA

La proposta della Commissione prevede innanzitutto di concedere deroghe alle dimensioni massime dei veicoli per permettere l'aggiunta di dispositivi aerodinamici all'estremità posteriore del veicolo o per ridefinire la geometria delle cabine delle motrici. Tali deroghe aprono prospettive nuove per i produttori di motrici, mezzi pesanti e rimorchi, nel rispetto tuttavia di determinati requisiti, uno dei quali è non aumentare la capacità di carico dei veicoli. Tali requisiti saranno precisati in un secondo momento dalla Commissione, con l'assistenza di un comitato. Essi assicurano il rispetto delle norme di sicurezza stradale, dei vincoli dovuti alle infrastrutture e della fluidità del traffico. Oltre alla riduzione del consumo di carburante e delle emissioni di gas a effetto serra, la profilatura delle cabine deve anche migliorare il raggio di visibilità dei conducenti, permettendo quindi di risparmiare circa 400 vite umane ogni anno in Europa. Anche il confort e la sicurezza dei conducenti saranno migliorati.

La Commissione modificherà il regolamento (UE) n. 1230/2012, del 12 dicembre 2012, che attua il regolamento (CE) n. 661/2009 sui requisiti dell'omologazione dei veicoli a motore, per renderli compatibili con la presente proposta di direttiva.

La proposta di direttiva prevede di autorizzare l'aumento di una tonnellata del peso dei veicoli a propulsione elettrica o ibrida, per tener conto del peso delle batterie elettriche o della doppia motorizzazione, senza pregiudicare la capacità di carico del veicolo. Inoltre, il peso massimo degli autobus è aumentato di una tonnellata per tener conto di vari sviluppi come l'aumento del peso medio dei passeggeri e dei loro bagagli, delle nuove attrezzature richieste dalla normativa in materia di sicurezza, o della nuova classe Euro VI.

La modifica della direttiva 96/53/CE faciliterà lo sviluppo del trasporto intermodale con una deroga di 15 cm sulla lunghezza dei veicoli pesanti che trasportano container di 45 piedi, che sono sempre più utilizzati nel trasporto intercontinentale e in Europa.

La proposta conferma inoltre la liceità dell'uso transfrontaliero dei veicoli più lunghi per i tragitti che prevedono l'attraversamento di una sola frontiera, se i due Stati membri interessati già lo permettono e se sono soddisfatte le condizioni previste per le deroghe ai sensi dell'articolo 4, paragrafi 3, 4 o 5 della direttiva. Per quanto riguarda l'articolo 4, paragrafo 4, tali operazioni di trasporto non incidono in modo significativo sulla concorrenza internazionale se l'utilizzo transfrontaliero resta limitato a due Stati membri e se le infrastrutture esistenti e le condizioni di sicurezza stradale lo permettono. L'articolo 4, paragrafo 4, è modificato di conseguenza.

Nuove disposizioni sono aggiunte alla direttiva 96/53/CE per facilitare alle autorità competenti l'individuazione delle infrazioni e armonizzare le sanzioni amministrative applicabili. La Commissione intende pubblicare degli orientamenti sulle procedure di controllo al fine di garantire un'armonizzazione dei metodi di controllo fra tutti gli Stati membri. Gli Stati membri dovranno effettuare un numero minimo di misurazioni di veicoli. Tali misurazioni dovranno essere realizzate utilizzando sistemi di pesatura in movimento integrati nella strada o tramite sensori installati a bordo dei veicoli e comunicanti a distanza con i controllori a bordo strada. Tali misure consentiranno alle autorità di controllo di filtrare i veicoli in modo che possano essere fermati per essere controllati manualmente solo quelli che danno adito a forti sospetti di infrazione. La Commissione definirà le norme tecniche dei dispositivi di pesatura a bordo che possono comunicare con le autorità di controllo, in particolare gli standard dell'interfaccia di comunicazione elettromagnetica. Ciò incoraggerà l'adozione generalizzata di tali dispositivi. Essi offrono in effetti il vantaggio supplementare di consentire ai conducenti di controllare meglio il peso dei loro veicoli.

Le violazioni della direttiva 96/53/CE sono peraltro catalogate a seconda del loro grado di gravità, per armonizzare a livello dell'Unione, i tipi di sanzioni amministrative applicabili.

Al fine di accelerare la realizzazione di veicoli più aerodinamici e di gruppi motopropulsori ibridi, la Commissione utilizzerà i fondi sua disposizione, in particolare quelli destinati alle reti transeuropee e ai programmi europei di ricerca, sviluppo e innovazione, per agevolare la ricerca industriale e l'installazione delle attrezzature sui parchi di veicoli.

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica la direttiva 96/53/CE, del 25 luglio 1996, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale

(Testo rilevante ai fini del SEE)

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 europeo⁴,
visto il parere del Comitato delle regioni⁵,
deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,
considerando quanto segue:

- (1) Il Libro bianco "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" pubblicato nel 2011⁶, sottolinea la necessità di ridurre le emissioni di gas a effetto serra, in particolare quelle di biossido di carbonio (CO₂), del 60% rispetto ai livelli del 1990 entro il 2050.
- (2) In tale contesto, il Libro bianco prevede di adeguare 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 internazionale, al fine di ridurre il consumo energetico e le emissioni di gas a effetto serra, al fine di adeguare la normativa all'evoluzione delle tecnologie e alle nuove esigenze del mercato e per facilitare il trasporto intermodale.
- (3) Gli sviluppi tecnologici offrono la possibilità di aggiungere dei dispositivi aerodinamici a scomparsa o pieghevoli all'estremità posteriore dei veicoli, principalmente rimorchi o semirimorchi, ma che superano le lunghezze massime ammesse a norma della direttiva 96/53/CE. L'installazione di tali apparecchiature può essere effettuata immediatamente dopo l'entrata in vigore della presente direttiva, in quanto tali prodotti sono disponibili sul mercato e sono già utilizzati in altri continenti.
- (4) Il miglioramento dell'aerodinamica della cabina dei veicoli a motore consentirebbe inoltre di ottenere notevoli vantaggi sulle prestazioni energetiche dei veicoli, in aggiunta ai dispositivi di cui al considerando 3 supra. Tuttavia tale miglioramento è

⁴ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁵ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁶ COM(2011) 144.

impossibile nell'ambito degli attuali limiti di lunghezza stabiliti dalla direttiva 96/53/CE, senza ridurre la capacità di carico dei veicoli, il che metterebbe in pericolo l'equilibrio economico del settore. È pertanto opportuno prevedere una deroga su tale lunghezza massima.

- (5) La Commissione, nei suoi “Orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale”⁷ prevede azioni volte a rendere i veicoli più sicuri e a migliorare la protezione degli utenti vulnerabili. L'importanza del raggio di visibilità dei conducenti di veicoli è stata anche sottolineata dalla relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'attuazione della direttiva 2007/38/CE concernente l'installazione a posteriori di specchi sui veicoli commerciali pesanti immatricolati nella Comunità⁸. Una nuova profilatura delle cabine contribuirà inoltre a migliorare la sicurezza stradale riducendo l'angolo morto di visibilità per i conducenti, in particolare sotto il parabrezza, consentendo così di salvare molte vite di utenti vulnerabili, come i pedoni o i ciclisti. Tale nuova profilatura permetterà anche di prevedere delle strutture di assorbimento di energia in caso di collisione. Il guadagno potenziale di volume della cabina permetterà inoltre di migliorare il comfort e la sicurezza del conducente.
- (6) I dispositivi aerodinamici e la loro installazione sui veicoli devono essere collaudati prima di essere immessi in commercio. A questo fine, gli Stati membri rilasceranno dei certificati che saranno riconosciuti dagli altri Stati membri.
- (7) I veicoli più lunghi possono essere utilizzati per il trasporto transfrontaliero se i due Stati membri interessati già lo permettono e se le condizioni di deroga ai sensi dell'articolo 4, paragrafi 3, 4 o 5 della direttiva sono soddisfatte. La Commissione europea ha già fornito orientamenti relativi all'applicazione dell'articolo 4 della direttiva. Le operazioni di trasporto di cui all'articolo 4, paragrafo 4, non pregiudicano in modo significativo la concorrenza internazionale se l'utilizzo transfrontaliero resta limitato a due Stati membri e se le infrastrutture esistenti e i requisiti di sicurezza stradale lo permettono. In questo modo si raggiunge un equilibrio tra, da un lato, il diritto degli Stati membri, in virtù del principio di sussidiarietà, di decidere su soluzioni di trasporto appropriate alle loro circostanze specifiche e, dall'altro, la necessità che tali politiche non falsino il mercato interno. Le disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 4, sono chiarite in questo senso.
- (8) L'impiego di motorizzazioni alternative che non utilizzano più solo l'energia fossile, e che sono quindi non inquinanti o meno inquinanti, come le motorizzazioni elettrica o ibrida per i veicoli pesanti o per gli autobus (principalmente in ambiente urbano o in periferia), comporta un sovrappeso che non deve essere contabilizzato a scapito del carico utile del veicolo, per non penalizzare dal punto di vista economico il settore del trasporto stradale.
- (9) Il Libro bianco sui trasporti insiste inoltre sulla necessità di monitorare gli sviluppi del trasporto intermodale, in particolare per quanto concerne la containerizzazione, nella quale sono sempre più utilizzati i container da 45 piedi che vengono trasportati per ferrovia o per via navigabile. Tuttavia attualmente le componenti stradali dei tragitti intermodali possono essere effettuate solo previa procedure amministrative vincolanti sia per gli Stati membri che per i vettori o se tali container sono dotati di angoli smussati brevettati il cui costo è proibitivo. Un allungamento di 15 cm dei veicoli che li trasportano può esentare i vettori dall'espletamento di procedure amministrative, facilitando il trasporto intermodale, senza rischi né pregiudizio per gli altri utenti della

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

strada o per l'infrastruttura. La modesta aggiunta rappresentata da questi 15 cm rispetto alla lunghezza dei veicoli pesanti articolati (16,50 m) non costituisce in effetti un rischio supplementare per la sicurezza stradale. Nella linea politica del Libro bianco sui trasporti, tale aumento tuttavia è autorizzato solo per il trasporto intermodale, nel quale la componente stradale non supera 300 km per le operazioni che comportano una componente ferroviaria, fluviale o marittima. Tale distanza appare sufficiente per collegare un sito industriale o commerciale ad uno scalo ferroviario di merci o ad un porto fluviale. Al fine di collegare un porto marittimo e sostenere lo sviluppo delle autostrade del mare, è possibile prevedere una distanza più lunga per un'operazione di trasporto marittimo a corto raggio all'interno dell'UE.

- (10) Per continuare a promuovere il trasporto intermodale e al fine di tener conto del peso a vuoto dei container di 45 piedi, appare necessario estendere la disposizione che autorizza la circolazione a 44 tonnellate dei veicoli combinati a 5 o 6 assi che trasportano, nel trasporto intermodale, container di 40 piedi, anche a quelli che trasportano container di 45 piedi.
- (11) Dall'adozione della direttiva 96/53/CE, il peso medio dei passeggeri di autobus e del loro bagaglio, ha subito un notevole aumento, il che ha portato ad una graduale riduzione del numero di passeggeri trasportati, tenuto conto dei limiti di peso imposti dalla direttiva. La necessità di privilegiare il trasporto collettivo rispetto al trasporto individuale ai fini di una maggiore efficienza energetica, impone di ripristinare il numero precedente di passeggeri per autobus tenendo conto dell'aumento del loro peso e di quello del loro bagaglio. Questo risultato può essere ottenuto con un aumento del peso ammissibile di autobus a due assi, entro limiti che consentano tuttavia di evitare danni alle infrastrutture provocati da un'usura più rapida.
- (12) Le autorità incaricate di far osservare le disposizioni relative al trasporto stradale constatano un numero elevato di infrazioni, talvolta gravi, in particolare relative al peso dei veicoli di trasporto. Questa situazione deriva dal numero insufficiente di controlli effettuati ai sensi della direttiva 96/53/CE, o della loro scarsa efficacia. Inoltre, le procedure e norme di controllo sono diverse tra Stati membri, creando situazioni di incertezza del diritto per i conducenti dei veicoli che circolano in diversi Stati membri dell'Unione. Inoltre i vettori che non rispettano le norme relative godono di un vantaggio competitivo significativo rispetto ai loro concorrenti che ottemperano alla normativa, ma anche rispetto agli altri modi di trasporto. Tale situazione costituisce un ostacolo al corretto funzionamento del mercato interno. È quindi necessario che gli Stati membri intensifichino il ritmo dei controlli effettuati, sia per quanto riguarda i controlli manuali che le preselezioni in vista di tali controlli.
- (13) In effetti sono ormai disponibili soluzioni tecnologiche semplici, fisse o mobili, che permettono di preselezionare, senza fermarli, i veicoli che potrebbero essere in infrazione; queste soluzioni incidono meno sulla fluidità del traffico, sono meno onerose e garantiscono condizioni di sicurezza ottimali. Alcuni dispositivi possono essere installati a bordo dei veicoli pesanti e fornire al conducente un mezzo di autocontrollo che gli consente di rendersi conto se rispetta la normativa. Tali dispositivi di bordo possono anche comunicare i dati senza che sia necessario fermare il veicolo, ad agenti o a sistemi automatici di controllo collocati a bordo della strada, utilizzando un'interfaccia di comunicazione a microonde. In fase di preselezione, una soglia minima di pesatura per 2 000 veicoli/kilometro risulta adeguata per garantire l'efficacia del controllo su strada sul territorio dell'Unione, in quanto permette di monitorare ogni veicolo in media statistica ogni tre giorni.

- (14) Il numero elevato di infrazioni rilevate alle disposizioni della direttiva 96/53/CE è ampiamente riconducibile al livello non sufficientemente dissuasivo delle sanzioni previste dalla legislazione degli Stati membri per la violazione di tali norme, o all'assenza di sanzioni. Tale carenza è ulteriormente aggravata dalla notevole diversità di livelli di sanzioni amministrative vigenti nei vari Stati membri. Per ovviare a queste carenze è necessario procedere ad un ravvicinamento a livello dell'Unione, dei livelli e delle categorie di sanzioni amministrative per le violazioni della direttiva 96/53/CE. Tali sanzioni amministrative devono essere effettive, proporzionate e dissuasive.
- (15) Le autorità di controllo degli Stati membri devono poter scambiare informazioni per rendere più efficaci i controlli sul peso dei veicoli o degli autotreni a livello internazionale, nonché per facilitare il buon svolgimento di tali controlli, in particolare l'identificazione dei contravventori, la descrizione delle infrazioni e delle sanzioni applicate, e lo stato di onorabilità dell'impresa interessata. Il punto di contatto designato a norma dell'articolo 18, paragrafo 1, del regolamento n. 1071/2009/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada e abroga la direttiva 96/26/CE del Consiglio⁹, potrebbe fungere da intermediario per lo scambio di tali informazioni.
- (16) È importante che il Parlamento europeo e il Consiglio siano regolarmente informati circa i controlli effettuati dagli Stati membri sul traffico stradale. Queste informazioni, fornite dagli Stati membri, consentiranno alla Commissione di verificare il rispetto della presente direttiva da parte dei vettori, e stabilire se devono eventualmente essere adottate misure coercitive supplementari.
- (17) La Commissione deve essere autorizzata ad adottare atti delegati, a norma dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, per definire i requisiti imposti a nuovi dispositivi aerodinamici posti all'estremità posteriore dei veicoli o alla progettazione di nuovi veicoli a motore, nonché le specifiche tecniche che permettano di assicurare la completa interoperabilità dei dispositivi di pesatura di bordo, e gli orientamenti sulle procedure di controllo del peso dei veicoli in circolazione. È particolarmente importante che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. Nel contesto della preparazione e della stesura degli atti delegati, la Commissione deve anche garantire la corretta e tempestiva trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.
- (18) Poiché gli obiettivi della presente direttiva non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque, a motivo delle dimensioni e degli effetti dell'azione, 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. In conformità al principio di proporzionalità sancito dallo stesso articolo, la presente direttiva si limita a quanto necessario per il conseguimento di quell'obiettivo.
- (19) La direttiva 96/53/CE deve essere pertanto modificata in conseguenza,

⁹ GU L 300 del 14.11.2009, pag. 51.

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

La direttiva 96/53/CE è così modificata:

- 1) L'articolo 2, primo comma è completato dalle seguenti definizioni:
 - «veicolo a propulsione ibrida»: un veicolo ai sensi della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli¹⁰, munito di uno o più motori di trazione funzionanti a energia elettrica e non collegati in modo permanente alla rete e uno o più motori di trazione a combustione interna;
 - «veicolo elettrico»: un veicolo ai sensi della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli¹¹, munito di uno o più motori di trazione funzionanti a energia elettrica e non collegati in modo permanente alla rete;
 - «unità di trasporto intermodale»: unità che può rientrare in una delle seguenti categorie: container, cassa mobile, semirimorchio;
- 2) L'articolo 4 è così modificato:
 - (a) Il termine “nazionale” è soppresso alle lettere a) e b) del paragrafo 1.
 - (b) La prima frase del secondo comma dell'articolo 4, paragrafo 4, è sostituita dalla seguente:

“Le attività di trasporto sono considerate come non pregiudicanti in modo significativo la concorrenza internazionale nel settore dei trasporti, se esse si svolgono sul territorio di uno Stato membro o, nel caso di un'operazione transfrontaliera, se si svolgono solo tra due Stati membri limitrofi ognuno dei quali ha adottato misure in applicazione del presente paragrafo, e in presenza di una o l'altra delle condizioni previste alle lettere a) e b).”
- 3) Gli articoli 4, paragrafo 6, 5, lettera b), e 8 *bis*, sono soppressi.
- 4) L'articolo 5 è così modificato: la frase “Fatto salvo il disposto dell'articolo 4, paragrafo 6: a)” è soppressa.
- 5) I riferimenti alla direttiva 70/156/CEE del Consiglio sono sostituiti da un riferimento alla direttiva 2007/46/CE¹².
- 6) L'articolo 8 è sostituito dal testo seguente:

Articolo 8

1. Al fine di migliorare le prestazioni aerodinamiche dei veicoli o degli autotreni, le lunghezze massime previste all'allegato I, punto 1.1, possono essere superate per i veicoli o i veicoli combinati equipaggiati di dispositivi che rispondono ai requisiti

¹⁰ GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1.

¹¹ GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1.

¹² Direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli.

precisati nel testo che segue. Tali superamenti hanno il solo scopo di permettere l'installazione sulla parte posteriore dei veicoli o dei veicoli combinati, di dispositivi in grado di migliorare le loro caratteristiche aerodinamiche.

2. I dispositivi menzionati al primo paragrafo devono rispondere ai seguenti requisiti di prestazione e di sicurezza:
 - il miglioramento significativo delle prestazioni aerodinamiche dei veicoli,
 - sotto il profilo della sicurezza stradale e della sicurezza del trasporto intermodale, in particolare:
 - i) l'installazione e la conservazione nel tempo dei dispositivi al fine di limitare il rischio di distacco,
 - ii) una segnaletica diurna e notturna, efficace in condizioni meteorologiche degradate, che permetta di distinguere le dimensioni esterne del veicolo da parte degli altri utenti della strada,
 - iii) una progettazione che limiti i rischi per gli altri veicoli e i loro passeggeri in caso di collisione,
 - iv) il dispositivo non deve far aumentare in modo significativo i rischi di ribaltamento a causa di venti laterali;
 - l'inserimento nelle reti esistenti, in particolare
 - i) il mantenimento della manovrabilità dei veicoli o dei veicoli combinati sulle infrastrutture stradali, urbane e interurbane,
 - ii) per i rimorchi e semirimorchi interessati, l'inserimento nelle unità ferroviarie, marittime e fluviali nel corso di operazioni di trasporto intermodale,
 - iii) tali dispositivi sono a scomparsa o facilmente pieghevoli o amovibili da parte del conducente.

I superamenti delle lunghezze massime non comportano un aumento della capacità di carico dei veicoli o dei veicoli combinati.

3. Prima della loro immissione sul mercato i dispositivi aerodinamici aggiunti e la loro installazione sui veicoli sono autorizzati dagli Stati membri che rilasciano a tal fine un certificato. Quest'ultimo attesta il rispetto dei requisiti di cui al paragrafo 2 supra, e indica che il dispositivo contribuisce in modo significativo al miglioramento delle prestazioni aerodinamiche. I certificati di autorizzazione rilasciati in uno Stato membro sono riconosciuti dagli altri Stati membri.
4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità all'articolo 16, per integrare i requisiti di cui al paragrafo 2. Essi consistono in caratteristiche tecniche, livelli minimi di prestazioni, vincoli di progettazione, e procedure finalizzate all'emissione del certificato di collaudo di cui al paragrafo 3.
5. In attesa dell'adozione degli atti delegati, i veicoli o i veicoli combinati dotati di dispositivi aerodinamici all'estremità posteriore, che soddisfano i requisiti di cui al paragrafo 2 e sono collaudati conformemente al paragrafo 3, possono circolare se la loro lunghezza supera al massimo di due metri la lunghezza stabilita all'allegato I, punto 1.1. Questa misura transitoria si applica dalla data di entrata in vigore della presente direttiva.

- 7) L'articolo 9 è sostituito dal testo seguente:

Articolo 9

1. Al fine di migliorare le prestazioni aerodinamiche e di sicurezza stradale dei veicoli e dei veicoli combinati, le lunghezze massime previste all'allegato I, punto 1.1, possono essere superate nel caso di veicoli o di veicoli combinati che rispondono ai requisiti precisati al paragrafo 2 che segue. Tali superamenti hanno come obiettivo principale quello di consentire la costruzione di cabine di motrici in grado di migliorare le caratteristiche aerodinamiche dei veicoli o dei veicoli combinati e di migliorare la sicurezza stradale.
2. I requisiti di prestazioni e di sicurezza ai quali le cabine menzionate al primo paragrafo devono rispondere sono i seguenti:
 - il miglioramento significativo delle prestazioni aerodinamiche dei veicoli,
 - il rafforzamento della sicurezza stradale e della sicurezza nel trasporto intermodale, in particolare per garantire che la forma anteriore della cabina
 - i) migliori la visibilità degli utenti vulnerabili da parte del conducente, in particolare mediante una riduzione dell'angolo morto di visibilità situato sotto il parabrezza anteriore,
 - ii) limiti i danni in caso di collisione,
 - la manovrabilità dei veicoli o dei veicoli combinati sulle infrastrutture e senza imporre restrizioni all'uso dei veicoli nei terminali intermodali,
 - il comfort e la sicurezza dei conducenti.I superamenti della lunghezza massima non comportano un aumento della capacità di carico dei veicoli o dei veicoli combinati.
3. Prima dell'immissione sul mercato, le prestazioni aerodinamiche dei nuovi progetti di veicoli a motore sono collaudate dagli Stati membri che rilasciano a questo fine un certificato. Quest'ultimo attesta il rispetto dei requisiti di cui al precedente paragrafo 2. I certificati di collaudo rilasciati in uno Stato membro sono riconosciuti dagli altri Stati membri.
4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati, in conformità all'articolo 16, per completare i requisiti che le nuove cabine di motrice devono rispettare e che sono indicati al paragrafo 2. Essi consistono in caratteristiche tecniche, livelli minimi di prestazioni, vincoli di progettazione, e procedure finalizzate all'emissione del certificato di collaudo menzionato al paragrafo 3.
- 8) All'articolo 10 i termini "alla data di cui all'articolo 11" sono sostituiti da "in data 17 settembre 1997".
- 9) L'articolo 10 *bis* è sostituito dal seguente:

Articolo 10 bis

I pesi massimi dei veicoli a propulsione ibrida o a propulsione interamente elettrica sono quelli indicati all'allegato I, punto 2.3.1.

I veicoli a propulsione ibrida o elettrica devono tuttavia rispettare i limiti indicati all'allegato I, punto 3: peso massimo autorizzato per asse.

- 10) L'articolo 11 è sostituito dal testo seguente:

Articolo 11

Le dimensioni massime di cui all'allegato I, punti 1.1 e 1.6, possono essere superate di 15 cm per i veicoli o i veicoli combinati che effettuano un trasporto di container o di casse mobili di 45 piedi, qualora il trasporto stradale del container o della cassa mobile rientri in un'operazione di trasporto intermodale.

Ai fini del presente articolo e del punto 2.2.2, lettera c), dell'allegato I, l'operazione di trasporto intermodale utilizza almeno la ferrovia, il trasporto fluviale o il trasporto marittimo. Essa comporta anche una parte stradale per il suo percorso iniziale e/o terminale. Ciascuna di tali parti stradali è inferiore a 300 km nel territorio dell'Unione europea o fino ai terminali più vicini tra i quali esiste un servizio regolare. Un'operazione di trasporto è parimenti considerata come trasporto intermodale se utilizza un trasporto marittimo a corto raggio intraeuropeo, quali che siano le lunghezze dei percorsi iniziali e terminali stradali. Il percorso iniziale e il percorso terminale stradale per un'operazione che utilizza il trasporto marittimo a corto raggio all'interno dell'UE si estende dal punto di carico della merce al porto marittimo appropriato più vicino per il tragitto iniziale e/o, se del caso, tra il porto marittimo appropriato più vicino e il punto di scarico della merce per il tragitto terminale.

- 11) L'articolo 12 è sostituito dal testo seguente:

Articolo 12

1. Gli Stati membri istituiscono un dispositivo di preselezione e di controllo mirato dei veicoli o dei veicoli combinati in circolazione, al fine di garantire il rispetto dei requisiti della presente direttiva.
2. Dopo la scadenza del termine di due anni dalla data di entrata in vigore della presente direttiva, gli Stati membri procedono a pesature dei veicoli o dei veicoli combinati in circolazione. Tali misure di preselezione mirano a identificare i veicoli che possono aver commesso un'infrazione e che devono essere controllati manualmente. Esse possono consistere in sistemi automatici collocati sulle infrastrutture, o sistemi installati a bordo dei veicoli ai sensi del paragrafo 6 seguente. I sistemi automatici dovranno consentire l'identificazione dei veicoli che si sospetta superino i pesi massimi autorizzati. Dato che tali sistemi automatici sono utilizzati unicamente per una preselezione, e non per determinare un'infrazione, non ne è obbligatoria la certificazione da parte degli Stati membri.
3. Gli Stati membri procedono a un certo numero di misure di preselezione che rappresentino almeno una pesatura per 2 000 veicoli/chilometro in media annua.
4. Gli Stati membri provvedono affinché le autorità competenti si scambino le informazioni necessarie per rendere più efficaci tali controlli a livello dell'Unione, e per facilitare il loro svolgimento, in particolare attraverso il punto di contatto nazionale incaricato dello scambio di informazioni con gli altri Stati membri. Tali informazioni necessarie comprendono in particolare l'identificazione dei contravventori, la descrizione delle violazioni commesse e delle sanzioni applicate, e lo stato di onorabilità dell'impresa interessata. Il punto di contatto è designato in conformità all'articolo 18, paragrafo 1, del regolamento n. 1071/2009/CE.

5. I veicoli sospettati di violazione dei limiti di peso in seguito alla preselezione effettuata in conformità al paragrafo 2, sono sottoposti ad almeno una delle seguenti misure:
- i) il controllo su strada con un apparecchio di misura omologato dopo l'intercettazione del veicolo,
 - ii) l'invio all'impresa di trasporto delle informazioni sui sospetti di sovraccarico del veicolo,
 - iii) il controllo dell'impresa di trasporto nei suoi locali, in particolare in caso di recidiva dopo l'invio dell'informazione di cui al punto ii).
6. In conformità al paragrafo 1, gli Stati membri promuovono l'equipaggiamento dei veicoli e dei veicoli combinati, con dispositivi di bordo di pesatura (peso totale e peso per asse) che permettano di comunicare in qualsiasi momento i dati di pesatura, a partire da un veicolo in movimento, ad un'autorità che effettua dei controlli lungo la strada o con compiti di regolamentazione del trasporto di merci. La comunicazione si effettua attraverso l'interfaccia definita dalle norme CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 e ISO 14906.
7. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità all'articolo 16, per quanto riguarda
- le specifiche tecniche complementari per l'interoperabilità completa a livello dell'Unione delle apparecchiature di bordo di pesatura, di cui al paragrafo 6, supra, in modo che le autorità di ogni Stato membro possano comunicare con le stesse modalità con i veicoli o i veicoli combinati immatricolati in qualsiasi Stato membro e, se del caso, scambiare le informazioni ricevute con le autorità di altri Stati membri;
 - le procedure dei controlli di preselezione cui al paragrafo 2 del presente articolo, le specifiche tecniche dei mezzi materiali utilizzati per tali controlli di preselezione, i requisiti di precisione e le regole di utilizzo di tali mezzi materiali. Tali procedure, specifiche e regole di utilizzo hanno l'obiettivo di assicurare che i controlli siano effettuati in modo simile in tutti gli Stati membri, garantendo in tal modo la parità di trattamento di tutti i vettori su tutto il territorio dell'Unione.
- 12) L'articolo 13 è sostituito dal testo seguente:

Articolo 13

1. Le violazioni della presente direttiva vengono classificate in varie categorie secondo la loro gravità.
2. Un sovraccarico inferiore al 5% del peso massimo autorizzato ai punti 2, 3, 4.1 e 4.3 dell'allegato 1 dà luogo ad un avvertimento scritto all'impresa di trasporto, che può comportare una sanzione, se la legislazione nazionale prevede questo tipo di sanzione.
3. Un sovraccarico compreso tra il 5 e il 10% del peso massimo autorizzato ai punti 2, 3, 4.1 e 4.3 dell'allegato 1 è considerato un'infrazione minore ai sensi della presente direttiva, e comporta una sanzione pecuniaria. Le autorità di controllo possono anche

¹³ DSRC: Dedicated Short Range Communications.

immobilizzare il veicolo per lo scarico fino a raggiungere il peso massimo autorizzato.

4. Un sovraccarico compreso tra il 10 e il 20% del peso massimo autorizzato ai punti 2, 3, 4.1 e 4.3 dell'allegato 1 è considerato un'infrazione grave ai sensi della presente direttiva. Essa dà luogo a una sanzione pecuniaria e all'immobilizzo immediato del veicolo per lo scarico sino a raggiungere il peso massimo autorizzato.
 5. Un sovraccarico superiore al 20% del peso massimo autorizzato ai punti 2, 3, 4.1 e 4.3 dell'allegato 1 è considerato un'infrazione molto grave ai sensi della presente direttiva, a causa dei rischi maggiori per gli altri utenti della strada. Essa dà luogo a una sanzione pecuniaria e all'immobilizzo immediato del veicolo per lo scarico sino a raggiungere il peso massimo autorizzato. La procedura di perdita dell'onorabilità dell'impresa di trasporto è attuata in conformità all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 1071/2009¹⁴.
 6. Un superamento della lunghezza o della larghezza inferiore al 2% delle dimensioni massime indicate al punto 1 dell'allegato 1 dà luogo ad un avvertimento scritto all'impresa di trasporto, che può comportare una sanzione, se la legislazione nazionale lo prevede.
 7. Un superamento della lunghezza o della larghezza dal 2 al 20% delle dimensioni massime indicate al punto 1 dell'allegato 1, dovuto al carico o al veicolo stesso, comporta una sanzione pecuniaria. Le autorità di controllo immobilizzano il veicolo fino allo scarico se il superamento della lunghezza o della larghezza proviene dal carico, o fino all'ottenimento di un permesso speciale dall'impresa di trasporto, in conformità all'articolo 4, paragrafo 3.
 8. Un superamento della lunghezza o della larghezza del carico o del veicolo superiore al 20% delle dimensioni massime indicate al punto 1 dell'allegato 1 è considerato una violazione molto grave ai sensi della presente direttiva, a causa dei rischi maggiori che ciò comporta per gli altri utenti della strada. Essa dà luogo a una sanzione pecuniaria, e all'immobilizzo immediato del veicolo da parte delle autorità di controllo, fino allo scarico o fino a quando l'impresa di trasporto abbia ottenuto un permesso speciale in conformità all'articolo 4, paragrafo 3, se il superamento della lunghezza o della larghezza è dovuto al carico. La procedura di perdita dell'onorabilità dell'impresa di trasporto è attuata in conformità all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 1071/2009.
 9. Le sanzioni pecuniarie di cui ai paragrafi 3, 4, 5, 7 e 8 sono effettive, proporzionate e dissuasive.
- 13) È aggiunto il seguente articolo 14:

Articolo 14

Per i trasporti di container, lo spedizioniere consegna al vettore a cui esso affida il trasporto di un container, una dichiarazione indicante il peso del container trasportato. Se tale informazione manca o è errata, la responsabilità dello spedizioniere è impegnata alla stessa stregua del vettore in caso di sovraccarico del veicolo.

¹⁴ GUL 300 del 14.11.2009, pag. 51.

- 14) È aggiunto il seguente articolo 15:

Articolo 15

Gli Stati membri ogni due anni presentano alla Commissione, nel primo trimestre dell'anno civile, una relazione sui controlli effettuati durante i due anni civili precedenti, i risultati di tali controlli e le sanzioni inflitte ai contravventori. La Commissione redige un'analisi di tali relazioni e la trasmette al Parlamento europeo e al Consiglio nel secondo trimestre dell'anno civile.

- 15) È aggiunto il seguente articolo 16:

Articolo 16

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati previsto dall'articolo 8, paragrafo 4, dall'articolo 9, paragrafo 5, e dall'articolo 12, paragrafo 7, è conferito alla Commissione per un periodo indeterminato a decorrere da [data di entrata in vigore della presente direttiva].
3. La delega di potere di cui all'articolo 8, paragrafo 4, all'articolo 9, paragrafo 5, e all'articolo 12, paragrafo 7, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di poteri ivi specificata. Essa ha effetto il giorno successivo a quello in cui la decisione viene pubblicata nella Gazzetta ufficiale o a una data successiva in essa precisata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione lo notifica simultaneamente al Parlamento europeo e al Consiglio.
5. Un atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 4, dell'articolo 9, paragrafo 5, e dell'articolo 12, paragrafo 7, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato, o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

- 16) L'allegato I è così modificato:

- a) Il punto 1.2, lettera b), è sostituito dalle seguenti disposizioni:
- “Sovrastrutture dei veicoli condizionati o che trasportano unità di trasporto intermodale condizionate: 2,60 m”
- b) Il punto 2.2.2, lettera c), è sostituito dal testo seguente:
“Veicolo a motore a tre assi con semirimorchio a 2 o 3 assi destinato al trasporto, nel trasporto intermodale, di una o più unità di trasporto intermodale, per una lunghezza totale massima di 40 o 45 piedi: 44 tonnellate.”
- c) Il punto 2.3.1 è sostituito dal testo seguente:
“Veicoli a motore a due assi diversi dagli autobus: 18 tonnellate.”

“Veicoli a motore a due assi diversi dagli autobus e a propulsione ibrida o elettrica: 19 tonnellate”

“Autobus a due assi: 19 tonnellate”

Articolo 2

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva non oltre 18 mesi dalla data della sua pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno adottate nella materia disciplinata dalla presente direttiva.

Articolo 3

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

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente