



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

---

*Commissione per i trasporti e il turismo*

---

24.7.2013

## **DOCUMENTO DI LAVORO**

sulla 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 (COM(2013)0195)

Commissione per i trasporti e il turismo

Relatore: Jörg Leichtfried

## **Normativa vigente**

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, definisce i limiti di dimensioni e peso massimi per i veicoli circolanti nell'Unione europea e precisa a quali condizioni possono essere concesse deroghe al riguardo.

La direttiva però non tiene conto dei recenti sviluppi tecnologici e di mercato.

## **Proposta della Commissione (COM(2013) 0195)**

Al fine di consentire l'introduzione sul mercato di veicoli più aerodinamici e con una migliore efficienza energetica senza comprometterne la capacità di carico commerciale, la Commissione propone di modificare la direttiva 96/53/CE del Consiglio affrontando i seguenti temi:

- aumento del peso totale del veicolo per consentire il possibile utilizzo di motori elettrici e ibridi, generalmente più pesanti. Tale provvedimento tiene conto anche del peso medio dei passeggeri negli autobus commerciali, che è aumentato dall'ingresso in vigore della direttiva 96/53/CE del Consiglio;
- aumento della lunghezza totale del veicolo per consentire il possibile inserimento di cabine motrici più aerodinamiche e/o di alettoni profilati nella parte posteriore del veicolo. Tale provvedimento renderà possibile anche il trasporto di container da 45 piedi, che stanno diventando standard in altre modalità di trasporto, migliorando così l'integrazione del trasporto stradale nelle reti intermodali;
- introduzione di disposizioni relative ai controlli e alle sanzioni al fine di rendere le verifiche su strada più mirate ed efficienti e istituire un quadro di sanzioni comune, applicabile in tutti gli Stati membri;
- consentire espressamente l'utilizzo transfrontaliero di veicoli più lunghi per tragitti che prevedono l'attraversamento di una sola frontiera, purché vengano rispettate determinate condizioni.

## **Punti da discutere**

### **1. Circolazione transfrontaliera di veicoli pesanti più lunghi (articolo 4, paragrafo 4, della direttiva 96/53/CE del Consiglio)**

La proposta prevede l'esplicita liceità della circolazione di veicoli più lunghi nel trasporto transfrontaliero 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. La Commissione sostiene che tale misura non incide in modo significativo sulla concorrenza internazionale se l'utilizzo transfrontaliero resta limitato a due Stati membri in cui le infrastrutture esistenti e i requisiti vigenti in materia di sicurezza stradale lo permettono. Inoltre, secondo la proposta, il diritto degli Stati membri di decidere su soluzioni di trasporto

appropriate alle loro circostanze specifiche, in virtù del principio di sussidiarietà, si trova in equilibrio con la necessità che tali politiche non falsino il mercato interno.

*Osservazioni del relatore:*

In origine la Commissione aveva dichiarato che avrebbe dato inizio alle procedure nei confronti degli Stati membri per le infrazioni della direttiva 96/53/CE qualora fosse stato confermato l'utilizzo transfrontaliero di veicoli più lunghi e più pesanti. Tuttavia su questo punto la Commissione ha completamente stravolto la propria interpretazione della direttiva dopo il confronto con una serie di soggetti interessati. A tale riguardo il relatore ci tiene a sottolineare l'importanza del rispetto delle procedure democratiche, e che qualunque cambiamento in merito a cosa sia lecito nel traffico transfrontaliero deve essere introdotto dai co-legislatori, non su richiesta delle parti interessate.

Il relatore desidera sottolineare che alcuni parlamenti e organi legislativi nazionali (quali entrambe le camere del parlamento austriaco e il *Bundesrat* tedesco) hanno manifestato la propria apprensione circa l'esplicita liceità dell'attraversamento dei confini tra gli Stati membri da parte dei "gigaliner". Inoltre il relatore non concorda con la tesi secondo cui tale traffico non influirebbe sulla concorrenza all'interno dell'Unione. Anzi ritiene che ammettere tale traffico transfrontaliero tra alcuni Stati membri e vietarlo per altri non solo porrebbe gli Stati membri che lo vietano in una posizione di svantaggio economico, ma in ultima analisi li sottoporrebbe anche a notevoli pressioni da parte di produttori, vettori e paesi limitrofi affinché modificano la propria normativa. A sua volta, ciò potrebbe determinare pericolosi equilibri tra l'esigenza dello Stato membro di tutelare gli interessi economici delle imprese interne da una parte e, al contempo, il bisogno di garantire la sicurezza e la tutela ambientale.

Il relatore vorrebbe sottolineare che la Commissione non ha condotto una valutazione d'impatto sulla circolazione transfrontaliera dei veicoli più lunghi e più pesanti. Tuttavia studi indipendenti dimostrano che il volume del trasporto merci ferroviario e del trasporto combinato subirebbe una notevole riduzione se fosse ammessa la circolazione transfrontaliera dei gigaliner.<sup>1</sup> Pertanto il relatore ritiene che consentire la libera circolazione fra gli Stati membri di veicoli pesanti più lunghi sarebbe controproducente rispetto a uno degli obiettivi principali dell'Unione elencati nel Libro bianco sulla politica dei trasporti della Commissione<sup>2</sup>, ossia il trasferimento modale dal trasporto stradale a quello ferroviario nell'Unione europea. Inoltre l'uso di veicoli più lunghi e pesanti potrebbe incidere negativamente sulla sicurezza stradale, causando incidenti più gravi dovuti al peso e alle dimensioni dei mezzi.

Per garantire condizioni competitive eque nell'Unione europea, per agevolare ulteriormente il passaggio dal trasporto stradale a quello ferroviario e per tutelare i diritti degli Stati membri in termini di sussidiarietà, deve essere espressamente vietato ai gigaliner di attraversare i confini

---

<sup>1</sup> TIM Consult (2006): <http://www.uirr.com/en/media-centre/press-releases-and-position-papers/2006/mediacentre/17-study-on-longer-and-heavier-road-vehicles-gigaliner.html>

UIC (2008): <http://www.uirr.com/en/media-centre/leaflet-and-studies/mediacentre/63-the-effects-of-the-introduction-of-mega-trucks-in-europe.html>

Kessel & Partner/Fraunhofer (2012): <http://www.uirr.com/en/media-centre/press-releases-and-position-papers/2012/mediacentre/492-tangible-risks-of-lhvs-in-eu-wide-circulation.html>

<sup>2</sup> COM(2011) 0144 def.

tra gli Stati membri. Deve essere a discrezione di ciascuno Stato membro decidere se consentire la circolazione dei gigaliner, su base non discriminatoria, entro i rispettivi territori. Poiché i veicoli pesanti più lunghi presentano anche un peso molto più elevato e pertanto possono causare un più rapido deterioramento delle infrastrutture stradali, la loro circolazione, ove del caso, deve essere soggetta a un pedaggio più elevato.

## **2. Miglioramento delle prestazioni aerodinamiche e della sicurezza stradale dei veicoli (articoli 8 e 9)**

La Commissione propone di consentire l'installazione sulla parte posteriore dei veicoli o dei veicoli combinati di dispositivi in grado di migliorare le prestazioni aerodinamiche (articolo 8). Per garantirne la conformità alle norme di sicurezza stradale, i dispositivi aggiuntivi devono essere fissati in sicurezza, dotati di una segnaletica diurna e notturna e non devono accrescere né i rischi per gli altri veicoli in caso di collisione né il rischio di ribaltamento a causa di venti laterali.

Inoltre la proposta permette la modifica delle cabine motrici per renderle più efficienti a livello aerodinamico, migliorare la visibilità e accrescere la sicurezza del conducente e degli utenti della strada vulnerabili eliminando gli angoli morti (articolo 9).

### *Osservazioni del relatore:*

Il relatore, pur essendo favorevole ai cambiamenti dell'aerodinamicità dei veicoli proposti all'articolo 8 e alle relative caratteristiche principali, intende evidenziare che, dopo l'applicazione degli alettoni aggiuntivi e di altri dispositivi aerodinamici alla carrozzeria del veicolo, questo deve ancora poter essere caricato e trasportato su rotaie, nell'ambito di operazioni di trasporto combinato. Il legislatore deve garantire che le migliorie aerodinamiche ai veicoli pesanti non ostacolino né impediscano il trasporto combinato.

Il relatore si rammarica che la proposta trascuri completamente il problema dell'altezza dei veicoli. Inoltre deplora l'assenza pressoché totale di studi scientifici in merito all'impatto degli adeguamenti aerodinamici proposti. Il relatore sottolinea che il trasporto combinato possiede un potenziale molto più elevato rispetto al miglioramento aerodinamico dei veicoli pesanti ai fini del contributo alla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>.

Da ultimo, ma non meno importante, il relatore richiama l'attenzione sul fatto che le norme che regolano l'uso di dispositivi aerodinamici in base alle dimensioni dei veicoli figurano già nella legislazione UE sull'omologazione. Il regolamento (UE) n. 1230/2012 della Commissione prevede deroghe per i dispositivi per il miglioramento aerodinamico installati sul retro del veicolo [500 mm rispetto alla misura transitoria di 2 000 mm proposta nel COM(2013)0195] e per i dispositivi applicati ai lati del veicolo. Occorre chiarire se una nuova direttiva sul medesimo argomento sia effettivamente necessaria. In caso affermativo, i due testi normativi devono essere coerenti fra loro.

Per quanto riguarda la sicurezza stradale, il relatore accoglie con favore l'intenzione della proposta di migliorare la manovrabilità dei veicoli e la sicurezza e la visibilità del conducente (articolo 9), e auspica un rafforzamento di tali disposizioni rendendo le modifiche di

progettazione alle cabine motrici non opzionali, bensì obbligatorie. Secondo le stime, le modifiche progettuali delle cabine motrici potrebbero salvare da 300 a 500 vite ogni anno, con una riduzione del 10% (rispetto alla situazione attuale) del numero di decessi negli incidenti in cui sono coinvolti veicoli pesanti. La sicurezza stradale rientra da tempo fra le priorità principali del Parlamento europeo, come confermato dalla sua risoluzione del 27 settembre 2011 sulla sicurezza stradale in Europa 2011-2020.<sup>1</sup> Secondo il relatore è importante rendere obbligatori i cambiamenti progettuali delle cabine, in linea con le priorità della sicurezza stradale definite dal Parlamento. Tali provvedimenti non richiederebbero innovazioni tecnologiche, in quanto la tecnologia necessaria è già nota e, se sussiste la volontà politica, potrebbe essere introdotta a breve. Si potrebbe prevedere un periodo di transizione al fine di concedere ai produttori più tempo per uniformarsi alle nuove specifiche progettuali.

### **3. Preselezione e controlli mirati (articolo 12)**

La proposta prevede che gli Stati membri istituiscano un dispositivo di preselezione e controllo mirato dei veicoli o dei veicoli combinati in circolazione, allo scopo di rendere le verifiche più mirate ed efficienti. La preselezione mira a identificare i veicoli che possono aver commesso un'infrazione e che devono pertanto essere controllati manualmente. A tal fine la proposta prevede l'installazione di sistemi automatici collocati sulle infrastrutture (articolo 12, paragrafo 2) oppure di dispositivi di bordo per la pesatura (articolo 12, paragrafo 6).

#### *Osservazioni del relatore:*

Il relatore concorda con l'obiettivo dell'istituzione del sistema di preselezione, che potrebbe rendere i controlli più mirati ed efficienti riducendo gli oneri sia per i vettori conformi alle norme sia per le autorità di controllo. Al fine di garantire condizioni competitive eque nell'Unione e trasferire la responsabilità della conformità alle norme sulla sicurezza dalle autorità di controllo ai vettori e agli spedizionieri, il relatore auspica l'obbligo di equipaggiare i veicoli con dispositivi di bordo per la pesatura. La proposta si concentra sui controlli del peso (sovraccarico), ma è importante effettuare controlli anche sulle dimensioni (larghezza, lunghezza e altezza). Da ultimo, è discutibile se le deviazioni accettate dalle dimensioni stabilite (ossia entro il 5% per il peso ed entro il 2% per la lunghezza e la larghezza) debbano essere definite nella proposta allo scopo di individuare le infrazioni. Il relatore opterebbe per la definizione di un approccio armonizzato rispetto a tali limiti, invece di consentire a ogni Stato membro di stabilire autonomamente se imporre sanzioni per le violazioni.

### **4. Atti delegati (articolo 16)**

La proposta conferisce alla Commissione il potere di definire i requisiti imposti ai nuovi dispositivi aerodinamici posti all'estremità posteriore dei veicoli (articolo 8, paragrafo 4), alla progettazione di nuovi veicoli a motore (articolo 9, paragrafo 5), alle specifiche tecniche che permettono di assicurare la completa interoperabilità dei dispositivi di pesatura di bordo, e agli orientamenti sulle procedure di controllo del peso dei veicoli in circolazione (articolo 12, paragrafo 7).

---

<sup>1</sup> GU C 56 E del 26.2.2013, pag. 54.

*Osservazioni del relatore:*

Sebbene occorra una certa flessibilità per garantire che la legislazione vada di pari passo con lo sviluppo tecnologico, è comunque opportuno valutare attentamente se la delega di poteri alla Commissione definita nella proposta sia necessaria in tutti i settori. La responsabilità finale dei testi di legge compete al legislatore. Il campo di applicazione della delega di poteri proposta sembra essere eccessivamente ampio e il Parlamento dovrebbe riservarsi il diritto di modificare gli elementi essenziali del testo di legge mediante la procedura legislativa ordinaria.