

## INVITO A PRESENTARE CONTRIBUTI PER UNA VALUTAZIONE E UNA VALUTAZIONE D'IMPATTO CONDOTTE IN PARALLELO

Con questo documento la Commissione intende informare il pubblico e i portatori di interessi dei suoi lavori, in modo che possano esprimersi sul progetto di iniziativa e partecipare efficacemente alle attività di consultazione.

<b>TITOLO DELL'INIZIATIVA</b>	Veicoli commerciali - pesi e dimensioni (valutazione)
<b>DG CAPOFILA - UNITÀ RESPONSABILE</b>	DG MOVE, Unità C1
<b>PROBABILE TIPO DI INIZIATIVA</b>	Legislativa
<b>PIANIFICAZIONE INDICATIVA</b>	Primo trimestre del 2023
<b>INFORMAZIONI AGGIUNTIVE</b>	<a href="https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/weights-and-dimensions_it">https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/weights-and-dimensions_it</a> .

### A. Contesto politico, definizione del problema e analisi della sussidiarietà

#### Contesto politico

I trasporti costituiscono un elemento chiave del mercato unico, in quanto i servizi di trasporto contribuiscono a garantire la libera circolazione di merci e passeggeri.

La pandemia di COVID-19 ha inoltre dimostrato che per l'UE è essenziale assicurare il corretto funzionamento del mercato unico. In tale contesto, le norme dell'UE mirano a garantire condizioni di concorrenza eque nel settore dei trasporti e a eliminare gli ostacoli al traffico tra gli Stati membri.

Il conseguimento di un'Europa climaticamente neutra entro il 2050 è una delle principali priorità politiche della Commissione ([Green Deal europeo](#)).

Le emissioni di gas a effetto serra prodotte dal settore dei trasporti rappresentano un quarto delle emissioni totali dell'UE. Il trasporto stradale è responsabile di circa il 72 % delle emissioni del settore dei trasporti, mentre il 26 % proviene dai veicoli pesanti, come gli autocarri.

Per ridurre le emissioni di gas a effetto serra, come indicato nella [strategia per una mobilità sostenibile e intelligente](#), la Commissione baserà le sue azioni future su tre pilastri:

1. rendere più **sostenibili** tutti i modi di trasporto;
2. rendere le **alternative sostenibili** ampiamente disponibili in un sistema multimodale;
3. porre in essere i giusti **incentivi** per spingere la transizione.

Le attuali norme in materia di pesi e dimensioni dei veicoli commerciali dovrebbero risultare in linea con l'impegno della Commissione a sfruttare pienamente il potenziale del mercato unico e a ridurre in modo significativo le emissioni di gas a effetto serra prodotte dai trasporti.

La revisione della [direttiva 96/53/CE](#) del Consiglio relativa ai pesi e alle dimensioni massime dei veicoli pesanti ("direttiva sui pesi e sulle dimensioni") rientra nella strategia per una mobilità sostenibile e intelligente e nel relativo piano d'azione.

#### Valutazione

La direttiva stabilisce norme relative ai pesi e alle dimensioni massime dei veicoli pesanti utilizzati per i trasporti nazionali e internazionali al fine di assicurare la libera circolazione delle merci. Elimina gli ostacoli al traffico tra gli Stati membri e migliora le condizioni di concorrenza, proteggendo nel contempo le infrastrutture e garantendo la sicurezza stradale.

La direttiva è stata modificata nel 2015 ([direttiva \(UE\) 2015/719](#)) per contribuire a rendere il trasporto stradale efficiente sul piano energetico, ridurre le emissioni di gas a effetto serra e migliorare la sicurezza stradale e le condizioni di lavoro per i conducenti. Si prefiggeva inoltre di migliorare l'applicazione delle norme in modo da avere un impatto sulla concorrenza interna e sulle infrastrutture stradali.

La direttiva è stata nuovamente modificata dal [regolamento \(UE\) 2019/1242](#), il quale ha introdotto misure volte a favorire la diffusione sul mercato di veicoli pesanti a emissioni zero, Si tratta di veicoli generalmente più pesanti

rispetto ai veicoli pesanti convenzionali, principalmente a causa del peso della batteria.

La valutazione riguarderà il periodo di applicazione della direttiva e successive modifiche (dal 17 settembre 1997 al 31 dicembre 2021). Si concentrerà sui problemi riscontrati in fase di attuazione della direttiva. Stabilirà se le norme attuali siano sufficienti a garantire la libera circolazione delle merci, ridurre le emissioni di gas a effetto serra e attenuare i rischi per la sicurezza stradale.

Le norme attuali saranno valutate in base alla loro efficacia, efficienza, pertinenza, coerenza e valore aggiunto dell'UE. Nel valutare l'efficienza prenderà in considerazione i costi e i benefici, compreso l'impatto sulle imprese, e rileverà eventuali oneri e complessità inutili. Valuterà inoltre la coerenza della direttiva con altri atti e fondi dell'UE che riguardano le norme intermodali/combinata in materia di trasporti e infrastrutture, in particolare la rete TEN-T.

### **Problema che si intende affrontare con l'iniziativa**

Indipendentemente dai risultati della valutazione e dai problemi aggiuntivi che essa può portare alla luce, la revisione della direttiva sui pesi e sulle dimensioni dovrebbe affrontare i problemi di seguito riportati.

**1. Frammentazione del mercato** per l'uso di veicoli sovradimensionati e sovraccarichi dovuta a:

- mosaico di norme nazionali e bilaterali/multilaterali sui pesi e le dimensioni massime (adottate per rendere il trasporto stradale più efficiente);
- coesistenza di requisiti e sistemi di autorizzazione diversi.

Le attuali norme dell'UE ostacolano il pieno potenziale di utilizzo di combinazioni più lunghe di veicoli standard (il "sistema modulare europeo"), che potrebbero rendere più ecologico il settore. Anche altri settori del mercato come il trasporto intermodale (in cui si utilizza più di un modo di trasporto per lo stesso carico) e i trasportatori di veicoli (le cui caratteristiche specifiche non sono prese in considerazione) risentono di questa frammentazione, che provoca ulteriori perdite di efficienza.

**2. Diffusione insufficiente di veicoli alimentati con combustibili alternativi e a emissioni zero e di cabine e dispositivi aerodinamici posteriori.**

Il risparmio energetico e la riduzione della CO<sub>2</sub> nel settore del trasporto stradale sono così insufficienti. Anche la frammentazione del mercato dei mezzi di trasporto (merci) di peso e dimensioni maggiori determina inefficienze.

L'attuale direttiva non offre incentivi sufficienti per aumentare in modo significativo la diffusione di veicoli pesanti alimentati con combustibili alternativi e a emissioni zero, in particolare per il trasporto su lunga distanza, nell'ambito del quale la mancanza di maturità tecnologica aumenta il costo delle soluzioni disponibili.

Diverse associazioni di categoria ritengono che l'attuale franchigia di sovraccarico (compreso il peso per asse) e/o dimensioni eccessive non sia sufficiente per l'installazione di tecnologie a emissioni zero. Inoltre, anche se le norme relative alle cabine e ai dispositivi posteriori sono state adottate solo di recente, il settore non mostra molto interesse per i dispositivi aerodinamici ed è molto prudente nei confronti delle nuove cabine, sia in termini di offerta che di domanda.

**3. Applicazione inefficace e incoerente delle norme sul trasporto transfrontaliero per i veicoli pesanti** dovuta a:

- mosaico di diverse norme nazionali e internazionali;
- mancanza di certezza del diritto (ciò che è/non è consentito);
- pratiche di controllo discriminatorie.

Inoltre, la direttiva deve contribuire a soddisfare le ambizioni climatiche del Green Deal europeo, sancite dalla [legge europea sul clima](#), mantenendo nel contempo l'attuale livello di sicurezza stradale. L'UE dovrebbe diventare climaticamente neutra entro il 2050 e ridurre le emissioni di gas a effetto serra di almeno il 55 % entro il 2030 rispetto al 1990.

Tenuto conto del previsto aumento del 50 % della domanda di trasporto di merci su strada da qui al 2050, nonché della sua crescente portata a livello transfrontaliero e del maggiore fabbisogno di carburante, è necessario introdurre norme che favoriscano il passaggio al trasporto a emissioni zero.

Queste norme aumenteranno l'efficienza energetica e ridurranno drasticamente l'impatto ambientale del trasporto stradale. I problemi di cui sopra rischiano di aggravarsi nel tempo, rendendo difficile il conseguimento degli obiettivi di riduzione dei gas a effetto serra entro il 2030 e il 2050.

### **Base per l'azione dell'UE (base giuridica e analisi della sussidiarietà)**

#### **Base giuridica**

L'approfondimento del mercato interno, l'aumento dell'efficienza e il miglioramento delle prestazioni ambientali del

trasporto stradale sono obiettivi essenziali della politica comune dei trasporti dell'UE.

La proposta di modifica della direttiva sui pesi e sulle dimensioni si baserà sull'articolo 91 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea. Rispetterà i principi di [sussidiarietà](#) e [proporzionalità](#).

## Necessità pratica di un'azione dell'UE

La legislazione dell'UE è necessaria per allineare le norme relative al trasporto stradale tra gli Stati membri. In assenza di un'azione dell'UE, ogni paese continuerà probabilmente a sfruttare le possibilità a sua disposizione, come le deroghe alle norme e ai sistemi di sperimentazione dell'UE.

Ciò gli consentirà di allentare le limitazioni imposte dalle norme vigenti, sia per ragioni economiche che ambientali. La valutazione d'impatto analizzerà l'iniziativa alla luce del rispetto del principio di [sussidiarietà](#).

## B. Obiettivi e opzioni strategiche

L'iniziativa mira a valutare se le norme vigenti in materia di pesi e dimensioni per i veicoli pesanti siano adeguate ed efficaci per:

- garantire il buon funzionamento del mercato interno;
- migliorare le prestazioni ambientali delle operazioni di trasporto;
- salvaguardare la sicurezza stradale per tutti gli utenti della strada.

I risultati della valutazione serviranno ad analizzare, nel quadro dell'iniziativa, le opzioni per affrontare le carenze normative e del mercato individuate. Gli obiettivi principali della revisione delle norme attuali dovrebbe essere di contribuire a:

1. **rendere più ecologico il trasporto stradale** accelerando la diffusione di veicoli pesanti a emissioni zero e applicando sistemi e tecnologie innovativi che migliorino l'efficienza energetica. Ciò promuoverà inoltre la flessibilità nell'uso dei diversi modi di trasporto delle merci, al fine di aumentare il ricorso a modi più sostenibili;
2. **garantire la libera circolazione delle merci e condizioni di concorrenza eque sul mercato interno del trasporto stradale** eliminando gli ostacoli normativi e di mercato che attualmente possono comportare perdite di efficienza, distorsioni della concorrenza e rischi di pratiche di applicazione discriminatorie;
3. **migliorare la conformità alle norme sul traffico transfrontaliero** chiarendo e semplificando le norme nonché utilizzando tecnologie di digitalizzazione e comunicazione;
4. **salvaguardare e, ove possibile, aumentare la sicurezza stradale**, in particolare per quanto riguarda l'uso dei veicoli pesanti nel trasporto stradale. Le misure prese in considerazione per aumentare l'efficienza economica e le prestazioni ambientali dei veicoli pesanti dovrebbero tenere pienamente conto degli [obiettivi di sicurezza stradale della politica dei trasporti dell'Unione](#).

Gli elementi raccolti con la valutazione e la valutazione d'impatto saranno necessari per tradurre adeguatamente gli obiettivi in opzioni politiche concrete. Tuttavia, queste ultime saranno elaborate sulla base del seguente elenco non esaustivo di possibili misure politiche:

- a) adeguare le norme tecniche alle esigenze dei veicoli pesanti a emissioni zero;
- b) creare maggiori incentivi per aumentare la diffusione dei veicoli pesanti a emissioni zero (ad esempio consentendo una capacità di carico maggiore);
- c) adeguare le norme tecniche alle esigenze delle nuove tecnologie aerodinamiche e di risparmio energetico;
- d) fornire maggiori incentivi per favorire la diffusione di nuove tecnologie aerodinamiche e di risparmio energetico (ad esempio rimorchi elettrici);
- e) adeguare le norme tecniche alle esigenze del trasporto intermodale;
- f) adottare misure ulteriori per promuovere il trasporto intermodale (ad esempio consentendo una maggiore capacità di carico);
- g) chiarire le norme sul trasporto transfrontaliero dei veicoli di peso e dimensioni maggiori. Ciò garantirebbe la certezza del diritto riconoscendo questa prassi comune;
- h) autorizzare automaticamente il trasporto transfrontaliero di veicoli di peso/lunghezza maggiori tra tutti gli Stati membri confinanti che lo consentano;

- i) allineare i pesi e le dimensioni massime ai limiti più comuni attualmente consentiti:
- sovraccarico fino a 44 tonnellate, come già consentito in 13 Stati membri;
  - sistemi modulari europei fino a un massimo di 25,25 metri di lunghezza con/senza peso supplementare per il trasporto transfrontaliero, già autorizzati rispettivamente in 10 e 9 Stati membri;
  - lunghezza a veicolo carico di 20,75 metri per i trasportatori di veicoli;
- j) razionalizzare ulteriormente le norme dell'UE per sfruttare pienamente il potenziale delle soluzioni tecnologiche esistenti e di quelle emergenti, in particolare dei sistemi modulari europei, per consentire un sovraccarico fino a 60 tonnellate e una lunghezza aggiuntiva di 25,25 metri per i veicoli a emissioni zero o utilizzati in combinazione con altri modi di trasporto nel trasporto transfrontaliero;
- k) stabilire requisiti di sicurezza per il trasporto transfrontaliero di veicoli sovradimensionati e sovraccarichi;
- l) utilizzare tecnologie moderne di informazione e comunicazione ai fini della conformità con i permessi nazionali e le limitazioni di accesso stradale;
- m) rivedere le [linee guida europee sulle migliori prassi per i trasporti eccezionali su strada](#).

## C. Probabile impatto

L'iniziativa potrebbe contribuire ad accelerare la diffusione di tecnologie a emissioni zero per il trasporto su lunga distanza, e dunque a ridurre le emissioni di gas a effetto serra prodotte dal trasporto stradale. Sulla base dei risultati preliminari dello studio di supporto condotto nel 2020, l'allineamento delle norme sui pesi e le dimensioni massime potrebbe contribuire a ottimizzare le operazioni di trasporto stradale utilizzando un numero inferiore di veicoli per trasportare la stessa quantità di merci. Sarebbe possibile aumentare i benefici ambientali potenziali per tonnellata trasportata derivanti da tale ottimizzazione grazie al perfezionamento dell'aerodinamica e ad altre innovazioni tecnologiche volte a ridurre il consumo energetico.

La necessità di ulteriori interventi di manutenzione, ispezioni e infrastrutture nuove/adattate, come ponti e gallerie, potrebbe aumentare i costi delle infrastrutture. Il previsto aumento dell'efficienza energetica e operativa del trasporto stradale può avere un effetto indesiderato su altri modi di trasporto. Tuttavia, maggiori possibilità di compatibilità intermodale, tecnica e operativa possono contribuire a migliorare la cooperazione modale e a dirottare una parte del trasporto delle merci verso modi diversi dal trasporto su strada, in particolare per quanto riguarda le operazioni di trasporto su lunga distanza.

La potenziale diffusione del sistema modulare europeo potrebbe avere effetti diversi sulla sicurezza e sulla congestione stradale, che andrebbero valutati attentamente.

L'iniziativa dovrebbe garantire la libera prestazione dei servizi di trasporto, l'accesso non discriminatorio al mercato e la libera circolazione delle merci. L'onere amministrativo dovrebbe a sua volta essere ridotto per gli utenti e i fornitori di servizi di trasporto (per quanto riguarda l'affidamento delle operazioni di trasporto transfrontaliero) e per le autorità nazionali (per quanto riguarda la verifica del rispetto delle norme in vigore).

## D. Strumenti per legiferare meglio

### Valutazione d'impatto

Saranno effettuate una valutazione e una valutazione d'impatto. Con la valutazione, che analizzerà il funzionamento della direttiva fino ad oggi, potrebbero essere individuati ulteriori problemi.

Sarà commissionato uno studio di supporto per favorire la raccolta di contributi e lo svolgimento dell'analisi.

### Strategia di consultazione

La Commissione svolgerà un'ampia gamma di attività di consultazione per raccogliere i pareri e i dati necessari allo scopo di precisare la definizione del problema, elaborare opzioni strategiche e valutarne la fattibilità e l'impatto.

I portatori di interessi possono già rispondere al presente invito a presentare contributi.

All'inizio del 2022 sarà avviata una consultazione pubblica di 12 settimane in tutte le lingue ufficiali dell'UE, che sarà accessibile dalla pagina centrale della Commissione dedicata alle consultazioni pubbliche ("Di' la tua"). Le risposte possono essere formulate in una qualsiasi delle 24 lingue ufficiali. La relazione di sintesi fattuale sarà pubblicata sulla pagina della consultazione otto settimane dopo il termine del periodo di raccolta dei contributi.

La consultazione pubblica sarà corredata da consultazioni mirate dei principali portatori di interessi (cfr. i destinatari

di seguito indicati).

I risultati delle consultazioni saranno riepilogati in una relazione di sintesi che sarà resa disponibile sul sito web della Commissione.

Tali attività di consultazione possono essere integrate dai dibattiti nell'ambito delle riunioni del comitato sul trasporto stradale e del gruppo ad alto livello sulla sicurezza stradale.

#### **Motivi della consultazione**

Per sfruttare pienamente il potenziale del mercato unico e ridurre le emissioni di gas a effetto serra nel settore dei trasporti, potrebbe essere necessario rivedere la direttiva sui pesi e sulle dimensioni.

Ciò contribuirà alla riuscita del Green Deal europeo e costituirà un elemento cruciale dell'attuazione della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente.

La consultazione raccoglierà pareri e contributi circa il potenziale impatto (sia positivo che negativo) delle possibili misure e opzioni strategiche.

#### **Destinatari**

La Commissione invita il pubblico e i portatori di interessi a esprimere il proprio parere e a condividere informazioni sull'impatto della direttiva esistente, nonché su eventuali misure politiche aggiuntive ai fini della sua revisione.

La consultazione esorta nello specifico i seguenti gruppi e persone fisiche a condividere le proprie esperienze dirette:

costruttori di veicoli pesanti e di apparecchiature originali, sviluppatori di tecnologie a emissioni zero e per il risparmio energetico, operatori di trasporto, gestori di terminali intermodali, spedizionieri, fornitori di carri merci, conducenti di veicoli pesanti, organizzazioni di ingegneria civile, gestori di infrastrutture stradali, associazioni ambientaliste, associazioni per la sicurezza stradale, autorità nazionali competenti, associazioni di utenti della strada ecc.