



Bruxelles, 7.12.2021
COM(2021) 769 final

2021/0400 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nell'Unione, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale (codificazione)

RELAZIONE

1. Nel contesto dell'Europa dei cittadini, la Commissione attribuisce grande importanza alla semplificazione e alla chiara formulazione della normativa dell'Unione, affinché diventi più comprensibile e accessibile ai cittadini, offrendo loro nuove possibilità di far valere i diritti che la normativa sancisce.

Questo obiettivo non può essere realizzato fintanto che innumerevoli disposizioni, modificate a più riprese e spesso in modo sostanziale, rimangono sparse, costringendo chi le voglia consultare a ricercarle sia nell'atto originario sia negli atti di modifica. L'individuazione delle norme vigenti richiede pertanto un notevole impegno di ricerca e di comparazione di diversi atti.

Per tale motivo è indispensabile codificare le disposizioni che hanno subito frequenti modifiche, se si vuole che la normativa sia chiara e trasparente.

2. Il 1° aprile 1987 la Commissione ha deciso¹ di dare istruzione ai propri servizi di procedere alla codificazione di tutti gli atti legislativi dopo non oltre dieci modifiche, sottolineando che si tratta di un requisito minimo e che i vari servizi dovrebbero sforzarsi di codificare i testi di loro competenza anche a intervalli più brevi, al fine di garantire la chiarezza e la comprensione immediata delle disposizioni.
3. Le conclusioni della presidenza del Consiglio europeo di Edimburgo (dicembre 1992) hanno ribadito questa necessità², sottolineando l'importanza della codificazione, poiché offre la certezza del diritto applicabile a una determinata materia in un preciso momento.

La codificazione va effettuata nel pieno rispetto dell'iter di adozione della legislazione dell'Unione.

Dal momento che in sede di codificazione nessuna modificazione di carattere sostanziale può essere apportata agli atti che ne fanno oggetto, il Parlamento europeo, il Consiglio e la Commissione hanno concluso un accordo interistituzionale, del 20 dicembre 1994, per un metodo di lavoro accelerato che consenta la rapida adozione degli atti di codificazione.

4. Lo scopo della presente proposta è quello di avviare la codificazione della 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 internazionale³. La nuova direttiva sostituisce i vari atti che essa incorpora⁴, preserva in pieno la sostanza degli atti oggetto di codificazione e pertanto non fa altro che riunirli apportando unicamente gli adattamenti formali necessari ai fini dell'opera di codificazione.

¹ COM(87) 868 PV.

² V. allegato 3, parte A, delle conclusioni.

³ Iscritta nel programma legislativo per il 2021.

⁴ Allegato IV, parte A, della presente proposta.

5. La proposta di codificazione è stata elaborata sulla base della consolidazione preliminare, in 24 lingue ufficiali, della direttiva 96/53/CE e degli strumenti di modifica della stessa, effettuato dall'Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea, mediante un sistema di elaborazione di dati. Nei casi in cui è stata assegnata una nuova numerazione agli articoli, la concordanza tra la vecchia e la nuova numerazione è esposta in una tavola che figura all'allegato V della direttiva codificata.

↓ 96/53 (adattato)

2021/0400 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nell'Unione , le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale (codificazione)

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 europeo⁵,

visto il parere del Comitato delle regioni⁶,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

↓ 96/53 considerando 2 (adattato)

- (1) La direttiva 96/53/CE del Consiglio⁷ ha subito varie e sostanziali modifiche⁸. A fini di chiarezza e razionalizzazione , è opportuno procedere alla sua codificazione.

↓ 2002/7 considerando 1
(adattato)

- (2) La direttiva 96/53/CE fissa, nell'ambito della politica comune dei trasporti, pesi massimi armonizzati e dimensioni massime armonizzate per la circolazione dei veicoli stradali adibiti al trasporto di passeggeri o merci.

⁵ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁶ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁷ 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).

⁸ Si veda l'allegato IV, parte A.

↓ 96/53 considerando 9

- (3) Per garantire l'applicazione uniforme della presente direttiva per quanto si riferisce alle autorizzazioni rilasciate a veicoli o veicoli combinati adibiti al trasporto di «carichi indivisibili», è necessario precisare tale nozione.
-

↓ 96/53 considerando 10

- (4) La tonnellata è universalmente usata e riconosciuta come unità di misura per il peso dei veicoli, e essa è pertanto applicata nella presente direttiva pur ammettendo che l'unità formale di peso è il newton.
-

↓ 96/53 considerando 11
(adattato)

- (5) Al fine di garantire il buon funzionamento del mercato interno, il campo di applicazione della presente direttiva dovrebbe riguardare trasporti nazionali per quanto concerne le caratteristiche che incidono in modo significativo sulle condizioni di concorrenza nel settore dei trasporti, in particolare i valori relativi alla lunghezza e alla larghezza massima autorizzata dei veicoli e dei veicoli combinati adibiti al trasporto di passeggeri o merci.
-

↓ 96/53 considerando 12
(adattato)

- (6) Per quanto riguarda le altre caratteristiche dei veicoli, gli Stati membri sono autorizzati ad applicare nel loro territorio valori diversi da quelli previsti dalla presente direttiva unicamente per i veicoli utilizzati nel traffico nazionale .
-

↓ 2002/7 considerando 6

- (7) Per ragioni attinenti alla sicurezza stradale è necessario che gli autobus rispettino i criteri relativi alle prestazioni in materia di manovrabilità.
-

↓ 96/53 considerando 13

- (8) La lunghezza massima degli autotreni che utilizzano sistemi di rimorchio estensibili è di fatto pari a 18,75 m in posizione di massima estensione. Occorre autorizzare la stessa lunghezza massima per gli autotreni che utilizzano sistemi di rimorchio rigidi.
-

↓ 96/53 considerando 16
(adattato)

- (9) Per quanto riguarda l'autorizzazione alla messa in circolazione e l'utilizzo dei veicoli, il montaggio di sospensioni pneumatiche o di tipo equivalente dovrebbe essere preferito alle sospensioni meccaniche, al fine di evitare ogni eccessivo deterioramento della rete stradale e garantire la manovrabilità. È opportuno evitare il superamento di determinati carichi massimi per asse e il veicolo dovrebbe poter effettuare una conversione a 360° entro limiti accettabili per la strada percorsa.

↓ 96/53 considerando 17
(adattato)

- (10) È opportuno che gli Stati membri possano autorizzare la circolazione nel loro territorio, nel trasporto nazionale di merci, di veicoli o veicoli combinati le cui dimensioni non sono conformi a quelle fissate dalla presente direttiva, qualora detti veicoli effettuino operazioni di trasporto che, secondo la definizione della presente direttiva, non influiscono significativamente sulla concorrenza internazionale nel settore dei trasporti, ossia ove si tratti di operazioni effettuate da veicoli specializzati o di operazioni effettuate secondo un'impostazione modulare.

↓ 96/53 considerando 19

- (11) Nel caso di veicoli o combinazioni di veicoli costruiti in funzione di nuove tecnologie o nuove concezioni, secondo norme non conformi a quelle stabilite dalla presente direttiva, è opportuno che essi possano effettuare operazioni di trasporto locali per un periodo di prova che consenta di trarre beneficio dal progresso tecnico.

↓ 96/53 considerando 23

- (12) Allo scopo di facilitare il controllo della conformità alla presente direttiva, è necessario accertarsi che i veicoli siano muniti di una prova di conformità.

↓ 2015/719 considerando 1

- (13) Occorre sottolineare la necessità di ridurre le emissioni di gas a effetto serra, in particolare quelle di biossido di carbonio (CO₂), migliorare la sicurezza stradale, adeguare la normativa in materia agli sviluppi tecnologici e all'evoluzione delle esigenze di mercato e facilitare le operazioni di trasporto intermodale, assicurando al contempo una concorrenza non distorta e proteggendo le infrastrutture stradali.

↓ 2015/719 considerando 2
(adattato)

- (14) Gli sviluppi tecnologici offrono la possibilità di installare dispositivi aerodinamici a scomparsa o pieghevoli all'estremità posteriore dei veicoli. Tuttavia, l'installazione di tali dispositivi determinerebbe il superamento delle lunghezze massime. È pertanto necessaria una deroga sulle lunghezze massime ammesse a norma dell'allegato I della presente direttiva al fine di consentire l'installazione di tali dispositivi.

↓ 2015/719 considerando 3
(adattato)

- (15) Il miglioramento dell'aerodinamica della cabina dei veicoli a motore consentirebbe di ottenere notevoli vantaggi sulle prestazioni energetiche dei veicoli, eventualmente in aggiunta a dispositivi aerodinamici a scomparsa o pieghevoli installati all'estremità posteriore dei veicoli. È altresì necessario prevedere una deroga sulle lunghezze massime stabilite dall'allegato I della presente direttiva . Tale deroga non dovrebbe essere usata per accrescere la capacità di carico del veicolo.

↓ 2015/719 considerando 6

- (16) I gruppi propulsori alternativi, tra cui si annoverano i gruppi propulsori ibridi, sono quelli che, per la propulsione meccanica, traggono energia da carburante di consumo e/o una batteria o altro dispositivo di accumulazione dell'energia elettrica o meccanica. L'impiego di gruppi propulsori alternativi per i veicoli pesanti o per gli autobus può comportare un sovrappeso, ma riduce l'inquinamento. Tale sovrappeso non dovrebbe essere contabilizzato a scapito del carico utile del veicolo, penalizzando dal punto di vista economico il settore del trasporto stradale. Il sovrappeso non dovrebbe tuttavia comportare neanche un aumento della capacità di carico del veicolo.

↓ 2015/719 considerando 7

- (17) I futuri veicoli alimentati con combustibili alternativi (con gruppi propulsori più pesanti rispetto a quelli utilizzati nei veicoli alimentati con combustibili convenzionali) potrebbero beneficiare altresì di una franchigia di sovraccarico. Pertanto, tali combustibili alternativi possono essere inseriti nell'elenco di combustibili alternativi previsto dalla presente direttiva se il loro utilizzo richiede una franchigia di sovraccarico.

↓ 2015/719 considerando 8
(adattato)

- (18) ☒ Occorre prevedere ☒ deroghe ai pesi massimi autorizzati ☒ e alle dimensioni massime autorizzate ☒ dei veicoli e dei veicoli combinati stabiliti ☒ dall'allegato I della ☒ presente direttiva. Tuttavia, gli Stati membri dovrebbero poter limitare, per motivi connessi alla sicurezza stradale o alle caratteristiche delle infrastrutture, la circolazione di taluni veicoli in parti specifiche della loro rete stradale.

↓ 2015/719 considerando 9
(adattato)

- (19) Nella containerizzazione sono sempre più utilizzati i container da 45 piedi di lunghezza. Tali container sono trasportati mediante tutti i modi di trasporto. Aumentando di 15 cm la lunghezza autorizzata dei veicoli che trasportano tali container, sarebbe possibile facilitare le operazioni di trasporto intermodale, senza rischi né pregiudizio per l'infrastruttura stradale o per gli altri utenti della strada. La definizione di operazione di trasporto intermodale nella presente direttiva non pregiudica i lavori di revisione della direttiva 92/106/CEE del Consiglio⁹.

↓ 2015/719 considerando 10
(adattato)

- (20) Per promuovere ulteriormente le operazioni di trasporto intermodale e al fine di tener conto del peso a vuoto dei container o casse mobili fino a 45 piedi di lunghezza, la circolazione dei veicoli a motore a tre assi con semirimorchi a due o tre assi dovrebbe

⁹ 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).

essere consentita fino a un peso totale autorizzato di 44 tonnellate. ☒ La circolazione dei ☒ veicoli a motore a due assi con semirimorchi a tre assi che trasportano container o casse mobili fino a 45 piedi di lunghezza dovrebbe essere ☒ consentita ☒ nelle operazioni di trasporto intermodale fino a un peso totale autorizzato di 42 tonnellate.

↓ 2015/719 considerando 12

- (21) È opportuno che gli Stati membri affrontino in maniera adeguata il problema delle violazioni riguardanti i veicoli in sovraccarico onde evitare qualsiasi distorsione della concorrenza e garantire la sicurezza stradale.
-

↓ 2015/719 considerando 13
(adattato)

- (22) Al fine di garantire una concorrenza non falsata tra gli operatori e migliorare l'individuazione delle violazioni gli Stati membri dovrebbero adottare misure specifiche per identificare i veicoli o i veicoli combinati in circolazione che potrebbero aver superato i relativi limiti di peso e dovrebbero pertanto essere soggetti a controllo. Tale identificazione può essere effettuata mediante meccanismi di pesatura integrati nell'infrastruttura stradale o tramite sensori installati a bordo dei veicoli che comunicano dati a distanza alle pertinenti autorità. Tali dati di bordo dovrebbero essere messi a disposizione anche del conducente. Ogni anno ciascuno Stato membro dovrebbe eseguire un numero adeguato di controlli del peso dei veicoli. Il numero di detti controlli dovrebbe essere proporzionato al numero complessivo di veicoli controllati ogni anno nello Stato membro interessato.
-

↓ 2015/719 considerando 15
(adattato)

- (23) Per rendere più efficaci a livello internazionale i controlli sul peso dei veicoli o ☒ dei ☒ veicoli combinati nonché per facilitare il corretto svolgimento di tali controlli, è importante che le autorità competenti degli Stati membri si scambino informazioni. Il punto di contatto designato a norma del regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁰ dovrebbe essere utilizzato per tali scambi di informazioni.
-

↓ 2015/719 considerando 14

- (24) Al fine di garantire il rispetto della presente direttiva, gli Stati membri dovrebbero stabilire norme sulle sanzioni in caso di violazione della presente direttiva ed assicurarne l'attuazione. Tali sanzioni dovrebbero essere efficaci, non discriminatorie, proporzionate e dissuasive.

¹⁰ Regolamento (CE) n. 1071/2009 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 Consiglio (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 51).

↓ 2015/719 considerando 16

- (25) Il Parlamento europeo e il Consiglio dovrebbero essere regolarmente informati circa i controlli effettuati sul traffico stradale dalle autorità competenti degli Stati membri. Queste informazioni, fornite dagli Stati membri, consentiranno alla Commissione di garantire il rispetto delle norme previste dalla presente direttiva da parte dei trasportatori e di stabilire se debbano eventualmente essere sviluppate misure coercitive supplementari.

↓ 2015/719 considerando 19
(adattato)

- (26) Al fine di aggiornare l'elenco dei combustibili alternativi di cui alla presente direttiva alla luce degli ultimi sviluppi tecnologici, ☒ è opportuno delegare ☒ alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 ☒ del trattato sul funzionamento dell'Unione europea ☒. 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 2016¹¹ ☒. ☒ 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 ☒.

↓ 2015/719 considerando 17
(adattato)

- (27) ☒ È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione ☒ al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione della presente direttiva. ☒ È altresì opportuno che ☒ tali competenze ☒ siano ☒ esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio¹².

↓ 2015/719 considerando 18

- (28) La Commissione non dovrebbe adottare atti di esecuzione riguardanti i requisiti operativi relativi all'uso di dispositivi aerodinamici o alle specifiche dettagliate concernenti le apparecchiature di pesatura installate a bordo ove il comitato istituito a norma della presente direttiva non esprima alcun parere sul progetto di atto di esecuzione presentato dalla Commissione.

↓ 2015/719 considerando 20

- (29) Poiché gli obiettivi della presente direttiva non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della sua portata e dei suoi effetti, possono

¹¹ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

¹² 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).

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.

↓ 96/53 considerando 24
(adattato)

- (30) È opportuno che la presente direttiva faccia salvi gli obblighi degli Stati membri relativi ai termini di recepimento nel diritto interno delle direttive di cui all'allegato IV, parte B .
-

↓ 96/53

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

1. La presente direttiva si applica:

↓ 2015/719 Art. 1, punto 1
(adattato)

- a) alle dimensioni dei veicoli a motore delle categorie M2 e M3 e dei loro rimorchi della categoria 0 e dei veicoli a motore delle categorie N2 e N3 e dei loro rimorchi delle categorie 03 e 04, quali classificati nell'articolo 4 del regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio¹³;
-

↓ 96/53 (adattato)

- b) ai pesi e a certe altre caratteristiche dei veicoli di cui alla lettera a) e specificati all'allegato I, punto 2.

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) n. 1230/2012 della Commissione¹⁴ .

↓ 2002/7 Art. 1, punto 1, lett. b)

3. La presente direttiva non si applica agli autosnodati che presentano più di una sezione snodata.

¹³ 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).

¹⁴ Regolamento (UE) n. 1230/2012 della Commissione, del 12 dicembre 2012, che attua il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i requisiti di omologazione per le masse e le dimensioni dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e che modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 353 del 21.12.2012, pag. 31).

Articolo 2

Ai fini della presente direttiva ☒ si applicano le seguenti definizioni ☒:

- 1) «veicolo a motore», qualsiasi veicolo fornito di un motore a propulsione e circolante su strada con mezzi propri;
- 2) «rimorchio», qualsiasi veicolo destinato ad essere agganciato ad un veicolo a motore, ad esclusione dei semirimorchi, e che, per costruzione e attrezzatura, è adibito al trasporto di merci;
- 3) «semirimorchio», qualsiasi veicolo destinato ad essere agganciato ad un veicolo a motore in modo che una parte del rimorchio poggi sul veicolo a motore e una parte sostanziale del suo peso e del peso del suo carico sia sopportata da tale veicolo, e che, per costruzione e attrezzature, è adibito al trasporto di merci;
- 4) «veicolo combinato»:
 - a) un autotreno costituito da un veicolo a motore cui è agganciato un rimorchio,
 - b) un autoarticolato costituito da un veicolo a motore cui è agganciato un semirimorchio;
- 5) «veicolo condizionato», qualsiasi veicolo le cui sovrastrutture fisse o mobili siano specialmente attrezzate per il trasporto di merci a temperatura controllata ed in cui lo spessore di ciascuna delle pareti laterali, compreso l'isolamento, sia almeno pari a 45 mm;
- 6) «autobus», qualsiasi veicolo con più di nove posti a sedere, compreso quello del conducente, che, per costruzione e attrezzatura, è adibito al trasporto di persone e dei loro bagagli. Può avere uno o due livelli e può altresì trainare un rimorchio per bagagli;
- 7) «autosnodato», un autobus composto di due tronconi rigidi collegati tra loro da una sezione snodata. Su questo tipo di veicolo i compartimenti viaggiatori situati in ciascuno dei due tronconi rigidi sono comunicanti. La sezione snodata permette la libera circolazione dei viaggiatori tra i tronconi rigidi. La connessione e la disgiunzione delle due parti possono essere effettuate soltanto in un'officina;
- 8) «dimensioni massime autorizzate», le dimensioni massime per l'utilizzazione di un veicolo previste all'allegato I;
- 9) «peso massimo autorizzato», il peso massimo per l'utilizzazione di un veicolo a pieno carico nel traffico internazionale;
- 10) «peso massimo autorizzato per asse», il peso massimo per l'utilizzazione nel traffico internazionale di un asse o gruppo di assi a pieno carico;
- 11) «carico indivisibile», un carico che non può, ai fini del trasporto stradale, essere diviso in due o più carichi senza costi o rischi di danni inconsiderati e che non può, a causa delle sue masse o dimensioni, essere trasportato da un veicolo a motore, un rimorchio, un autotreno o un autoarticolato conformi sotto tutti gli aspetti alle disposizioni della presente direttiva;

- 12) «tonnellata», il peso esercitato dalla massa di una tonnellata e corrispondente a 9,8 kilonewton (kN);
-

↓ 2015/719 Art. 1, punto 2, lett. a)
(adattato)

- 13) «combustibili alternativi», combustibili o fonti di energia che fungono, almeno in parte, da sostituti delle fonti di petrolio fossile nella fornitura di energia per il trasporto e che possono contribuire alla sua decarbonizzazione e migliorare le prestazioni ambientali del settore dei trasporti, ☒ consistenti ☒ in:
- a) elettricità consumata in tutti i tipi di veicoli elettrici;
 - b) idrogeno;
 - c) gas naturale, compreso il biometano, in forma gassosa (gas naturale compresso — GNC) e liquefatta (gas naturale liquefatto — GNL);
 - d) gas di petrolio liquefatto (GPL);
 - e) energia meccanica immagazzinata/prodotta a bordo, incluso il calore di scarto;
- 14) «veicolo alimentato con combustibili alternativi», un veicolo a motore alimentato del tutto o in parte da un combustibile alternativo e che è stato omologato nel quadro del regolamento (UE) 2018/858;
-

↓ 2019/1242 Art. 20, punto 1

- 15) «veicoli a emissioni zero», un «veicolo pesante a emissioni zero» quale definito all'articolo 3, punto 11), del regolamento (CE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁵;
-

↓ 2015/719 Art. 1, punto 2, lett. a)
(adattato)

- 16) «operazione di trasporto intermodale»:
- a) le operazioni di trasporto combinato di cui all'articolo 1 della direttiva 92/106/CEE che comportano il trasporto di uno o più container o casse mobili, fino a una lunghezza totale massima di 45 piedi; o
 - b) le operazioni di trasporto che comportano il trasporto di uno o più container o casse mobili, fino a una lunghezza totale massima di 45 piedi, per vie navigabili interne, purché il tragitto stradale iniziale o finale non superi 150 km nel territorio dell'Unione. La distanza di 150 km può essere superata per raggiungere il più vicino terminale di trasporto idoneo per il servizio previsto, nel caso di:
 - i) veicoli conformi all'allegato I, punto 2.2.2, lettera a) o b);

¹⁵ 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 dell'25.7.2019, pag. 202).

- ii) veicoli conformi all'allegato I, punto 2.2.2, lettera c) o d), nel caso in cui tali distanze siano consentite nello Stato membro interessato.

↓ 2015/719 Art. 1, punto 2, lett. a)
Mod. da Rettifica, GU L 207 del
4.8.2015, pag. 75

Per le operazioni di trasporto intermodale, il più vicino terminale di trasporto idoneo di erogazione del servizio può essere situato in uno Stato membro diverso da quello in cui sono avvenute le operazioni di carico o scarico;

↓ 2015/719 Art. 1, punto 2, lett. a)
Mod. da Rettifica, GU L 327 del
2.12.2016, pag. 105

- 17) «speditore», un'entità giuridica o una persona fisica o giuridica che è indicata nella polizza di carico o in un documento di trasporto equivalente, come una polizza di carico «cumulativa», quale speditore e/o in nome della quale o per conto della quale è stato concluso un contratto di trasporto con l'impresa di trasporto.

↓ 1996/53 (adattato)

Tutte le dimensioni massime autorizzate di cui all'allegato I sono misurate a norma del regolamento (UE) 2018/858, senza tolleranza positiva.

Articolo 3

1. Uno Stato membro non può rifiutare o vietare l'uso nel proprio territorio,
- nel traffico internazionale, dei veicoli immatricolati o immessi in circolazione in un altro Stato membro per ragioni inerenti ai pesi e alle dimensioni,

↓ 2002/7 Art. 1, punto 2

- nel traffico nazionale, di veicoli immatricolati o immessi in circolazione in un altro Stato membro, per motivi inerenti alle dimensioni,

↓ 96/53 (adattato)

se tali veicoli sono conformi ai valori limite di cui all'allegato I.

Tale disposizione si applica anche se:

- a) i veicoli ☒ di cui al primo comma ☒ non sono conformi alle prescrizioni di detto Stato membro riguardanti talune caratteristiche relative ai pesi e alle dimensioni, non disciplinate nell'allegato I;
- b) l'autorità competente dello Stato membro in cui i veicoli ☒ di cui al primo comma ☒ sono immatricolati o immessi in circolazione ha autorizzato limiti non indicati nell'articolo 4, paragrafo 1, superiori a quelli previsti nell'allegato I.

2. Tuttavia il paragrafo 1, secondo comma, lettera a), lascia impregiudicato il diritto degli Stati membri di esigere, nel debito rispetto della legislazione ☒ dell'Unione ☒, che i veicoli

immatricolati o immessi in circolazione nel loro territorio siano conformi alle loro prescrizioni nazionali riguardanti caratteristiche relative ai pesi e alle dimensioni non disciplinate nell'allegato I.

3. Nel caso dei veicoli condizionati, gli Stati membri possono esigere che detti veicoli siano muniti di un documento o di una targhetta di attestazione ATP di cui all'Accordo del 1° settembre 1970 ☒ relativo ai ☒ trasporti internazionali di derrate deperibili ☒ ed ai ☒ mezzi speciali ☒ da utilizzare ☒ per tali trasporti.

Articolo 4

↓ 2002/7 Art. 1, punto 3, lett. a)
(adattato)

1. Gli Stati membri non autorizzano nel loro territorio la normale circolazione ☒ di ☒:

- a) veicoli e veicoli combinati adibiti al trasporto nazionale merci non conformi alle caratteristiche di cui all'allegato I, punti 1.1, 1.2, 1.4, 1.6, 1.8, 1.9, 1.10, 4.2 e 4.4;
- b) veicoli adibiti al trasporto nazionale passeggeri non conformi alle caratteristiche di cui all'allegato I, punti 1.1, 1.2, 1.5, 1.6 e 1.7.

2. Gli Stati membri possono tuttavia autorizzare nel loro territorio la circolazione:

- a) veicoli o veicoli combinati adibiti al trasporto nazionale merci non conformi alle caratteristiche di cui all'allegato I, punto 1.3, punti 2 e 3 e punti 4.1 e 4.3;
 - b) veicoli adibiti al trasporto nazionale passeggeri, non conformi alle caratteristiche di cui all'allegato I, punto 1.3, punti 2 e 3 e punti 4.1 e 4.3.
-

↓ 96/53 (adattato)
→₁ 2002/7 Art. 1, punto 3, lett. b)

3. I veicoli o i veicoli combinati che superano le dimensioni massime possono essere ammessi a circolare unicamente se provvisti di autorizzazioni speciali rilasciate, senza discriminazioni, dalle autorità competenti o in base a modalità non discriminatorie convenute caso per caso con tali autorità allorché detti veicoli o veicoli combinati trasportano o sono destinati al trasporto di carichi indivisibili.

4. Gli Stati membri possono autorizzare la circolazione nel loro territorio →₁ 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 a 1.10, 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 ☒ seguenti condizioni ☒:

- 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 l'utilizzazione di veicoli a motore, rimorchi e semirimorchi conformi alle dimensioni di cui all'allegato I, combinati in modo tale che si possa ottenere almeno la lunghezza di carico autorizzata in detto Stato membro affinché qualsiasi operatore possa beneficiare di pari condizioni di concorrenza (impostazione modulare).

5. Gli Stati membri possono autorizzare i veicoli o i veicoli combinati che sfruttano nuove concezioni o nuove tecnologie e che non sono conformi ad una o più prescrizioni della presente direttiva ad effettuare talune operazioni di trasporto locale¹⁶ durante un periodo di prova. Gli Stati membri ne informano la Commissione.

↓ 2015/719 Art. 1, punto 4

Articolo 5

Gli autoarticolati immessi in circolazione anteriormente al 1° gennaio 1991 e che non sono conformi alle specifiche di cui all'allegato I, punti 1.8 e 4.4, si considerano conformi a tali specifiche ai fini dell'articolo 3 se non superano la lunghezza totale di 15,50 m.

↓ 96/53 (adattato)

Articolo 6

1. Gli Stati membri prendono le misure necessarie per garantire che i veicoli di cui all'articolo 1 conformi alla presente direttiva¹⁶ siano muniti di una delle ☒ seguenti ☒ prove:

- a) una combinazione delle due targhette seguenti:
- i) la «targhetta ☒ regolamentare ☒ del costruttore», redatta e apposta conformemente al regolamento (UE) n. 19/2011 della Commissione¹⁶;
 - ii) la targhetta relativa alle dimensioni conformi all'allegato III ☒ della presente direttiva ☒, redatta e apposta conformemente al regolamento (UE) n. 19/2011;
- b) una targhetta unica, redatta e apposta conformemente al regolamento (UE) n. 19/2011, contenente le informazioni delle due targhette ☒ di cui ☒ alla lettera a);
- c) un documento unico rilasciato dall'autorità competente dello Stato membro nel quale il veicolo è immatricolato o immesso in circolazione. Tale documento deve contenere rubriche e informazioni uguali a quelle figuranti nelle targhette ☒ di cui ☒ alla lettera a). Esso sarà conservato in luogo facilmente accessibile al controllo e sufficientemente protetto.

¹⁶ Regolamento (UE) n. 19/2011 della Commissione, dell'11 gennaio 2011, relativo ai requisiti dell'omologazione per la targhetta regolamentare del costruttore e per il numero di identificazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, che attua il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio sui requisiti dell'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche ad essi destinati (GU L 8 del 12.1.2011, pag. 1).

2. Qualora le caratteristiche del veicolo non corrispondano più a quelle indicate sulla prova di conformità, lo Stato membro in cui il veicolo è immatricolato prende le misure necessarie ad assicurare la modifica della prova di conformità.

3. Le targhette e i documenti di cui al paragrafo 1 sono riconosciuti dagli Stati membri come prova della conformità dei veicoli prevista dalla presente direttiva.

4. I veicoli muniti di una prova di conformità possono essere sottoposti a:

- a) controlli a campione, per quanto riguarda le norme comuni relative ai pesi;
- b) controlli solo in caso di sospetto di non conformità alla presente direttiva, per quanto riguarda le norme comuni relative alle dimensioni.

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. Per i veicoli di cui all'allegato I, punto 2.2.2, lettera d), la menzione «44 t» è scritta tra parentesi sotto il peso massimo autorizzato del veicolo combinato.

6. Ogni Stato membro può decidere, per qualsiasi veicolo immatricolato o immesso in circolazione sul proprio territorio che i pesi massimi autorizzati dalla propria legislazione nazionale siano indicati nella prova di conformità nella colonna di sinistra e che i pesi tecnicamente ammissibili siano indicati nella colonna di destra.

↓ 2002/7 Art. 1, punto 4 (adattato)

Articolo 7

La presente direttiva non esclude l'applicazione di disposizioni in materia di circolazione stradale in vigore in uno Stato membro che consentano limitazioni dei pesi o delle dimensioni di veicoli su determinate strade o strutture di ingegneria civile, indipendentemente dallo Stato in cui tali veicoli sono immatricolati o immessi in circolazione.

Ciò comporta la possibilità di imporre restrizioni locali o dei pesi massimi autorizzati o delle dimensioni massime autorizzate dei veicoli che possono essere utilizzati in zone o su strade specificate in cui l'infrastruttura non è adatta alla circolazione di veicoli lunghi e pesanti, come ad esempio nel centro delle città, nei piccoli villaggi o nei siti di particolare interesse naturale.

↓ 2015/719 Art. 1, punto 6
(adattato)

Articolo 8

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 1.6, 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 che superano 500 mm di lunghezza sono omologati ai sensi delle norme in materia di omologazione nel quadro del regolamento (UE) 2018/858.

3. I dispositivi aerodinamici di cui al paragrafo 1 devono soddisfare le seguenti condizioni operative:

- a) ove sia a rischio la sicurezza di altri utenti della strada o del conducente, devono essere piegati, ritratti o rimossi dal conducente;
- b) il loro uso sulle infrastrutture stradali urbane e interurbane deve tener conto delle caratteristiche specifiche delle zone in cui il limite di velocità è inferiore o uguale ai 50 km orari e in cui è più probabile la presenza di utenti della strada vulnerabili;
- c) il loro uso deve essere compatibile con le operazioni di trasporto intermodali e, in particolare, allorché ritratti o piegati, non devono superare di oltre 20 cm la lunghezza massima autorizzata.

4. La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono disposizioni dettagliate a garanzia di condizioni uniformi ai fini dell'attuazione del paragrafo 3. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 17, paragrafo 2.

Articolo 9

1. Allo scopo di migliorare l'efficienza energetica, in particolare per quanto riguarda le prestazioni aerodinamiche delle cabine, nonché la sicurezza stradale, i veicoli o i veicoli combinati rispondenti ai requisiti di cui al paragrafo 2 e 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. I veicoli o i veicoli combinati equipaggiati di tali cabine devono essere conformi all'allegato I, punto 1.6, 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.

↓ 2019/1242 Art. 20, punto 2 (adattato)
--

Articolo 10

Il peso massimo autorizzato dei veicoli alimentati con combustibili alternativi o a zero emissioni è quello indicato all'allegato I, punti 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4, 2.3.1, 2.3.2 e 2.4.

I veicoli alimentati con combustibili alternativi o a zero emissioni devono rispettare anche i limiti di peso massimo autorizzato per asse di cui all'allegato I, punto 3.

Il peso aggiuntivo necessario per i veicoli alimentati con combustibili alternativi o a zero emissioni è definito in base alla documentazione fornita dal costruttore al momento dell'omologazione del veicolo interessato. Tale peso aggiuntivo è indicato nella prova ufficiale richiesta conformemente all'articolo 6.

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 16 riguardo all'aggiornamento , ai fini della presente direttiva, dell'elenco dei combustibili alternativi di cui all'articolo 2 che richiedono un peso aggiuntivo.

↓ 2015/719 Art. 1, punto 8
(adattato)

Articolo 11

La lunghezza massima di cui all'allegato I, punto 1.1, ove applicabile in funzione dell'articolo 9, paragrafo 1, e la distanza massima di cui all'allegato I, punto 1.8, 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.

Articolo 12

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 devono 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.

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 un numero adeguato di controlli del peso dei veicoli o dei veicoli combinati in circolazione, proporzionato al numero totale di veicoli ispezionati ogni anno nel suo territorio.

3. Gli Stati membri provvedono, ai sensi dell'articolo 18 del regolamento (CE) n. 1071/2009, affinché le loro autorità competenti si scambino le informazioni sulle violazioni e le sanzioni connesse al presente articolo.

4. Le apparecchiature di pesatura installate a bordo di cui al paragrafo 1 devono essere precise e affidabili, pienamente interoperabili e compatibili con tutti i tipi di veicoli.

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.

Al fine di assicurare l'interoperabilità, tali disposizioni dettagliate consentono di comunicare in qualsiasi momento i dati di pesatura da un veicolo in movimento alle autorità competenti così come al suo conducente. Tale comunicazione è effettuata attraverso l'interfaccia definita dalle norme CEN DSRC EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 e ISO 14906. Inoltre, tale comunicazione garantisce che le autorità competenti degli Stati membri possano comunicare e scambiare informazioni allo stesso modo con i veicoli e i veicoli combinati

immatricolati in qualsiasi altro Stato membro che utilizzano le apparecchiature di pesatura installate a bordo.

Ai fini della compatibilità con qualsiasi tipo di veicolo, i sistemi di bordo dei veicoli a motore devono avere la capacità di ricevere e trattare i dati trasmessi da qualsiasi tipo di rimorchio o semirimorchio agganciato al veicolo a motore.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 17, paragrafo 2.

Articolo 13

Gli Stati membri adottano norme in materia di sanzioni applicabili in caso di violazione della presente direttiva e prendono tutte le misure necessarie per garantirne l'esecuzione. Tali sanzioni sono efficaci, non discriminatorie, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri notificano dette norme alla Commissione.

↓ 2015/719 Art. 1, punto 8 Mod. da Rettifica, GU L 327 del 2.12.2016, pag. 105 (adattato)

Articolo 14

1. Per i trasporti di container e casse mobili, gli Stati membri stabiliscono norme che impongono:

- a) allo speditore di consegnare al vettore a cui affida il trasporto di un container o una cassa mobile una dichiarazione indicante il peso del container o della cassa mobile trasportati;
- b) al vettore di fornire accesso a tutta la documentazione pertinente fornita dallo speditore.

2. Gli Stati membri stabiliscono norme in materia di responsabilità sia dello speditore che del vettore, ove appropriato, nei casi in cui le informazioni di cui al paragrafo 1 manchino o siano errate e il veicolo o veicolo combinato sia in sovraccarico.

↓ 2015/719 Art. 1, punto 8 (adattato)
--

Articolo 15

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.

Tali informazioni possono formare parte delle informazioni presentate ai sensi dell'articolo 17 del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁷.

La Commissione analizza le informazioni ricevute ai sensi del presente articolo e inserisce tale analisi nella relazione da trasmettere al Parlamento europeo e al Consiglio ai sensi del regolamento (CE) n. 561/2006.

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 di cui all'articolo 10 è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal 26 maggio 2015. 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.

3. La delega di potere di cui all'articolo 10 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

☒ 4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016. ☒

5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 10 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.

Articolo 17

1. La Commissione è assistita dal comitato sul trasporto stradale previsto all'articolo 42 del regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁸. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

¹⁷ Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1).

¹⁸ Regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, che abroga il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (GU L 60 del 28.2.2014, pag. 1).

3. Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

Articolo 18

Entro l'8 maggio 2020, la Commissione presenta, se del caso, al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'attuazione delle modifiche della direttiva 96/53/CE introdotte dalla direttiva (UE) 2015/719 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁹, tenendo anche conto di determinate caratteristiche specifiche di taluni segmenti di mercato. Sulla base di tale relazione la Commissione presenta, se del caso, una proposta legislativa debitamente corredata di valutazione d'impatto. La relazione è pubblicata almeno sei mesi prima della presentazione di qualsiasi proposta legislativa.

↓ 96/53 (adattato)

Articolo 19

Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 20

La direttiva 96/53/CE, come modificata dagli atti di cui all'allegato IV, parte A, è abrogata , fatti salvi gli obblighi degli Stati membri relativi ai termini di recepimento nel diritto interno delle direttive di cui all'allegato IV, parte B.

I riferimenti alla direttiva abrogata si intendono fatti alla presente direttiva e si leggono secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato V.

Articolo 21

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

Articolo 22

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente

¹⁹ 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).