



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE

Direzione Generale per la Motorizzazione DIV. 3

Prot. n. 4485

del 23/02/2016

Ai Direttori delle DGT - LORO SEDI

Al C.S.R.P.A.D. di Roma - SEDE

Ai C.P.A. - LORO SEDI

Agli Uffici Provinciali del D.T.T. - LORO SEDI

All'ANIMA

Via Scarsellini, 13 - 20161 MILANO

All'ASCOMAC

Via Isonzo, 34 - 00198 ROMA

Alla CONFAI

Via dei Redentoristi, 9 - 00186 ROMA

Alla CUNA

C.so G. Ferraris, 61 - 10128 TORINO

Alla FEDERUNACOMA

Via Venafro, 5 - 00159 ROMA

All'UNIMA

Via Nomentana, 303 - 00162 ROMA

All'UNACEA

Via Brenta, 13 - 00198 ROMA

**OGGETTO: Nuova Regolamentazione relativa all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli agricoli e forestali.
Regolamento (UE) 167/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio.**

Premessa

La regolamentazione dei veicoli agricoli e forestali è attualmente basata, come noto, sulla direttiva 2003/37/CE e successive modificazioni, relativa all'omologazione dei trattori agricoli o forestali, dei loro rimorchi e delle macchine intercambiabili trainate, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche di tali veicoli.

La direttiva europea sopra indicata, che nel tempo ha sostituito la precedente regolamentazione basata sulla direttiva 74/150/CEE, ha introdotto l'obbligatorietà

dell'omologazione europea per le trattrici agricole mentre, per le restanti macchine e per i rimorchi, non sono stati emanati gli atti necessari per rendere il procedimento di omologazione completo.

L'omologazione "globale" risulta completa e attuata per le sole trattrici a ruote mentre per le restanti macchine e per i rimorchi agricoli sono tuttora contemplate e applicate norme nazionali.

L'Unione Europea, al fine di aggiornare le norme di omologazione, semplificarne le procedure ed armonizzarle a quanto già in vigore per le altre categorie di veicoli stradali (M, N, O ed L), ha emanato seguendo la procedura del nuovo approccio normativo il Regolamento UE n. 167/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 febbraio 2013 relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli agricoli e forestali, pubblicato sulla Gazzetta ufficiale della UE. n. 60 del 2 marzo 2013 (comunemente definito "Mother Regulation" ed in breve nel seguito MR), ed i conseguenti atti delegati emanati dalla Commissione, che sono:

- Reg.UE/1322/2014 del 19.09.2014 che modifica il RUE/167/2013 e detta disposizioni sulla costruzione dei veicoli e sui requisiti generali di omologazione (in breve RRCV);
- Reg.UE/2015/96 del 01.10.2014 concernente le prescrizioni relative alle prestazioni ambientali e delle unità di propulsione (in breve RRAPP);
- Reg.UE/2015/68 del 15.10.2014 concernente le prescrizioni relative alla frenatura (in breve RRFV);
- Reg.UE/2015/208 del 08.12.2014 concernente i requisiti di sicurezza funzionale (in breve RPSFV);
- Reg.UE/2015/504 del 11.03.2015 concernente le prescrizioni amministrative.

Le nuove norme entrano in vigore il 1° gennaio 2016.

Con la presente circolare si intendono fornire le necessarie istruzioni e informazioni sia sull'applicazione delle nuove norme, che sulle esistenti norme su cui si basa il quadro nazionale di omologazione.

1. Disposizioni innovative di maggior rilevanza e confronto con l'attuale normativa

Le più rilevanti innovazioni che hanno un impatto importante con le norme attualmente vigenti sono:

1.1. Velocità massima: la MR non fissa alcun limite di velocità per costruzione, sono solo previste velocità di progetto, per tutte le categorie di veicoli sia semoventi (categorie T, trattori a ruote, e C, trattori a cingoli) che trainati (categoria R, rimorchi agricoli, e categoria S, attrezzature intercambiabili). In particolare sono previste, per ogni categoria, due sottocategorie definite con gli indici:

-“a” se la velocità di progetto è inferiore o pari a 40 km/h,

-“b” se la velocità di progetto è superiore a 40 km/h.

E' opportuno rammentare che nella direttiva 2003/37/CE e s.m.i., erano previste 5 categorie di trattori; per le prime quattro (da T1 a T4) era prevista una velocità massima per costruzione di 40 km/h mentre per la categoria T5 era prevista una velocità massima per costruzione superiore a 40 km/h ma per tale categoria non è risultato possibile il rilascio dell'omologazione globale (solamente omologazioni nazionali).

Ciò deriva dalla applicazione del vigente Codice della Strada nazionale che, all'art. 57 comma 3, stabilisce che *“ai fini della circolazione su strada le macchine agricole semoventi a ruote pneumatiche o a sistema equivalente non devono essere atte a superare, su strada orizzontale, la velocità di 40 km/h”* ; in altri termini si ribadisce che la velocità massima di 40 km/h deve essere conseguita per costruzione quindi di conseguenza le trattatrici agricole di categoria T5 non sono state omologabili.

1.2. Masse massime: il RPSFV fissa, nell'Allegato XXII, le masse massime tecnicamente ammissibili a pieno carico e per asse, in conformità con la direttiva 96/53/CE e s.m.i. sul traffico internazionale dei veicoli a motore e loro rimorchi. Di conseguenza risultano attribuibili, compatibilmente con le prove di frenatura e sterzo ed in base alla categoria, masse massime a carico di 18t e 24t per veicoli rispettivamente a 2 assi e a 3 assi, di 32t per i veicoli a 4 o più assi (per le trattatrici sono previste però, per i veicoli a 4 o più assi, le condizioni restrittive sulle sospensioni e/o carico sugli assi previsti dalla 96/53/CE). Le masse massime per asse sono previste nei valori massimi di 11,5t per assi motore e di 10t per assi non motore, mentre le trattatrici a cingoli non possono superare la massa di 32t. Per i veicoli rimorchiati il carico verticale sul gancio del trattore non è computato nella massa complessiva.

Si rammenta che la massa massima autorizzata in applicazione della direttiva 2009/63/CE (versione codificata, Allegato I) era fissata in 24t per i trattori agricoli di categoria T1/T2/T4.1 a 3 assi, mentre il Codice della Strada italiano, all'art. 104, fissa i valori massimi a 6t per i veicoli a 1 asse, 14t per quelli a 2 assi e 20t per i veicoli a 3 assi mentre le macchine cingolate non possono superare le 16t.

1.3. Dimensioni massime: il RPSFV fissa, nell'Allegato XXI, le dimensioni massime dei veicoli. Tali dimensioni (lunghezza = 12 m, larghezza = 2,55 m, altezza = 4 m, larghezza della categoria S = 3m) sono in linea sia con le norme della direttiva 2003/37/CE sia con quelle del Codice della Strada nazionale salvo la larghezza delle attrezzature (macchine) trainate intercambiabili di categoria S prevista in 3 m.

1.4. Massa rimorchiabile: sempre nell'Allegato XXI del RPSFV viene definita la massa rimorchiabile massima delle trattrici agricole, massa (tecnicamente ammissibile dichiarata dal costruttore) che trova il suo limite nel rispetto della massa rimorchiabile attribuita al dispositivo di accoppiamento (gancio di traino) in base alle specifiche e prove di cui all'allegato XXXIV del RPSFV.

L'attuale normativa (direttiva 2009/144/CE versione codificata, Allegato I) non pone limite alla massa rimorchiabile (se non quelle del dispositivo di accoppiamento), prevedendo però che gli Stati membri possono continuare ad applicare le proprie prescrizioni nazionali (art. 2, comma 1 paragrafo 2 della 2009/144/CE).

Le prescrizioni nazionali, che di fatto sono applicate all'atto della trasposizione delle omologazioni globali come disposto con la circolare 576/M3/B2 e s.m.i. del 04.04.2001, sono contenute nell'art. 275, comma 4 del Regolamento di esecuzione del Codice della Strada, che fissa il valore massimo della massa rimorchiabile in funzione del rapporto di traino (valore compreso fra 2 e 5 in base al tipo di macchina e del sistema di frenatura).

1.5. Frenatura rimorchio: il RVBR introduce le norme per la frenatura dei veicoli trattori e dei rimorchi. Si rammenta che l'attuale quadro normativo comunitario (direttiva 76/432/CEE e s.m.i.) detta le prescrizioni per la frenatura dei veicoli trattori mentre nessuna norma è contemplata per i veicoli rimorchiati. Le prescrizioni per la frenatura dei rimorchi risultano pertanto essere una novità.

In ambito nazionale i riferimenti normativi vanno ricercati negli articoli 275, 276 e 277 del Regolamento di esecuzione del Codice della Strada, con richiamo alle pertinenti tabelle CUNA che prevedono anche prescrizioni per i veicoli rimorchiati.

Con riserva di più dettagliata analisi circa le nuove norme e le differenze rispetto alla norma nazionale, si segnala che la novità più rilevante riguarda la frenatura idraulica dei rimorchi, in quanto nella RVBR è prevista una doppia linea per la frenatura del rimorchio a differenza della norma CUNA che prevede una sola linea. L'art. 16 del RVBR prevede la possibilità di continuare a montare raccordi idraulici a un condotto su nuovi tipi di veicolo fino al

31.12.2019 mentre, dopo il 31.12.2020, non risulta più possibile immatricolare nuovi trattori con raccordo idraulico a un condotto.

2. Obbligatorietà dell'omologazione secondo la Mother Regulation

La MR, corredata di tutte le norme tecniche che ne discendono, sancisce l'obbligatorietà della homologazione UE per i veicoli di categoria T, mentre consente che per i rimorchi (categoria R) e per le attrezzature intercambiabili (categoria S) il costruttore può scegliere se richiedere l'omologazione globale o uniformarsi alle pertinenti prescrizioni nazionali.

Analoga possibilità è prevista per i trattori a cingoli (categoria C) e per i trattori a ruote per uso speciale (categorie T4.1 e T4.2) .

Inoltre la MR non si applica all'omologazione individuale di veicoli (cosiddetti "unici esemplari") pur se, nel rilasciare le homologazioni individuali, gli Stati membri sono tenuti ad accettare, qualora richiesto dal richiedente, le homologazioni di veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche rispondenti alla MR e conseguenti atti delegati, anziché le prescrizioni nazionali.

E' opportuno evidenziare che la definizione di "rimorchio" in base alla MR è differente rispetto a quanto previsto nella norma nazionale. Infatti la MR definisce rimorchio *"qualsiasi veicolo agricolo o forestale destinato essenzialmente a essere rimorchiato da un trattore e destinato essenzialmente al trasporto di carichi o al trattamento di materiali, in cui il rapporto tra massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile e massa a vuoto del veicolo è pari o superiore a 3,0"*, mentre il Codice della Strada nazionale (art. 57, comma 2 lettera b)) definisce i rimorchi agricoli quali veicoli destinati al carico, eventualmente muniti di apparecchiature per lavorazioni agricole, senza nessun vincolo di rapporto tra massa a pieno carico e a vuoto.

La categoria delle attrezzature intercambiabili trainate (categoria S) può trovare analogia con la definizione (nazionale) delle macchine operatrici agricole trainate di cui all'art. 57, comma 2 lettera a), fatto salvo il rapporto tra massa a vuoto e massa massima, previsto dalla MR ma non dalla norma nazionale. Nella MR infatti, tali macchine (attrezzature intercambiabili trainate) devono essere permanentemente munite di uno strumento per il trattamento dei materiali ed il trasporto risulta essere marginale (non prevalente e destinato essenzialmente agli strumenti necessari alle lavorazioni ovvero allo stoccaggio dei materiali prodotti o necessari durante il lavoro) in quanto il rapporto tra massa a pieno carico e massa a vuoto deve essere inferiore a 3,0.

I trattori a ruote per uso speciale di categoria T4.1 e T4.2, per i quali la MR lascia facoltà al costruttore se richiedere l'omologazione globale o meno, sono rispettivamente i trattori molto alti rispetto al suolo (T4.1), destinati ad operare in coltivazione alte o a filari e quelli extra larghi (T4.2), caratterizzati da grandi dimensioni e destinati ad operare in grandi aree di terreno.

Si ritiene opportuno evidenziare che nei casi in cui la MR consente al costruttore di scegliere se richiedere l'omologazione UE ovvero l'omologazione nazionale, l'insieme delle norme e delle prescrizioni tecniche che verranno applicate durante l'iter finalizzato alla certificazione di omologazione saranno coerenti con la tipologia di provvedimento richiesto dal costruttore. Nei casi in cui sarà richiesta l'omologazione di portata nazionale sarà altresì ammesso, su richiesta specifica del costruttore o del suo mandatario, l'applicazione di elementi specifici della normativa comunitaria in alternativa ai corrispondenti nazionali, fatto salvo per i punti previsti dall'art.40 del RPSFV per i quali si applicano le norme nazionali (vigente Codice della Strada), come meglio specificato in seguito.

3. Validità delle omologazioni

L'art. 73 "disposizioni transitorie" della MR prevede che le omologazioni UE (omologazioni globali per trattatrici agricole, omologazioni di sistema, entità tecniche e componenti) rilasciate entro il 31.12.2015 restano valide e possono anche essere estese dopo il 1° gennaio 2016. Non sono però utilizzabili per conseguire un'omologazione di un veicolo completo a norma della MR

Fino al 31.12.2017 possono continuare ad essere immessi in circolazione ed immatricolati sistemi, componenti, entità tecniche e veicoli omologati ai sensi della direttiva 2003/37/CE, così come possono essere immatricolati, entro tale data, i veicoli nuovi dei tipi che non sono oggetto di omologazione ai sensi della direttiva 2003/37/CE.

Dal 1° gennaio 2018, in base al combinato disposto dell'art. 73 della MR e dell'art. 39 del RPSFV, (che oltre a dettare le norme sui requisiti funzionali, ha integrato la MR) non è più possibile immatricolare veicoli nuovi non conformi alle nuove norme.

Dopo tale data sarà possibile, su richiesta del costruttore, autorizzare l'immatricolazione, la vendita e l'immissione in circolazione di veicoli nuovi conformi alla precedente normativa 2003/37/CE in base alle disposizioni del cosiddetto "fine serie" di cui all'art. 39 della MR (ex art. 10 della direttiva 2003/37/CE).

L'art. 40 della medesima norma prevede che, nelle omologazioni nazionali di veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche, le Autorità nazionali sono tenute ad accettare le prescrizioni della MR e del RPSFV salvo che per:

- dimensioni del veicolo e massa rimorchiabile (Allegato XXI);
- massa massima a pieno carico (Allegato XXII);
- pressione media di contatto e carico massimo per rullo dei trattori a cingoli di categoria C (Allegato XXXIII);
- segnalazione dei veicoli di categoria S aventi larghezza superiore a 2,55 m (Allegato XII)

In altri termini, nei casi in cui è applicato l'iter per l'omologazione nazionale, sono accettati, se richiesti dal costruttore o dal suo mandatario, i requisiti stabiliti dalla MR e dal RPSFV, tranne che per i 4 aspetti sopra indicati per i quali restano in vigore le norme nazionali.

4. Sicurezza funzionale e correlazione con la direttiva macchine

L'art. 77 della MR modifica l'articolo 1, paragrafo 2, lettera c) della direttiva 2006/42/CE (cosiddetta "direttiva macchine") prevedendo che *"i trattori agricoli e forestali, escluse le macchine installate su tali veicoli"* sono esclusi dal campo di applicazione della direttiva macchine.

Ciò significa che per tutti gli aspetti di sicurezza funzionale e sicurezza sul lavoro valgono le prescrizioni dettate dalla MR e conseguenti Regolamenti delegati, mentre per tutte le macchine installate sui trattori agricoli e forestali valgono, ove previste, le norme specifiche della direttiva macchine.

I veicoli delle altre categorie, non esplicitamente esclusi quali i rimorchi (categoria R) e le attrezzature intercambiabili trainate (categoria S), rientrano nel campo di applicazione della direttiva macchine.

5. Prime disposizioni attuative.

Con riferimento a quanto sopra esposto, si dettano le prime disposizioni necessarie per gestire la fase di passaggio alla normativa comunitaria, con riserva di emanazione di più dettagliate e specifiche disposizioni in relazione anche a singoli aspetti tecnici.

5.1. VEICOLI RIMORCHIATI (RIMORCHI E ATTREZZATURE INTERCAMBIABILI TRAINATE), TRATTORI A CINGOLI, TRATTORI T4.1 E T4.2: i costruttori di tali veicoli possono avanzare istanze di omologazione in base alle nuove norme ad un Servizio tecnico del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, tenendo presente che, prima del rilascio dell'omologazione, risulta necessario procedere al controllo della validità del sistema adottato per garantire la conformità di produzione sulla base delle competenze stabilite con DD del 21/04/2009.

In alternativa possono continuare ad avanzare istanze di omologazione nazionale (normalmente omologazioni limitate di piccola serie) sulla base della vigente normativa nazionale (Codice della Strada e Regolamento di esecuzione). Le omologazioni già rilasciate possono parimenti essere aggiornate ed estese sulla base dei principi esposti in precedenza.

Come già specificato al precedente paragrafo 3., il costruttore può richiedere la rispondenza di specifici elementi o aspetti del veicolo alle nuove prescrizioni tecniche in alternativa alle corrispondenti norme nazionali contenute nel Codice della strada e connesso Regolamento di esecuzione.

5.2. VELOCITÀ MASSIMA: non sussiste più il vincolo della velocità massima per costruzione per i veicoli omologati secondo le nuove norme mentre continua ad essere un requisito costruttivo per i veicoli in regime di omologazione nazionale (già omologati o di nuova omologazione).

Resta fermo quanto stabilito all'art. 142, comma 3, lettera c) del Codice della Strada (norma di comportamento) e cioè che le macchine agricole e le macchine operatrici non possono superare la velocità di 40 km/h (se con pneumatici o sistemi equivalenti) o di 15 km/h negli altri casi.

Per evidenti motivi di sicurezza in relazione alle caratteristiche progettuali dei veicoli medesimi in funzione dei sistemi di frenatura e di sterzo di cui sono dotati, non sono ammesse modifiche di omologazioni esistenti né tantomeno di veicoli in circolazione volte alla modifica del vincolo della velocità massima.

5.3. MASSE E DIMENSIONI: per le omologazioni nazionali restano al momento invariati i limiti di masse e dimensioni fissati nell'art. 104 del Codice della Strada. I veicoli omologati secondo la MR vengono immatricolati con le masse e dimensioni attribuite in sede di omologazione sulla base del RPSFV; per comodità di consultazione si riporta in allegato 1 alla presente circolare la Tabella 1 dell'Allegato XXII del RPSFV.

Limitatamente ai trattori agricoli e forestali, rimane valida la procedura attualmente in vigore per dotare tali veicoli, coperti da omologazione globale, di pneumatici che li rendono eccezionali per dimensioni, come già a suo tempo specificato con circolare prot. 1249/MOT2/C del 25/03/2002.

5.4. COMPLESSI DI VEICOLI: considerato che al momento il parco circolante dei veicoli agricoli rimorchiati è costituito esclusivamente da veicoli muniti di dispositivi di attacco approvati a norma CUNA, la circolazione dei complessi di veicoli alle maggiori masse previste dalla MR è consentita solo per trattrici e veicoli rimorchiati entrambi integralmente omologati secondo le nuove norme. Per tutte le altre possibili combinazioni restano al momento in vigore le prescrizioni contenute nel Codice della Strada ivi compresi i rapporti di traino stabiliti all'art. 275 del Regolamento di esecuzione.

5.5. ATTREZZATURE INTERCAMBIABILI TRAINATE (CATEGORIA S): l'omologazione di tali veicoli, che come detto ricalcano per definizione e funzioni sostanzialmente le macchine agricole operatrici trainate di cui all'art. 57, comma 2, lettera b) punto 1 del Codice della Strada, può essere richiesta in base alla MR con eventuale attribuzione della larghezza di 3 m come previsto dal RPSFV. La circolazione di tali veicoli, omologati secondo le nuove norme della MR, soggiace però, se di larghezza superiore a 2,55 m, all'autorizzazione prevista al comma 8 dell'art. 104 del Codice della Strada, mentre, per la segnalazione con pannello come disposto all'art. 265 del Regolamento di esecuzione, è da ritenersi valida anche la segnalazione prevista dal RPSFV Allegato XII in quanto trattasi di norme costruttive per conseguire tale larghezza.

5.6. MACCHINE OPERATRICI SEMOVENTI: si ritiene opportuno evidenziare che nulla è innovato per le macchine agricole operatrici semoventi (art. 57, comma 2 lettera a)) e per le macchine operatrici di cui all'art. 58 del Codice della Strada. Per tali macchine restano in vigore tutte le attuali norme costruttive, di circolazione e amministrative, ivi compresi i riferimenti normativi di cui agli articoli 291 e 306 del Regolamento di esecuzione del Codice della strada. La rispondenza ivi contemplata a norme comunitarie deve intendersi al momento riferita alle norme previgenti ovvero, a richiesta del costruttore, a quelle introdotte dalla MR.

5.7. IMMATRICOLAZIONE E AMMISSIONE ALLA CIRCOLAZIONE DI VEICOLI OMOLOGATI: in attesa di una completa rivisitazione della materia, si conferma la procedura amministrativa già emanata con la circolare prot. n° 576/M3/B2 del 4.4.2001 e

s.m.i., per la trasposizione nel sistema CED di questa Amministrazione dei provvedimenti di omologazione emessi dagli Stati membri. Tale procedura si intende estesa anche alle categorie R, S e C nei casi di omologazione secondo la MR.

Per quanto concerne in particolare i trattori agricoli e forestali, ai quali è stata attribuita la massa rimorchiabile in conformità alla MR, durante l'iter di trasposizione si farà riferimento a tali valori. Nel caso invece di variazioni o aggiunte di nuovi dati non coperti dalla MR risulta necessario procedere durante l'iter di trasposizione, alle verifiche e prove integrative previste attualmente dalla circolare prot. n° 576/M3/B2 del 4.4.2001 e s.m.i..

Quanto sopra deve intendersi valido fino alla emanazione di una nuova disposizione volta a regolamentare l'accoppiamento dei nuovi veicoli con quelli dell'attuale parco circolante.

5.8. IMMATRICOLAZIONE/IMMISSIONE IN CIRCOLAZIONE DI SINGOLI VEICOLI: l'eventuale richiesta di immatricolazione/ammissione alla circolazione di singoli veicoli muniti di COC (certificato di conformità UE, il cui modello è riportato nell'Allegato III al RUE/2015/504 relativo alle procedure amministrative della MR) è di competenza degli Uffici Motorizzazione Civile sulla base delle usuali procedure previste per le altre tipologie di veicoli. In tale casistica, non risulta necessaria la verifica del veicolo salvo che ciò non si renda opportuno per la rilevazione di dati necessari alla compilazione dei documenti di circolazione e non desumibili dal certificato di conformità.

Per i trattori agricoli abilitati al traino si conferma la modalità già descritta nel precedente paragrafo 5.7.).

IL DIRETTORE GENERALE

(dr. Arch. Maurizio VITELLI)



Allegato 1

Massa massima ammissibile a pieno carico e massa massima ammissibile per asse, a seconda della categoria del veicolo

| Categoria del veicolo | Numero di assi | Massa massima ammissibile (t) | Massa massima ammissibile per asse | |
|-----------------------|----------------|-------------------------------|------------------------------------|---------------------|
| | | | Asse motore (t) | Asse non motore (t) |
| T1, T2, T4.1, T4.2 | 2 | 18 (carico) | 11,5 | 10 |
| | 3 | 24 (carico) | 11,5 ^(d) | 10 ^(d) |
| T1 | 4 o più | 32 (carico) ^(c) | 11,5 ^(d) | 10 ^(d) |
| T3 | 2 o 3 | 0,6 (a vuoto) | ^(a) | ^(a) |
| T4.3 | 2, 3 o 4 | 10 (carico) | ^(a) | ^(a) |
| C | n.d. | 32 | n.d. | n.d. |
| R | 1 | n.d. | 11,5 | 10 |
| | 2 | 18 (carico) | 11,5 | ^(b) |
| | 3 | 24 (carico) | 11,5 | ^(b) |
| | 4 o più | 32 (carico) | 11,5 | ^(b) |
| Categoria del veicolo | Numero di assi | Massa massima ammissibile (t) | Massa massima ammissibile per asse | |
| | | | Asse motore (t) | Asse non motore (t) |
| S | 1 | n.d. | 11,5 | 10 |
| | 2 | 18 (carico) | 11,5 | ^(b) |
| | 3 | 24 (carico) | 11,5 | ^(b) |
| | 4 o più | 32 (carico) | 11,5 | ^(b) |

^(a) Per le categorie di veicoli T3 e T4 non occorre fissare un limite per asse, in quanto nel loro caso la massa massima ammissibile a pieno carico o a vuoto è necessariamente limitata.

^(b) Il valore corrispondente alla somma della massa massima ammissibile per asse è la somma dei pesi per asse di cui all'allegato I, punti da 3.1 a 3.3, 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 internazionale (GU L 235 del 17.9.1996, pag. 59).

^(c) Quando l'asse motore è munito di pneumatici gemellati e di sospensioni pneumatiche o riconosciute equivalenti nell'ambito dell'Unione europea ai sensi dell'allegato III della direttiva 96/53/CE, oppure quando ciascun asse motore è munito di pneumatici gemellati e il peso massimo di ciascun asse non supera le 9,5 tonnellate.

^(d) Il valore corrispondente alla somma della massa massima ammissibile per asse è la somma dei pesi per asse di cui all'allegato I, punto 3.5, della direttiva 96/53/CE.

