



Bruxelles, 7 giugno 2024
(OR. en)

10214/24

**Fascicolo interistituzionale:
2023/0265(COD)**

**TRANS 245
CLIMA 211
ENV 541
COMPET 583
CODEC 1329**

RELAZIONE

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Comitato dei rappresentanti permanenti/Consiglio
n. doc. Comm.:	ST 11722/23 + ADD 1
Oggetto:	Preparazione della sessione del Consiglio " <u>Trasporti</u> , telecomunicazioni e energia" del 18 giugno 2024 Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 96/53/CE del Consiglio, 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 – Relazione sullo stato di avanzamento dei lavori

I. INTRODUZIONE

1. Il 13 luglio 2023, nell'ambito del pacchetto sui trasporti ecocompatibili, la Commissione ha presentato al Parlamento europeo e al Consiglio la proposta di modifica della direttiva 96/53/CE del Consiglio, 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 ("direttiva sui pesi e sulle dimensioni per taluni veicoli stradali").

2. La Commissione ha presentato il pacchetto sui trasporti ecocompatibili in due parti. La prima parte è stata proposta il 13 luglio 2023 e consiste della proposta in oggetto, unitamente a una proposta di regolamento relativo a un quadro armonizzato per le emissioni di gas a effetto serra prodotte dai servizi di trasporto di merci e passeggeri (iniziativa CountEmissions EU) e a una proposta di regolamento relativo all'uso della capacità ferroviaria nello spazio ferroviario europeo unico.

La seconda parte del pacchetto è stata proposta il 7 novembre 2023 e consiste della proposta che modifica la direttiva del Consiglio per quanto riguarda un quadro di sostegno per il trasporto intermodale di merci e il regolamento per quanto riguarda il calcolo dei risparmi dei costi esterni e la generazione di dati aggregati (direttiva sui trasporti combinati).

3. La proposta di modifica della direttiva sui pesi e sulle dimensioni per taluni veicoli stradali si prefigge tre obiettivi: a) meglio garantire la libera ed efficiente circolazione delle merci e la concorrenza leale, b) fornire incentivi sufficienti affinché il settore incoraggi gli investimenti in tecnologie a zero emissioni e c) garantire un'applicazione più efficace e coerente delle norme nuove e vigenti.

II. LAVORI NELLE ALTRE ISTITUZIONI

4. Il Parlamento europeo ha designato la commissione per i trasporti e il turismo (TRAN) quale commissione responsabile della proposta e Isabel GARCIA MUÑOZ (S&D, ES) quale relatrice. Il Parlamento europeo ha adottato la sua relazione nella sessione plenaria del 12 marzo 2024.
5. Il Comitato economico e sociale europeo ha adottato il suo parere nella 582^a sessione plenaria, il 26 ottobre 2023. Il Comitato delle regioni ha adottato il suo parere nella 159^a sessione plenaria del 31 gennaio 2024.

III. LAVORI NELL'AMBITO DEL CONSIGLIO E DEI SUOI ORGANI PREPARATORI

6. Il gruppo "Trasporti terrestri" ha avviato i lavori il 24 luglio 2023 con una presentazione generale della proposta e l'esame della valutazione d'impatto. Il 4 e 19 settembre, il 6, 16 e 23 ottobre e il 13 novembre il gruppo ha esaminato la proposta. Il 4 dicembre 2023 la presidenza spagnola ha presentato al Consiglio una relazione sullo stato di avanzamento dei lavori (doc. 15668/23).

7. Durante la presidenza belga il gruppo ha proseguito l'esame dei testi di compromesso della presidenza il 23 aprile, il 7 maggio, il 21 maggio e il 7 giugno 2024.

IV. LAVORI IN VISTA DI UN COMPROMESSO

8. Durante la presidenza belga i lavori si sono concentrati sulla ricerca di una soluzione volta a consentire la circolazione di veicoli più pesanti sulle strade europee, in quanto alcuni Stati membri temono che ciò possa avere un impatto negativo sulle loro infrastrutture stradali e compromettere la sicurezza. È questo il caso, in particolare, degli Stati membri che hanno un notevole traffico di transito. Per limitare tale impatto la presidenza ha proposto di aggiungere nell'allegato una formula di mitigazione dell'impatto sulle infrastrutture così da garantire una distanza sufficiente tra i diversi assi, come condizione aggiuntiva per i veicoli a cinque e sei assi, mentre altri Stati membri hanno anche proposto di aggiungere assi supplementari al veicolo. Nel complesso, diversi Stati membri hanno considerato la formula proposta come una possibile via da seguire per affrontare la questione. Inoltre, a tale riguardo numerosi Stati membri hanno accolto con favore la limitazione a 46 tonnellate del peso massimo per tutti i veicoli, come nella direttiva attuale.
9. Sono state presentate diverse opzioni per trovare una soluzione che consenta ai veicoli a emissioni zero di compensare il peso supplementare della tecnologia a emissioni zero. Diversi Stati membri hanno problemi a consentire un carico più pesante sull'asse motore (superiore a 11,5 tonnellate), il che sarebbe necessario per permettere ad alcune configurazioni di veicoli di gestire un peso supplementare di quattro tonnellate. Una proposta di compromesso in cui sono autorizzate 12 tonnellate sull'asse motore solo per i veicoli elettrici a batteria ha ottenuto un certo sostegno, ma la maggioranza degli Stati membri ha insistito su una limitazione a 11,5 tonnellate. Alcuni Stati membri vedono inoltre molte difficoltà nell'autorizzare più di due tonnellate supplementari per i veicoli a emissioni zero.

10. L'altra questione principale rimasta in sospeso riguarda gli Stati membri che consentono la circolazione di veicoli combinati di peso superiore a 40 tonnellate nel trasporto nazionale e il modo in cui tali veicoli combinati più pesanti potrebbero essere autorizzati a circolare nel traffico internazionale. Il suggerimento di prevedere l'introduzione di requisiti tecnici o operativi specifici appare promettente, ma richiede ulteriori lavori. Sono state ricercate ulteriori soluzioni limitando l'ambito di applicazione ai veicoli EURO VI e consentendo un peso supplementare per le tecnologie a emissioni zero al fine di incentivare la diffusione dei veicoli a emissioni zero nel traffico internazionale. È stata inoltre discussa la soluzione di una clausola di salvaguardia. Tale clausola richiederebbe l'autorizzazione della Commissione e sarebbe fondata su prove fornite da uno Stato membro. Questa idea è stata introdotta nel testo per rispondere alle preoccupazioni di varie delegazioni in merito al rischio di trasferimento modale inverso. Alcuni Stati membri si interrogano inoltre sul motivo per cui, a partire dal 2035, la franchigia supplementare in materia di peso dovrebbe applicarsi solo ai veicoli a emissioni zero.
11. Il gruppo di lavoro ha iniziato a esaminare all'articolo 7 una rete positiva di strade TEN-T, in cui i veicoli più pesanti potrebbero essere autorizzati a circolare. Sono necessari ulteriori lavori per determinare se tale opzione potrebbe essere utile. Gli Stati membri dovrebbero disporre di un quadro più chiaro in merito alle condizioni di tale rete.

V. CONCLUSIONI

12. Alla luce di quanto precede, si invitano il Coreper e il Consiglio a prendere atto della presente relazione sullo stato di avanzamento dei lavori relativi alla proposta di revisione della direttiva sui pesi e sulle dimensioni per taluni veicoli stradali.