

**Bruxelles, 23 maggio 2025
(OR. en)**

9156/25

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

**TRANS 188
CLIMA 157
ENV 371
COMPET 396
CODEC 637**

NOTA

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Comitato dei rappresentanti permanenti/Consiglio
n. doc. Comm.:	COM(2023) 445 final; COM(2023) 445 annex
Oggetto:	Direttiva che modifica la direttiva 96/53/CE del Consiglio che stabilisce, per taluni veicoli stradali, le dimensioni massime autorizzate e i pesi massimi autorizzati - 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 in oggetto.
2. 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") 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

3. Il Parlamento europeo ha designato la commissione per i trasporti e il turismo (TRAN) quale commissione responsabile della proposta e Rosa SERRANO SIERRA (S&D, ES) quale relatrice. Il Parlamento europeo ha adottato la sua relazione nella sessione plenaria del 12 marzo 2024.
4. 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, il 31 gennaio 2024.

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

5. 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). 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. Il 18 giugno 2024 la presidenza belga ha presentato al Consiglio una relazione sullo stato di avanzamento dei lavori (doc. 10214/24). La proposta non è stata discussa durante la presidenza ungherese.
6. Durante la presidenza polacca il gruppo ha proseguito l'esame dei testi di compromesso della presidenza il 13 e 21 maggio 2025.

IV. LAVORI IN VISTA DI UN COMPROMESSO

7. La presidenza polacca ha individuato due sfide principali. In primo luogo, come garantire la circolazione dei veicoli più pesanti, ossia i veicoli alimentati con combustibili alternativi o a emissioni zero, in particolare negli Stati membri in cui sono ancora necessari lavori per migliorare lo stato della rete stradale. A tal fine, la presidenza ha continuato a lavorare sul concetto di rete positiva. Tale rete consentirebbe agli Stati membri, se lo desiderano, di limitare la circolazione dei veicoli più pesanti a un numero limitato di strade. La rete si espanderebbe nel tempo fino a coprire l'intera rete stradale TEN-T entro il 2045. La sfida principale è stata definire norme chiare per consentire l'attuazione di tale rete, in particolare nel contesto delle fasi previste per il graduale aumento della sua copertura. Sarà necessario proseguire i lavori per prevedere un sistema che, da un lato, agevoli l'attuazione affrontando nel contempo il problema del sovraccarico dei veicoli e della protezione dello stato delle infrastrutture e, dall'altro, non imponga oneri eccessivi agli operatori del trasporto su strada. La seconda sfida riguarda la circolazione di veicoli da 44 tonnellate dotati di un motore a combustione alimentato a combustibili fossili nelle operazioni di trasporto intermodale e internazionale. La proposta prevede la graduale eliminazione di questo tipo di trasporto, ma diversi Stati membri ritengono insufficienti le disposizioni previste al riguardo. La presidenza ha continuato a lavorare all'idea di un'autorizzazione, fornita dalla Commissione, che consenta agli Stati membri di fermare la circolazione di questo tipo di veicoli sulla base di prove che ne dimostrino l'impatto negativo, prevedendo nel contempo una clausola di salvaguardia che assicuri parità di trattamento e parità di condizioni. Tuttavia, le modalità di siffatta clausola di salvaguardia non sono ancora state definite a un livello tale da poter ottenere un sostegno sufficiente in seno al Consiglio. Saranno necessari altri lavori per sviluppare ulteriormente il concetto di clausola di salvaguardia.

V. CONCLUSIONI

8. Alla luce di quanto precede, si invitano il Coreper e il Consiglio "Trasporti, telecomunicazioni e energia" a prendere atto della presente relazione sullo stato di avanzamento dei lavori rispettivamente nella riunione del 28 maggio e nella sessione del 5 giugno 2025.