



Relazione

ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge n. 234/2012

Oggetto dell'atto:

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.

- **Codice della proposta:** COM(2023) 445 final del 11/07/2023
- **Codice interistituzionale:** 2023/0265(COD)
- **Amministrazione con competenza prevalente:** Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Premessa: finalità e contesto

- *Quadro normativo*

La presente proposta è in linea con gli obiettivi generali della trasformazione verde e digitale dell'economia dell'UE, in particolare con il piano d'azione per l'inquinamento zero, nel contesto del quale facilita la diffusione di veicoli pesanti a emissioni zero. La comunicazione della Commissione "*Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro*" ha individuato nella revisione della direttiva sui "pesi e dimensioni" una delle misure chiave in grado di stimolare efficacemente la domanda di tali veicoli e promuovere la cooperazione modale. Ciò può contribuire a orientare la transizione verso un sistema di trasporto a inquinamento zero nell'UE e a promuovere l'innovazione nel settore.

- *Finalità generali*

La proposta intende principalmente affrontare le seguenti criticità emerse a seguito della valutazione della vigente direttiva 96/53/CE: i) scarsa diffusione di veicoli pesanti a emissioni zero; ii) frammentazione del mercato dei veicoli più lunghi e più pesanti; e iii) un'applicazione inefficace e incoerente della normativa.

- *Elementi qualificanti ed innovativi*

Gli obiettivi da conseguire riguardano l'eliminazione degli ostacoli e la fornitura di incentivi maggiori per la diffusione di tecnologie a zero emissioni e di dispositivi per il risparmio energetico nel settore dei veicoli pesanti, l'ulteriore facilitazione delle operazioni intermodali, il chiarimento sia delle norme sull'uso di veicoli più lunghi e/o più pesanti nelle operazioni transfrontaliere che dell'applicazione della normativa.

--

A. Rispetto dei principi dell'ordinamento europeo

1. Rispetto del principio di attribuzione, con particolare riguardo alla correttezza della base giuridica
<ul style="list-style-type: none">• <i>La proposta rispetta il principio di attribuzione;</i>• <i>La base giuridica è correttamente individuata nell'articolo 91 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea; in particolare:</i><ul style="list-style-type: none">○ <i>l'articolo 91, paragrafo 1, consente all'UE di stabilire norme comuni applicabili ai trasporti internazionali tra gli Stati membri o in transito sul territorio di uno o più Stati membri.</i>
2. Rispetto del principio di sussidiarietà
<ul style="list-style-type: none">• <i>La proposta rispetta il principio di sussidiarietà in quanto l'azione dell'Unione europea si esplica negli ambiti di seguito indicati:</i><ul style="list-style-type: none">○ <i>garantire il funzionamento armonizzato del mercato interno;</i>○ <i>promuovere migliori prestazioni ambientali.</i>
3. Rispetto del principio di proporzionalità
<ul style="list-style-type: none">• <i>La proposta rispetta il principio di proporzionalità in quanto equilibra il conseguimento efficace degli obiettivi di armonizzazione, decarbonizzazione e applicazione delle norme, garantendo allo stesso tempo che le misure proposte non vadano oltre quanto necessario per risolvere i problemi individuati o conseguire l'obiettivo strategico.</i>

B. Valutazione complessiva del progetto e delle sue prospettive negoziali

1. Valutazione del progetto e urgenza
<ul style="list-style-type: none">• <i>La valutazione delle finalità generali del progetto è complessivamente positiva in quanto esso indirizza verso la scelta di soluzioni più ecologiche nel mercato del trasporto pesante.</i>• <i>Il progetto è di particolare urgenza in quanto è opportuno stabilire con anticipo le condizioni operative di un mercato in transizione al fine di permettere le necessarie programmazioni degli operatori del settore.</i>
2. Conformità del progetto all'interesse nazionale
<ul style="list-style-type: none">• <i>Le disposizioni contenute nel progetto possono ritenersi conformi all'interesse nazionale, in quanto il miglioramento ambientale e l'armonizzazione del mercato del trasporto pesante sono obiettivi di interesse nazionale.</i>
3. Prospettive negoziali ed eventuali modifiche ritenute necessarie od opportune

- *A livello di Consiglio, il Gruppo di lavoro Trasporti Terrestri ha esaminato la proposta nelle riunioni del 4 e 10 settembre u.s. In tali occasioni l'Italia ha in linea generale sostenuto la proposta ed in particolare la possibilità di maggiori lunghezze accordate ai veicoli o combinazione di veicoli a emissioni zero al fine di poter alloggiare la tecnologia a emissioni zero (es. le batterie o i serbatoi di idrogeno) pur osservando che il suddetto incremento di lunghezza massima dovrebbe essere stabilito sino a 150 cm anziché 90 cm. Inoltre, sono state espresse perplessità circa la circolazione internazionale della configurazione modulare (European Modular System) attualmente vietata in Italia. Infine, benché di indubbia utilità per gli utenti, l'introduzione dello sportello unico per le autorizzazioni dei trasporti eccezionali implica misure di adeguamento da parte di vari soggetti, tra cui gli enti proprietari delle strade, che richiedono una congrua tempistica.*
- *Non ci sono particolari elementi di criticità oltre a quanto già rappresentato nelle riunioni del Consiglio.*
- *eventuali modifiche (di drafting e/o merito) ritenute necessarie od opportune:*
 - *in merito alle disposizioni generali è necessaria la previsione di termini più ampi per l'implementazione dello sportello unico.*

C. Valutazione d'impatto

1. Impatto finanziario

- *Non sono individuabili costi immediati per il bilancio dello Stato né la necessità di nuove risorse;*
- *Non è necessaria copertura finanziaria ulteriore.*
- *Si ritiene opportuno evidenziare che per poter procedere ad una definitiva analisi di eventuali costi gravanti sul bilancio nazionale, appare necessario attendere i futuri sviluppi negoziali relativi al progetto di norma di cui trattasi.*

2. Effetti sull'ordinamento nazionale

- *La proposta eliminerà l'incertezza giuridica relativa alle operazioni transfrontaliere da parte dei veicoli più lunghi e/o più pesanti (ad esempio trasportatori di automobili, veicoli pesanti da 44 tonnellate) e i relativi oneri amministrativi. L'introduzione di norme e condizioni armonizzate per le operazioni transfrontaliere da parte di veicoli che superano determinati pesi e dimensioni consentirà di semplificare e migliorare l'efficienza della legislazione riducendo gli oneri normativi per gli operatori e contribuirà al funzionamento agevole, equo e sicuro del mercato interno del trasporto su strada;*
- *Elementi di criticità si intravedono per la circolazione internazionale della configurazione modulare (European Modular System – M), attualmente vietata in Italia, e per i tempi circa l'introduzione dello sportello unico per l'autorizzazione dei trasporti eccezionali;*
- *Come adeguamenti resi necessari dall'approvazione della proposta, si dovrà adeguare il decreto interministeriale del Ministro dei trasporti e della navigazione e del Ministro*

dei lavori pubblici del 6 aprile 1998, così come modificato dal decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 6 aprile 2017 e dal decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili del 19 luglio 2021.

3. Effetti sulle competenze regionali e delle autonomie locali

- *La norma non incide sulle competenze regionali e delle autonomie locali ai sensi di quanto previsto dalla Costituzione; pertanto, la relazione non dovrà essere inviata alle Regioni, per il tramite delle loro Conferenze (art. 24, comma 2 della legge n. 234/2012).*

4. Effetti sull'organizzazione della pubblica amministrazione

- *Non sono previsti ulteriori costi di adeguamento;*
- *Non sono previsti effetti in termini di semplificazione normativa.*

5. Effetti sulle attività dei cittadini e delle imprese

- *Ci si attende un impatto positivo sia sulle imprese dovuto alla semplificazione delle operazioni transfrontaliere, sia per i cittadini per il miglioramento ambientale dovuto alla diffusione di veicoli meno inquinanti.*
- *Nessun nuovo costo per imprese e cittadini.*

Altro

- *Si precisa che la proposta nella sua versione originale è suscettibile di essere modificata nel corso del negoziato nell'ambito delle competenti sedi istituzionali europee e che la posizione della nostra delegazione potrà evolvere, in base anche alle consultazioni con eventuali amministrazioni e parti interessate.*

Tabella di corrispondenza ai sensi dell'art. 6, comma 5, della legge n. 234/2012

(D.P.C.M. 17marzo 2015)

Oggetto dell'atto:

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.

- **Codice della proposta:** COM(2023) 445 final del 11/07/2023
- **Codice interistituzionale:** 2023/0265(COD)
- **Amministrazione con competenza prevalente:** Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Disposizione del progetto di atto legislativo dell'Unione europea (articolo e paragrafo)	Norma nazionale vigente (norma primaria e secondaria)	Commento
Art.1, paragrafi da 1 a 22 (Modifiche alla direttiva 96/53/CE)	D.M. 6 aprile 1998 e s.m.i.	(natura primaria o secondaria della norma, competenza ai sensi dell'art. 117 della Costituzione, eventuali oneri finanziari, impatto sull'ordinamento nazionale, oneri amministrativi aggiuntivi, amministrazioni coinvolte, eventuale necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria) In fase di recepimento, si potrebbe rendere necessario un ulteriore intervento normativo di natura secondaria per l'implementazione dello "sportello unico" previsto all'art. 1 paragrafo 4 della proposta.
Art.2 (Modifiche del regolamento (UE) 2020/1056)	Regolamento (UE) 2020/1056 relativo alle informazioni elettroniche sul trasporto merci	
Art.3 (Recepimento)	Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 recante Nuovo codice della strada, art. 229	
Art.4 (Entrata in vigore)	=	