

# SENATO DELLA REPUBBLICA

XVII LEGISLATURA

Doc. XVIII  
n. 213

## **RISOLUZIONE DELLA 8<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE**

**(Lavori pubblici, comunicazioni)**

*(Relatore Stefano ESPOSITO)*

*approvata nella seduta del 26 luglio 2017*

SULLA

**PROPOSTA DI DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 1999/62/CE, RELATIVA ALLA TASSAZIONE A CARICO DI AUTOVEICOLI PESANTI ADIBITI AL TRASPORTO DI MERCI SU STRADA PER L'USO DI ALCUNE INFRASTRUTTURE (COM (2017) 275 DEFINITIVO)**

SULLA

**PROPOSTA DI DIRETTIVA DEL CONSIGLIO CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 1999/62/CE, RELATIVA ALLA TASSAZIONE A CARICO DI AUTOVEICOLI PESANTI ADIBITI AL TRASPORTO DI MERCI SU STRADA PER L'USO DI ALCUNE INFRASTRUTTURE, PER QUANTO RIGUARDA DETERMINATE DISPOSIZIONI CONCERNENTI LE TASSE SUGLI AUTOVEICOLI (COM (2017) 276 DEFINITIVO)**

SULLA

**PROPOSTA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO CHE MODIFICA IL REGOLAMENTO (CE) N. 561/2006 PER QUANTO RIGUARDA LE PRESCRIZIONI MINIME IN MATERIA DI PERIODI DI GUIDA MASSIMI GIORNALIERI E SETTIMANALI, DI INTERRUZIONI MINIME E DI PERIODI DI RIPOSO GIORNALIERI E SETTIMANALI E IL REGOLAMENTO (UE) N. 165/2014 PER QUANTO RIGUARDA IL POSIZIONAMENTO PER MEZZO DEI TACHIGRAFI (COM (2017) 277 DEFINITIVO)**

SULLA

**PROPOSTA DI DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2006/22/CE PER QUANTO RIGUARDA LE PRESCRIZIONI DI APPLICAZIONE E FISSA NORME SPECIFICHE PER QUANTO RIGUARDA LA DIRETTIVA 96/71/CE E LA DIRETTIVA 2014/67/UE SUL DISTACCO DEI CONDUCENTI NEL SETTORE DEL TRASPORTO SU STRADA (COM (2017) 278 DEFINITIVO)**

SULLA

**PROPOSTA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO CONCERNENTE IL MONITORAGGIO E LA COMUNICAZIONE DEI DATI RELATIVI AL CONSUMO DI CARBURANTE E ALLE EMISSIONI DI CO<sub>2</sub> DEI VEICOLI PESANTI NUOVI (COM (2017) 279 DEFINITIVO)**

SULLA

**PROPOSTA DI DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO CONCERNENTE L'INTEROPERABILITÀ DEI SISTEMI DI TELEPEDAGGIO STRADALE E INTESA AD AGEVOLARE LO SCAMBIO TRANSFRONTALIERO DI INFORMAZIONI SUL MANCATO PAGAMENTO DEI PEDAGGI STRADALI NELL'UNIONE (RIFUSIONE) (COM (2017) 280 DEFINITIVO)**

SULLA

**PROPOSTA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO CHE MODIFICA I REGOLAMENTI (CE) N. 1071/2009 E (CE) N. 1072/2009 PER ADEGUARLI ALL'EVOLUZIONE DEL SETTORE (COM (2017) 281 DEFINITIVO)**

E SULLA

**PROPOSTA DI DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2006/1/CE, RELATIVA ALL'UTILIZZAZIONE DI VEICOLI NOLEGGIATI SENZA CONDUCENTE PER IL TRASPORTO DI MERCI SU STRADA (COM (2017) 282 DEFINITIVO)**

*ai sensi dell'articolo 144, commi 1 e 6, del Regolamento*

## **INDICE**

Testo della risoluzione .....	<i>Pag.</i>	4
Pareri dell'11 <sup>a</sup> Commissione permanente .....	»	11
Pareri della 14 <sup>a</sup> Commissione permanente .....	»	13

La Commissione,

esaminati gli atti, ai sensi dell'articolo 144, commi 1 e 6, del Regolamento,

premesso che:

le proposte della Commissione europea, adottate nell'ambito della comunicazione «L'Europa in movimento» (COM (2017) 283 definitivo) e strettamente collegate tra loro, sono volte a modificare il sistema per la tassazione dei veicoli pesanti per l'uso di alcune infrastrutture, a migliorare il funzionamento del mercato del trasporto delle merci su strada e le condizioni sociali e occupazionali dei lavoratori e a introdurre una maggiore attenzione al rispetto delle normative, al miglioramento della interoperabilità tra i sistemi di telepedaggio, al monitoraggio e alla trasmissione di informazioni in tema di emissioni di CO<sub>2</sub> e di consumo di carburante dei veicoli pesanti;

valutate:

le relazioni del Governo, trasmesse ai sensi dell'articolo 6, commi 4 e 5, della legge 24 dicembre 2012, n. 234;

le informazioni acquisite dalla Commissione attraverso lo svolgimento di un ampio ciclo di audizioni informali con i principali soggetti pubblici e privati coinvolti nel settore;

le osservazioni favorevoli con rilievi approvate dalla Commissione Lavoro, previdenza sociale sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 per quanto riguarda le prescrizioni minime in materia di periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, di interruzioni minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali e il regolamento (UE) n. 165/2014 per quanto riguarda il posizionamento per mezzo dei tachigrafi (COM (2017) 277 definitivo) in data 12 luglio 2017;

le osservazioni favorevoli approvate dalla Commissione Lavoro, previdenza sociale sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda le prescrizioni di applicazione e fissa norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada (COM (2017) 278 definitivo) in data 12 luglio 2017;

le osservazioni favorevoli con rilievi approvate dalla Commissione Politiche dell'Unione europea sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio concernente il monitoraggio e la comunicazione dei dati relativi al consumo di carburante e alle emissioni di CO<sub>2</sub>

dei veicoli pesanti nuovi (COM (2017) 279 definitivo) in data 18 luglio 2017;

le osservazioni favorevoli con rilievi approvate dalla Commissione Politiche dell'Unione europea sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 1999/62/CE, relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture (COM (2017) 275 definitivo) in data 19 luglio 2017;

le osservazioni favorevoli con rilievi approvate dalla Commissione Politiche dell'Unione europea sulla proposta di direttiva del Consiglio che modifica la direttiva 1999/62/CE, relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture, per quanto riguarda determinate disposizioni concernenti le tasse sugli autoveicoli (COM (2017) 276 definitivo) in data 19 luglio 2017;

le osservazioni favorevoli con rilievi approvate dalla Commissione Politiche dell'Unione europea sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale e intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione (rifiuto) (COM (2017) 280 definitivo) in data 25 luglio 2017;

le osservazioni favorevoli con rilievi approvate dalla Commissione Politiche dell'Unione europea sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 per quanto riguarda le prescrizioni minime in materia di periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, di interruzioni minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali e il regolamento (UE) n. 165/2014 per quanto riguarda il posizionamento per mezzo dei tachigrafi (COM (2017) 277 definitivo) in data 26 luglio 2017;

le osservazioni favorevoli con rilievi approvate dalla Commissione Politiche dell'Unione europea sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda le prescrizioni di applicazione e fissa norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada (COM (2017) 278 definitivo) in data 26 luglio 2017;

le osservazioni favorevoli con rilievi approvate dalla Commissione Politiche dell'Unione europea sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica i regolamenti (CE) n. 1071/2009 e (CE) n. 1072/2009 per adeguarli all'evoluzione del settore (COM (2017) 281 definitivo) in data 26 luglio 2017;

le osservazioni favorevoli con rilievi approvate dalla Commissione Politiche dell'Unione europea sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2006/1/CE, relativa al-

l'utilizzazione di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada (COM (2017) 282 definitivo) in data 26 luglio 2017;

considerato che:

lo sviluppo del mercato dell'autotrasporto deve avvenire secondo condizioni di concorrenza equa e assicurando la piena tutela dei diritti dei lavoratori del settore;

è necessario rafforzare gli strumenti di prevenzione e repressione delle violazioni della legislazione vigente, arginando le forme di concorrenza sleale e di *dumping* sociale;

occorre elevare i livelli della sicurezza stradale nel settore dell'autotrasporto, garantendo la qualificazione professionale e il rispetto delle regole della circolazione da parte dei conducenti;

rilevato che:

una parte delle proposte in esame (COM (2017) 277, COM (2017) 278 e COM (2017) 281) riguardano le condizioni occupazionali e i diritti dei lavoratori dell'autotrasporto, che sono spesso assai diverse nei singoli Paesi membri dell'Unione europea;

un'azione efficace di armonizzazione delle regole all'interno dell'Unione europea deve quindi tenere conto delle diverse situazioni di partenza, al fine di garantire il mantenimento delle maggiori tutele per i lavoratori previste dalle legislazioni di alcuni Stati membri, evitando sia pratiche di concorrenza sleale e di *dumping* sociale da parte degli Stati membri con tutele più deboli, sia spinte verso un peggioramento generalizzato dei livelli di protezione all'interno dell'Unione;

un altro gruppo di proposte in esame (COM (2017) 275, COM (2017) 276, COM (2017) 279 e COM (2017) 280) attengono alla regolamentazione dei pedaggi stradali, che si collega anche al controllo delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli;

tali proposte intervengono di fatto nel sistema fiscale interno degli Stati membri: se è auspicabile la definizione di regole e criteri comuni per il pedaggiamento stradale, è però opportuno che i singoli Stati membri abbiano adeguata flessibilità e autonomia nella fissazione e combinazione delle diverse componenti del pedaggio e nelle decisioni di destinazione dei relativi introiti, che non dovrebbero essere limitati solo a finalità di carattere ambientale;

in relazione all'ultima proposta in esame (COM (2017) 282), riguardante il noleggio senza conducente di veicoli per il trasporto di merci su strada, occorre prestare particolare attenzione al profilo delle qualifiche professionali dei conducenti;

si pronuncia in senso favorevole sul rispetto dei profili di sussidiarietà e di proporzionalità, formulando, per quanto attiene ai profili di merito, le seguenti osservazioni:

relativamente alla proposta COM (2017) 275 (tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture), occorre:

*a)* ampliare la portata del vincolo di destinazione degli introiti di cui all'articolo 7-*septies* della proposta, prevedendo l'obbligo di reinvestimento nel settore dei trasporti, in particolare nella costruzione e manutenzione delle infrastrutture, delle risorse aggiuntive derivanti dall'introduzione di pedaggi e diritti di utenza;

*b)* assicurare che gli introiti derivanti dalla riscossione di oneri connessi alla congestione del traffico di cui all'articolo 9, o il valore finanziario equivalente, siano destinati a sostenere le infrastrutture e i servizi di trasporto collettivo;

*c)* garantire una compensazione dell'aumento dei costi per le imprese conseguente all'incremento degli oneri stradali attraverso la previsione di adeguate riduzioni fiscali;

*d)* in relazione anche a quanto previsto dalla proposta di direttiva COM (2017) 276, in particolare per gli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto merci, prevedere disposizioni che orientino gli Stati membri a indirizzare il traffico di tali autoveicoli sulla rete autostradale e in genere sulla rete stradale coperta da pedaggio, anche mediante restrizioni e divieti di utilizzo della rete stradale secondaria non sottoposta a pedaggio, salvo i casi di specifica origine e destinazione dei trasporti;

*e)* in coerenza con l'obiettivo di progressivo passaggio dai meccanismi di tassazione fondati sul tempo a quelli basati sul reale utilizzo della infrastruttura, occorre infatti scoraggiare l'utilizzo di infrastrutture non adeguate al transito di mezzi pesanti e spesso connotate da critici attraversamenti urbani, per evitare ulteriori livelli di inquinamento, di congestione e di impropria usura delle infrastrutture stesse, i cui costi di manutenzione sarebbero oltretutto in capo a enti gestori privi della possibilità di recuperare, almeno in parte, le risorse necessarie dai pedaggi;

relativamente alla proposta COM (2017) 276 (tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture), per quanto riguarda determinate disposizioni concernenti le tasse sugli autoveicoli, occorre:

*a)* prevedere l'esclusione dei veicoli leggeri dal meccanismo di riduzione della tassazione solo in via temporanea, per motivi precauzionali, individuando a regime una qualche forma di compensazione anche per tale categoria di veicoli, che sono invece assoggettati alla proposta di direttiva sui pedaggi stradali;

relativamente alla proposta COM (2017) 277 (prescrizioni minime in materia di periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, di interruzioni minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali e posizionamento per mezzo dei tachigrafi), occorre:

*a)* contemperare la flessibilità organizzativa dell'attività di trasporto con l'esigenza di assicurare un'adeguata tutela della salute dei la-

voratori e della sicurezza stradale. Pertanto, si esclude che la media del riposo settimanale obbligatorio di cui all'articolo 8 del regolamento (CE) n. 561/2006 possa essere calcolata su un periodo di tempo di quattro settimane consecutive rispetto alle due attualmente previste;

*b)* subordinare l'applicazione delle disposizioni che prevedono una maggiore flessibilità nella fruizione dei periodi di riposo alla definitiva adozione, in tutti gli Stati membri, del cronotachigrafo digitale con localizzazione geosatellitare disciplinato dal regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, così da consentire i controlli sull'effettivo rispetto delle prescrizioni normative, anche ai fini della sicurezza stradale;

*c)* prevedere il divieto esplicito del riposo in cabina per i conducenti, stabilendo la responsabilità in solido dei datori di lavoro in caso di violazione del divieto, con adeguate sanzioni;

*d)* prevedere l'indicazione da parte del conducente dei luoghi di fruizione dei periodi di riposo sul foglio di registrazione, in modo da facilitare le verifiche necessarie;

*e)* precisare che l'esenzione dagli obblighi di registrazione dei tempi di guida e di riposo, prevista dall'articolo 3, lettera *h)* del regolamento (CE) n. 561/2006, per il «trasporto non commerciale di merci» richiede il possesso di documentazione idonea a dimostrare la natura del trasporto e la proprietà delle merci trasportate;

*f)* subordinare lo scambio di informazioni tra gli Stati membri sull'indice di rischio delle imprese all'adozione di una classificazione omogenea del rischio all'interno dell'Unione;

relativamente alla proposta COM (2017) 278 (distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada), occorre:

*a)* assicurare che le norme dello Stato ospitante in materia di tariffe minime salariali e di durata minima delle ferie annuali retribuite trovino applicazione anche in caso di permanenza dell'autotrasportatore per un periodo pari o inferiore ai tre giorni, per tutte le attività di trasporto su strada (incluso il cabotaggio);

*b)* escludere dalla disciplina del distacco i casi di mero transito del mezzo, senza che sia compiuta nel territorio di uno Stato alcuna operazione di carico o scarico;

*c)* introdurre forme di responsabilità del datore di lavoro in relazione all'adempimento degli obblighi amministrativi e al pagamento delle eventuali sanzioni comminate per la loro violazione;

*d)* escludere l'inserimento dell'attività di controllo sul rispetto dell'orario di lavoro settimanale del conducente tra quelle da effettuare su strada, in considerazione della specificità della normativa, legata anche ad aspetti di carattere contrattuale e sindacale non immediatamente conoscibili o valutabili da parte degli addetti ai controlli su strada;



relativamente alla proposta COM (2017) 279 (monitoraggio e comunicazione dei dati relativi al consumo di carburante e alle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti nuovi), occorre:

a) assicurare che le procedure per la determinazione degli *standard* di emissione e per la relativa comunicazione da parte delle Autorità preposte e delle case produttrici non siano eccessivamente onerose;

b) garantire un adeguato periodo di transizione per l'adozione dei nuovi *standard* di emissione, anche in relazione al loro utilizzo per la determinazione dei nuovi valori di riferimento delle emissioni, ai fini della tassazione degli autoveicoli pesanti di cui alla proposta COM (2017) 275;

relativamente alla proposta COM (2017) 280 (interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale e scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione), occorre:

a) sostenere le misure volte a facilitare il pagamento dei pedaggi da parte degli operatori del settore;

b) valutare la possibilità di mantenere l'indicazione delle tecnologie che possono essere usate per la riscossione dei pagamenti nel testo della proposta anziché nell'allegato IV, per la cui modifica sarà ora sufficiente un semplice atto delegato della Commissione;

c) prevedere che, nel conferimento dei poteri delegati alla Commissione, sia in ogni caso adeguatamente garantita la partecipazione degli Stati alle procedure di aggiornamento e revisione degli allegati, data la rilevanza delle materie delegate;

d) prevedere adeguati periodi di transizione per la sostituzione delle apparecchiature, ove ciò sia reso necessario in conseguenza dell'evoluzione tecnologica;

relativamente alla proposta COM (2017) 281 (accesso all'attività di trasportatore e al mercato unico), occorre:

a) ridurre da cinque a un massimo di tre giorni il periodo nell'ambito del quale i trasportatori non residenti possono svolgere senza limitazioni l'attività di cabotaggio stradale di merci;

b) prevedere parametri idonei all'accertamento dell'effettivo esercizio dell'attività di trasporto nello Stato di stabilimento (anche per contrastare il fenomeno delle *letter-box companies*), quali la disponibilità di una sede stabile e un rapporto adeguato tra i veicoli a disposizione dell'impresa, i conducenti e le attività di trasporto;

relativamente alla proposta COM (2017) 282 (utilizzo di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada), occorre:

a) prevedere limitazioni delle attività di noleggio di veicoli commerciali di massa superiore alle 6 tonnellate nel settore del conto proprio idonee a impedire lo svolgimento abusivo di trasporto merci per conto

terzi, mediante l'indicazione di una durata massima (ad esempio non superiore a un determinato numero di mesi all'anno), uguale per tutti gli Stati membri, al fine di agevolare le operazioni di controllo;

*b)* prevedere che, indipendentemente dal soggetto che effettua il noleggio, i suddetti veicoli possano essere guidati esclusivamente da conducenti dotati delle necessarie qualificazioni professionali.

La presente risoluzione è da intendersi anche quale atto di indirizzo al Governo ai sensi dell'articolo 7 della legge 24 dicembre 2012, n. 234.

**PARERI DELL'11<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE**

(LAVORO, PREVIDENZA SOCIALE)

(Estensore: BENCINI)

**sulla proposta COM (2017) 277 def.**

12 luglio 2017

La Commissione,

esaminato l'atto, esprime osservazioni favorevoli con i seguenti rilievi:

si fa anzitutto osservare che il terzo comma dell'articolo 7, relativo alle condizioni perché ciascun conducente, nell'ipotesi di multipresenza a bordo del veicolo, possa fruire di un'interruzione di 45 minuti ogni quattro ore e mezza di guida, potrebbe comportare un eccessivo onere probatorio circa il rispetto di tale obbligo di interruzione. La fruizione di tale riposo potrebbe non essere rilevabile dal cronotachigrafo, poiché il veicolo continua a circolare durante il riposo di uno dei due conducenti. Inoltre, è complessa la verifica del fatto che, durante il periodo di interruzione, il conducente «a riposo» non abbia assistito l'altro conducente nella guida del veicolo. Si segnala dunque che solo un'indicazione mediante il cronotachigrafo «intelligente» o attraverso una specifica annotazione sul foglio di registrazione può consentire di valutare la legittimità dell'interruzione;

si fa inoltre osservare che la nuova formulazione dell'articolo 8 – che modifica, tra l'altro, il meccanismo di recupero dei periodi di riposo settimanale ridotti – ha come conseguenza la possibilità che si verifichi un abbassamento del livello di tutela dei lavoratori in materia di salute e, più in generale, di sicurezza sulle strade. Riferire i periodi di riposo ad un lasso temporale più ampio di quattro settimane, in luogo di due, potrebbe infatti portare ad una concentrazione dei riposi settimanali in un periodo ridotto, a fronte di un periodo lavorativo eccessivamente dilatato;

sempre all'articolo 8, l'introduzione dei paragrafi 8-bis e 8-ter avrà come conseguenza un ulteriore onere di carattere ispettivo, relativo alla valutazione dell'adeguatezza della sistemazione alloggiativa. Analogamente può dirsi circa la verifica della fruizione del riposo settimanale da parte del conducente presso il domicilio od altro luogo privato da lui scelto. In entrambi i casi si ritiene dunque preferibile un'apposita indicazione, riportata dal conducente sul foglio di registrazione;

infine si osserva che l'introduzione, all'articolo 12, della possibilità per il conducente, a determinate condizioni, di raggiungere un alloggio adeguato per fruire del riposo giornaliero o settimanale, potrebbe porre problemi di verifica, cui si aggiunge l'onere di verificare l'oggettività delle condizioni adottate per giustificare l'utilizzo della deroga.

(*Estensore:* SPILABOTTE)

**sulla proposta COM (2017) 278 def.**

12 luglio 2017

La Commissione,

esaminato l'atto, apprezzata l'intenzione di migliorare le condizioni di lavoro dei conducenti, di garantire una concorrenza leale tra i trasportatori e di migliorare la sicurezza sulle strade europee, nonché di individuare un equilibrio tra la protezione sociale dei conducenti e la libertà dei trasportatori di fornire servizi transfrontalieri;

appurato che l'attuale normativa non affronta in modo efficace i rischi di deterioramento delle condizioni di lavoro dei conducenti e le distorsioni della concorrenza;

considerato che la proposta in esame rientra in una più ampia revisione della normativa in materia di trasporto su strada e contribuisce alle priorità di creare un mercato interno più equo e di favorire l'occupazione e la crescita;

valutato positivamente l'effetto delle proposte sulla disciplina in materia di trasporto su strada,

esprime osservazioni favorevoli.

**PARERI DELLA 14<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE**  
(POLITICHE DELL'UNIONE EUROPEA)

(Estensore: CARDINALI)

**sulla proposta COM (2017) 275 def.**

19 luglio 2017

La Commissione,

esaminato l'atto, considerato che la proposta, al fine di promuovere una politica maggiormente sostenibile dei trasporti, prevede modifiche alla direttiva 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 1999, (cosiddetta *eurovignette* o eurobollo) dirette all'introduzione di nuovi meccanismi di imputazione dei costi derivanti dall'utilizzo delle infrastrutture e all'estensione di talune previsioni anche ai veicoli leggeri (autovetture, minibus e furgoni);

ricordato che la proposta rientra nell'iniziativa «Europa in movimento», presentata il 31 maggio 2017, composta di otto proposte legislative, dirette a: migliorare il funzionamento del settore del trasporto stradale; rendere il traffico più sicuro; incoraggiare l'adozione di sistemi di pedaggio più equi; ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> e l'inquinamento atmosferico, essendo il settore all'origine di circa un quinto delle emissioni di gas serra dell'Unione europea; ridurre la congestione del traffico; ridurre gli oneri burocratici per le imprese; combattere il fenomeno del lavoro nero e garantire ai lavoratori migliori condizioni sociali e occupazionali;

considerato, in particolare, che la proposta prevede:

l'estensione dell'ambito di applicazione della direttiva 1999/62/CE relativa ai veicoli pesanti, anche a bus, pullman, veicoli leggeri e auto private;

la rimodulazione della definizione di pedaggio, al fine di includere anche oneri connessi alla congestione del traffico ai «costi esterni» (esternalità dovute all'inquinamento atmosferico e acustico) e all'utilizzo dell'infrastruttura;

la progressiva eliminazione dei sistemi di pedaggio basati sul tempo (*vignette*), peraltro non presenti in Italia, e la loro sostituzione con pedaggi calcolati in base alla distanza percorsa, che sono maggiormente in grado di rispecchiare con precisione i costi effettivi per l'infra-

struttura, di incentivare trasporti più puliti ed efficienti e di ridurre la congestione del traffico;

l'eliminazione della possibilità di deroga per il pedaggiamento dei veicoli pesanti compresi tra 3,5 e 12 tonnellate;

la semplificazione del metodo di calcolo per i costi esterni e sostituzione dei valori massimi con i «valori di riferimento» per la determinazione degli oneri da imporre, che lo Stato membro può anche superare, salvo notificarli alla Commissione europea;

l'obbligo di applicare oneri per costi esterni dal 1° gennaio 2021 ai veicoli pesanti sulla parte della rete soggetta a pedaggio in cui questi producono un impatto ambientale superiore alla media;

la possibilità di applicare un onere da congestione a tutte le tipologie di veicoli, sulle sezioni stradali soggette a congestione, nei periodi di ordinaria congestione e nei limiti dei valori massimi indicati nella proposta;

la sostituzione graduale della differenziazione dell'onere per l'infrastruttura in funzione della categoria di emissione «EURO», con una differenziazione dell'onere per l'infrastruttura in base ai valori di riferimento per le emissioni di CO<sub>2</sub> per categoria di veicolo, che saranno definiti dalla Commissione con atto delegato;

la modulazione tariffaria per i veicoli leggeri, basata sulle emissioni di CO<sub>2</sub> e sull'inquinamento atmosferico, al fine di incentivare la circolazione di quelli più ecologici;

la semplificazione della procedura di notifica preventiva alla Commissione europea dei nuovi pedaggi nazionali che comprendono oneri per i costi esterni;

la finalizzazione degli introiti da onere da congestione, verso iniziative intese alla riduzione della congestione, come l'incentivazione del trasporto collettivo, l'eliminazione dei colli di bottiglia sulla rete TEN e lo sviluppo di infrastrutture alternative per gli utenti della strada;

valutata la relazione del Governo, elaborata ai sensi dell'articolo 6, commi 4 e 5, della legge 24 dicembre 2012, n. 234,

formula per quanto di competenza osservazioni favorevoli, con i seguenti rilievi:

la base giuridica è correttamente individuata nell'articolo 91, paragrafo 1, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, che prevede la procedura legislativa ordinaria per adottare le misure dirette a realizzare gli obiettivi della politica comune dei trasporti;

il principio di sussidiarietà è rispettato in quanto l'obiettivo di modificare l'attuale sistema di copertura degli oneri connessi con l'uso dell'infrastruttura stradale, in modo omogeneo tra gli Stati membri, al fine di renderlo più equo e al contempo più efficace anche ai fini della riduzione dell'inquinamento atmosferico e della congestione del traffico, non può essere conseguito dagli Stati membri singolarmente, in ragione

della natura transfrontaliera del trasporto su strada e dell'inquinamento atmosferico;

il principio di proporzionalità è rispettato in quanto la proposta si limita a disporre le misure necessarie ad ottenere il predetto scopo. In particolare, si ritiene adeguata l'estensione di alcune disposizioni della normativa anche ai veicoli leggeri, che oltre a giustificarsi in ragione del loro utilizzo dell'infrastruttura e del loro contributo all'inquinamento, contribuisce anche a ridurre le distorsioni alla concorrenza derivanti dall'uso di veicoli ad oggi esenti da pedaggio nel trasporto di passeggeri;

tuttavia, l'eventuale aumento degli introiti derivanti dai pedaggi dovrebbe essere compensato dalla corrispondente riduzione delle tasse sulla circolazione, prevista dalla proposta di direttiva COM (2017) 276, non solo per i veicoli pesanti, ma anche per quelli leggeri;

si esprimono, inoltre, perplessità sull'effettiva efficacia dell'internalizzazione dell'onere da congestione, attraverso un corrispondente aumento dei pedaggi stradali, che potrebbe risultare, invece, in un mero aumento dei costi di utenza, senza alcun beneficio di decongestione. Appare inverosimile, infatti, che il solo aumento dei pedaggi possa indurre imprese e famiglie ad adottare vie stradali alternative, o cambiare mezzo di trasporto, in misura tale da determinare una sensibile riduzione del traffico nei punti e negli orari normalmente congestionati;

inoltre, qualora la maggiorazione del pedaggio da congestione produca effettivamente una riduzione della circolazione dei veicoli nei punti e orari di maggiore congestione, ne conseguirebbe anche un aumento della congestione e dell'inquinamento atmosferico e acustico nella rete stradale non soggetta a pedaggio, ovvero quella più vicina ai centri urbani;

infine, con riferimento all'obbligo di reinvestimento delle risorse derivanti dai pedaggi nel settore dei trasporti, si ritiene opportuno che questo sia esteso a regola generale, mentre la proposta lo prevede solo per il limitato aspetto della congestione di cui al nuovo articolo 7-*septies* della direttiva 1999/62/CE.

### **sulla proposta COM (2017) 276 def.**

*(Estensore: CARDINALI)*

19 luglio 2017

La Commissione, esaminato l'atto,

considerato che la proposta prevede modifiche al Capo II della direttiva 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 1999, per una graduale riduzione delle aliquote minime delle tasse annuali sugli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci, da effettuarsi in cinque anni successivi, nel limite del 20 per cento annuo, fino al totale azze-

ramento. La riduzione della tassa di circolazione è abbinata ad una rimodulazione dei pedaggi stradali, prevista dalla proposta di direttiva COM (2017) 275, in ragione del fatto che i pedaggi stradali, essendo direttamente correlati all'uso delle infrastrutture, costituiscono un onere più equo e al contempo maggiormente idoneo ad incentivare un'attività di trasporto più pulita ed efficiente in termini ambientali;

ricordato che la proposta rientra nell'iniziativa «Europa in movimento», presentata il 31 maggio 2017, composta di otto proposte legislative, dirette a: migliorare il funzionamento del settore del trasporto stradale; rendere il traffico più sicuro; incoraggiare l'adozione di sistemi di pedaggio più equi; ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> e l'inquinamento atmosferico, essendo il settore all'origine di circa un quinto delle emissioni di gas serra dell'Unione europea; ridurre la congestione del traffico; ridurre gli oneri burocratici per le imprese; combattere il fenomeno del lavoro nero e garantire ai lavoratori migliori condizioni sociali e occupazionali;

valutata la relazione del Governo, elaborata ai sensi dell'articolo 6, commi 4 e 5, della 24 dicembre 2012, n. 234,

formula per quanto di competenza osservazioni favorevoli, con i seguenti rilievi:

la base giuridica è correttamente individuata nell'articolo 113 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, che prevede la procedura legislativa speciale dell'unanimità in Consiglio, previa consultazione del Parlamento europeo, per l'adozione di disposizioni per l'armonizzazione delle imposte indirette nazionali, nella misura necessaria ad assicurare il funzionamento del mercato interno ed evitare distorsioni di concorrenza;

il principio di sussidiarietà è rispettato in quanto l'obiettivo di coordinare, in maniera omogenea in tutti gli Stati membri, una riduzione delle aliquote minime delle imposte annuali sugli autoveicoli pesanti, per compensare la rimodulazione dei pedaggi autostradali prevista dalla proposta di direttiva COM (2017) 275, ai fini di una copertura degli oneri sull'infrastruttura che sia più equa e al contempo più efficace in termini di tutela dell'ambiente, non può essere conseguito dagli Stati membri singolarmente, in ragione della natura transfrontaliera del trasporto su strada e dell'inquinamento atmosferico;

il principio di proporzionalità è rispettato in quanto la proposta si limita a disporre le misure necessarie ad ottenere il predetto scopo. In particolare, si ritiene adeguato il percorso graduale di riduzione delle aliquote minime, del 20 per cento per cinque anni, posto anche che gli Stati rimangono liberi di stabilire livelli di tassazione superiori al limite minimo. La gradualità consente, infatti, un periodo di assestamento, in relazione al meccanismo di compensazione tra le minori entrate per l'Erario e la rimodulazione dei pedaggi autostradali prevista dalla proposta di direttiva COM (2017) 275;

tuttavia, per quanto riguarda i veicoli leggeri, si ritiene che la loro esclusione dal meccanismo di riduzione della tassazione possa giustificarsi solo in via temporanea, per motivi precauzionali, e che si debba prevedere, in un futuro prossimo, qualche forma di compensazione anche per



tale categoria di veicoli che invece rientra nella proposta di direttiva sui pedaggi stradali.

**sulla proposta COM (2017) 277 def.**

(*Estensore:* CARDINALI)

26 luglio 2017

La Commissione, esaminato l'atto,

considerato che la proposta prevede modifiche al regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, sui tempi di guida e al regolamento (CE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, relativo ai tachigrafi, al fine di rimediare alle carenze, individuate in base a una valutazione *ex post* eseguita nell'ambito del programma sull'adeguatezza della regolamentazione (REFIT), e migliorare le condizioni di lavoro e imprenditoriali del settore, attraverso un aggiornamento della normativa e un miglioramento dell'uso dei tachigrafi;

considerato, in particolare, le seguenti modifiche al regolamento (CE) n. 561/2006:

agli articoli 3 e 4 si chiarisce che sono esclusi dall'applicazione del regolamento i veicoli adibiti al trasporto non commerciale di merci, inteso come qualsiasi trasporto (per esempio nell'ambito di un'attività ricreativa) che non presenti alcun nesso con un'attività commerciale per conto terzi o per conto proprio e per il quale non sia percepita alcuna retribuzione e che non generi alcun reddito;

all'articolo 8 è introdotta una maggiore flessibilità nella fruizione dei periodi di riposo, estendendo il periodo di riferimento nel quale poter concentrare tali periodi, dalle attuali due settimane a quattro settimane consecutive. In ogni caso, il periodo di riposo da poter fruire all'interno del veicolo deve essere inferiore alle 45 ore. Qualora il periodo sia superiore, il datore di lavoro è tenuto a fornire una sistemazione adeguata provvista di servizi igienici e attrezzature per il riposo. Il conducente deve comunque poter fare ritorno al proprio domicilio per un riposo settimanale almeno una volta in tre settimane consecutive;

all'articolo 9 si adegua la normativa all'attuale pratica secondo cui il conducente che accompagna un veicolo trasportato da una nave traghetto o da un convoglio ferroviario può effettuare in tali condizioni i suoi periodi di riposo, sempre che gli sia messa a disposizione una branda o una cuccetta;

all'articolo 12, che già prevede la possibilità di deroga alle disposizioni sui tempi di guida, che il conducente deve motivare, si aggiunge la

deroga conseguente alle modifiche introdotte all'articolo 8, sul cumulo dei periodi di riposo nell'arco delle quattro settimane, in funzione del raggiungimento del previsto alloggio adeguato;

all'articolo 14 si modifica la possibilità di deroga concessa agli Stati membri in casi urgenti, prevedendo che questa debba essere giustificata da circostanze eccezionali;

all'articolo 22 sono rafforzati la cooperazione amministrativa e lo scambio di dati e informazioni tra Stati membri, al fine di rendere più coerenti ed efficaci l'attuazione del regolamento e la sua applicazione transfrontaliera;

considerato che le due modifiche al regolamento (UE) n. 165/2014 sono volte a migliorare ulteriormente le funzionalità dei «tachigrafi intelligenti» (tachigrafi collegati a un servizio di posizionamento satellitare per la misurazione della velocità, dei tempi di guida e della distanza percorsa), in modo da poter registrare con maggiore precisione la posizione dei veicoli usati per operazioni di trasporto transfrontaliero e rendere più facile il rispetto delle norme in materia sociale;

valutata la relazione del Governo, elaborata ai sensi dell'articolo 6, commi 4 e 5, della legge 24 dicembre 2012, n. 234,

formula per quanto di competenza osservazioni favorevoli, con i seguenti rilievi:

la base giuridica è correttamente individuata nell'articolo 91, paragrafo 1, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, che prevede la procedura legislativa ordinaria per adottare le misure dirette a realizzare gli obiettivi della politica comune dei trasporti;

il principio di sussidiarietà è rispettato in quanto l'obiettivo di migliorare le condizioni di lavoro e imprenditoriali del settore dei trasporti su strada in modo omogeneo in tutta l'Unione europea, attraverso un aggiornamento della normativa in materia sociale e un miglioramento dell'uso dei tachigrafi, non può essere conseguito dagli Stati membri singolarmente;

il principio di proporzionalità è rispettato in quanto la proposta si limita a disporre le misure necessarie ad ottenere il predetto scopo. La proposta garantisce un equilibrio tra il miglioramento delle condizioni di lavoro e di riposo dei conducenti, consentendo al contempo una certa flessibilità ai trasportatori di organizzare le operazioni di trasporto nel modo più efficiente possibile; semplifica e chiarisce le norme vigenti, adeguandole alle esigenze del settore, facilitando in tal modo il loro rispetto e la loro coerente applicazione nell'Unione europea e assicurando parità di condizioni più effettive tra le imprese di trasporto dei diversi Stati membri;

in riferimento all'articolo 22, che prevede di integrare lo scambio di informazioni tra gli Stati membri, includendovi l'indice di rischio delle imprese, contenuto nel sistema di classificazione previsto dalla direttiva 2006/22/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo

2006, si rileva che, poiché tale indice è basato su criteri fissati in modo diversificato a livello nazionale, la proposta di direttiva COM (2017) 278, che modifica la direttiva 2006/22/CE, ne prevede la sua armonizzazione;

si evidenzia, infine, che la proposta introduce alcuni obblighi il cui rispetto appare di non facile verifica, come le effettive interruzioni del lavoro durante la guida in multipresenza, o il requisito dell'adeguatezza dell'alloggio previsto all'articolo 8-bis e 8-ter, o l'eccezionalità delle circostanze che possono essere addotte per giustificare una deroga per un massimo di 30 giorni agli obblighi sui tempi di guida.

### **sulla proposta COM (2017) 278 def.**

(*Estensore: CARDINALI*)

26 luglio 2017

La Commissione, esaminato l'atto,

considerato che la proposta intende conferire maggiore organicità ed effettiva attuazione alla normativa europea sulle condizioni di lavoro dei conducenti, al contempo mitigando gli eccessivi oneri normativi che gravano sui trasportatori, riducendo le distorsioni della concorrenza e assicurando la libera prestazione di servizi transfrontalieri di trasporto;

considerate le seguenti principali modifiche alla direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti europei in materia sociale nel settore dei trasporti su strada:

gli articoli 2 e 6, relativi ai sistemi di controllo, sono modificati per includere tra i controlli effettuati dagli Stati membri anche quelli relativi al rispetto delle disposizioni in materia di orario di lavoro contenute nella direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2002,

in riferimento agli articoli 7 e 8, si prevede l'obbligo per le autorità nazionali designate di scambiare informazioni sull'attuazione, oltre che della direttiva 2006/22/CE, anche della direttiva 2002/15/CE;

l'articolo 9 è modificato per migliorare la coerenza e l'efficacia dei diversi sistemi nazionali di classificazione del rischio. In particolare, si incarica la Commissione europea di stabilire, mediante atti di esecuzione, una formula uniforme per calcolare il fattore di rischio per le imprese di trasporto e di specificare i criteri da prendere in considerazione ai fini della sua determinazione, compreso l'uso del «tachigrafo intelligente» (collegato a un servizio di posizionamento satellitare per la misurazione

della velocità, dei tempi di guida e della distanza percorsa). Si impone, inoltre, agli Stati membri, l'obbligo di mettere a disposizione degli altri Stati membri che ne facciano richiesta le informazioni del proprio sistema nazionale di classificazione dei rischi, al fine di agevolare controlli su strada mirati;

considerato, inoltre, l'articolo 2 della proposta, che introduce disposizioni specifiche rispetto alle direttive 96/71/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 1998, e 2014/67/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 maggio 2014, in materia di distacco dei lavoratori nel settore dei trasporti su strada. In particolare:

l'articolo 2, paragrafi 2 e 3, specificano il periodo minimo di distacco, di 3 giorni in un mese, al di sotto del quale, le norme dello Stato membro ospitante riguardanti le tariffe minime salariali e le ferie retribuite, non si applicano alle operazioni di trasporto internazionale su strada. La suddetta soglia non si applica ai trasporti di cabotaggio (trasporti nazionali da parte di vettori non residenti) poiché a tali trasporti la tariffa minima salariale e le ferie annuali dello Stato ospitante si applicano a prescindere dalla frequenza e dalla durata delle operazioni effettuate dal conducente,

valutata la relazione del Governo, elaborata ai sensi dell'articolo 6, commi 4 e 5, della legge 24 dicembre 2012, n. 234,

formula per quanto di competenza osservazioni favorevoli, con i seguenti rilievi:

la base giuridica è correttamente individuata nell'articolo 91, paragrafo 1, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), che prevede la procedura legislativa ordinaria per adottare le misure dirette a realizzare gli obiettivi della politica comune dei trasporti. Sebbene le direttive 96/71/CE e 2014/67/UE siano fondate sull'articolo 53 del TFUE, relativo all'accesso ed esercizio delle attività autonome, poiché la proposta tratta esclusivamente situazioni specifiche connesse alla fornitura di servizi di trasporto, sembra corretto aver adottato l'articolo 91 del TFUE come base giuridica;

il principio di sussidiarietà è rispettato in quanto l'obiettivo di garantire che la normativa europea in materia sociale nel settore dei trasporti su strada sia applicata in modo coerente e rispettata in tutta l'Unione, assicurando parità di condizioni tra le imprese di trasporto dei diversi Stati membri e garantendo la libera prestazione di servizi transfrontalieri di trasporto, non può essere conseguito dagli Stati membri singolarmente;

il principio di proporzionalità è rispettato in quanto la proposta si limita a disporre le misure necessarie ad ottenere il predetto scopo;

in materia del distacco dei lavoratori si evidenzia, tuttavia, l'opportunità che la proposta stabilisca esplicitamente l'applicazione delle direttive 96/71/CE e 2014/67/UE anche al settore dei trasporti su strada, considerata la difficoltà interpretativa riscontrata in sede di attuazione della direttiva nelle legislazioni nazionali. La Commissione europea ha,

infatti, aperto il caso EU-pilot n. 8962/16, relativamente al decreto legislativo 17 luglio 2016, n. 136, di recepimento della direttiva 2014/67/UE;

al riguardo, si ricorda che la direttiva 96/71/CE prevede – in via generale – la soglia lavorativa di un mese in un anno, al di sotto della quale alcune norme sul distacco non si applicano. La proposta, invece introduce – per il settore del trasporto stradale – la soglia di 3 giorni in un mese, al di sotto della quale non si applicano alcune disposizioni della direttiva 96/71/CE. Tale ultima soglia, tuttavia, implicitamente sembra derogare alla generale inapplicabilità di alcune disposizioni della direttiva 96/71/CE, per i distacchi inferiori a un mese l'anno (ma superiori a tre giorni al mese);

per tali motivi si ritiene necessario che la proposta di direttiva stabilisca in modo esplicito i criteri, univoci e condivisi, per la definizione del campo di applicazione della normativa sul distacco, dettata dalle direttive 96/71/CE e 2014/67/UE, al settore del trasporto su strada (compreso il cabotaggio), seppure con le specificazioni previste dalla stessa proposta;

sarebbe, inoltre, auspicabile che il legislatore comunitario chiarisse che la disciplina del distacco non si applica alle ipotesi di mero transito del mezzo, senza effettuazione di alcuna operazione di carico o scarico merci o passeggeri, anche laddove lo stesso transito comporti la permanenza del lavoratore nello Stato membro per un tempo pari o superiore a tre giorni nell'arco di un mese.

### **sulla proposta COM (2017) 279 def.**

(*Estensore: URAS*)

18 luglio 2017

La Commissione, esaminato l'atto,

considerato che la proposta stabilisce un quadro normativo per il monitoraggio e la comunicazione dei dati relativi al consumo di carburante e alle emissioni di CO<sub>2</sub>, per i veicoli pesanti nuovi (autocarri, autobus e pullman), in analogia a quanto già previsto per autovetture e furgoni;

ricordato che la proposta rientra nell'iniziativa «Europa in movimento», presentata il 31 maggio 2017, composta di otto proposte legislative, dirette a: migliorare il funzionamento del settore del trasporto stradale; rendere il traffico più sicuro; incoraggiare l'adozione di sistemi di pedaggio più equi; ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> e l'inquinamento atmosferico, essendo il settore all'origine di circa un quinto delle emissioni di gas serra dell'Unione europea; ridurre la congestione del traffico; ridurre gli oneri burocratici per le imprese; combattere il fenomeno del lavoro nero e garantire ai lavoratori migliori condizioni sociali e occupazionali;

considerato che la proposta costituisce la terza fase di un'azione volta a contenere le emissioni di CO<sub>2</sub> e il consumo di carburante dei veicoli pesanti nuovi immessi sul mercato dell'Unione. La Commissione ha, infatti, negli ultimi anni contribuito all'elaborazione del *software* di simulazione «VECTO» (*Vehicle Energy Consumption Calculation Tool*), per calcolare il consumo di carburante e le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti in modo comparabile ed efficace sotto il profilo dei costi. In secondo luogo, lo scorso aprile, la Commissione ha presentato la proposta di regolamento di esecuzione (il cosiddetto regolamento sulla certificazione) che integra il quadro normativo sulle procedure di omologazione dei veicoli pesanti dato dalla direttiva 2007/43/CE del Consiglio, del 28 giugno 2007, dal regolamento (CE) n. 595/2009 e dal regolamento (UE) n. 582/2011 della Commissione, del 25 maggio 2011, per stabilire norme sulla certificazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> e del consumo di carburante dei veicoli pesanti nuovi;

rilevato, quindi, che con la proposta in titolo si completa l'azione relativa alle emissioni di CO<sub>2</sub> e il consumo di carburante dei veicoli pesanti nuovi immessi sul mercato dell'Unione europea, stabilendo obblighi e procedure relativi al monitoraggio e alla comunicazione all'AEA (Agenzia europea per l'ambiente) dei relativi dati, perché questi siano pubblicati a livello dell'Unione europea e resi disponibili a tutti i portatori di interessi. In particolare, la proposta dispone, all'articolo 4, che gli Stati membri comunichino annualmente i dati sulle immatricolazioni dei veicoli pesanti nuovi e, all'articolo 5, che i costruttori comunichino i dati (già raccolti in fase di certificazione) sulle prestazioni di consumo e di emissione dei veicoli prodotti;

considerato che la disponibilità dei dati sulle emissioni di CO<sub>2</sub> e il consumo di carburante dei veicoli pesanti nuovi immessi sul mercato dell'Unione europea, assicurata dalla proposta, consente:

alle autorità pubbliche, di elaborare e attuare politiche intese a promuovere autocarri più innovativi ed efficienti per il consumo di carburante, ad esempio mediante imposizioni fiscali e tariffazione stradale, cosa che non sarebbe possibile nel caso in cui gli Stati membri avessero accesso unicamente ai dati VECTO dei veicoli immatricolati nel proprio territorio;

di aumentare il contributo del settore, al raggiungimento degli obiettivi europei di riduzione delle emissioni di gas serra. Nell'ambito del quadro 2030 per il clima e l'energia, volto a ridurre le emissioni interne di almeno il 40 per cento entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990, la Commissione ha proposto, nel luglio 2016, il regolamento COM(2016) 482 relativo alle riduzioni annuali vincolanti delle emissioni di gas serra da parte degli Stati membri per il periodo dal 2021 al 2030 per i settori che non rientrano nel sistema ETS (tra cui: trasporti, edilizia, agricoltura e rifiuti);

ai costruttori di veicoli pesanti, di rafforzare la loro competitività rispetto ai concorrenti esteri. Negli ultimi anni mercati importanti come gli Stati Uniti, il Canada, il Giappone e la Cina hanno introdotto misure applicabili alla certificazione e al risparmio di carburante sotto forma di norme sui consumi e sulle emissioni, al fine di stimolare l'innovazione e un rapido miglioramento dell'efficienza dei veicoli;

alle imprese di autotrasporto, di ridurre i consumi e quindi i costi di esercizio del servizio, anche a beneficio dei consumatori europei, avendo accesso ad informazioni comparabili sulle prestazioni degli autocarri di marche diverse, al fine di prendere decisioni di acquisto più informate;

valutata la relazione del Governo, elaborata ai sensi dell'articolo 6, commi 4 e 5, della legge 24 dicembre 2012, n. 234,

formula per quanto di competenza osservazioni favorevoli, con i seguenti rilievi:

la base giuridica è correttamente individuata nell'articolo 192, paragrafo 1, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, che prevede la procedura legislativa ordinaria per adottare le misure in ordine alle azioni che devono essere intraprese dall'Unione per realizzare gli obiettivi della politica ambientale europea;

il principio di sussidiarietà è rispettato in quanto l'obiettivo di garantire l'omogeneità e comparabilità dei dati di monitoraggio sulle emissioni e sui consumi dei veicoli pesanti nuovi, nelle legislazioni dei diversi Stati membri, per migliorare le condizioni di concorrenza nel mercato di tali veicoli con conseguenze positive per la competitività dei costruttori di tali veicoli, per le imprese di trasporto e i consumatori, per il raggiungimento degli obiettivi europei di riduzione delle emissioni di gas serra e per le politiche volte ad incentivare la circolazione transfrontaliera di veicoli meno inquinanti, in analogia a quanto già in vigore per autovetture e furgoni, non può essere conseguito dagli Stati membri singolarmente;

il principio di proporzionalità è rispettato in quanto la proposta si limita a disporre le misure necessarie ad ottenere il predetto scopo. In particolare, l'onere di comunicazione dei dati all'Agenzia europea per l'ambiente (AEA) da parte dei costruttori, previsto all'articolo 5, non sembra essere eccessivo poiché si tratta dei dati in formato digitale già in loro possesso perché utilizzati ai fini della certificazione. Anche gli oneri in capo alla pubblica amministrazione, di cui all'articolo 4, risultano trascurabili essendo già esistente, negli Stati membri, una struttura per il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> per autovetture e i veicoli commerciali leggeri.

**sulla proposta COM (2017) 280 def.***(Estensore: GINETTI)*

25 luglio 20176

La Commissione, esaminato l'atto,

considerato che la proposta prevede la rifusione della direttiva 2004/52/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale al fine di renderla maggiormente efficace nel conseguire i suoi obiettivi e di introdurre un quadro giuridico per lo scambio di dati di immatricolazione dei veicoli ai fini della riscossione coercitiva dei pedaggi;

ricordato che:

con la decisione 2009/750/CE della Commissione europea, del 6 ottobre 2009, sono state definite le modalità pratiche per conseguire l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale, disponendo che i fornitori specializzati del «servizio europeo di telepedaggio» (SET) debbano offrire agli utenti della strada unità di bordo compatibili con tutti i sistemi esistenti nei diversi Paesi dell'Unione europea. Un certo grado di interoperabilità transfrontaliera è stato conseguito, ma in Croazia, Germania, Grecia, Irlanda, Italia, Polonia, nel Regno Unito, nella Repubblica ceca, in Slovacchia, Slovenia e Ungheria ancora oggi, per il pagamento dei pedaggi, possono essere utilizzate solo le unità di bordo nazionali;

i predetti limiti sono dovuti, da un lato a obblighi poco chiari a carico degli esattori di pedaggi (che gestiscono i sistemi di pedaggio) e degli Stati membri nei confronti dei fornitori del SET, che hanno consentito di mantenere situazioni non concorrenziali negli Stati membri e, dall'altro, a oneri eccessivi che hanno scoraggiato i potenziali fornitori del SET, come l'obbligo di fornire il servizio in tutti gli Stati membri entro 24 mesi e di rifornire il mercato dei veicoli leggeri con costose unità di bordo satellitari;

un altro problema ha riguardato la difficoltà di imporre il pagamento dei pedaggi ai proprietari di veicoli immatricolati in un altro Stato membro. Ad oggi, uno Stato membro che rileva il mancato pagamento di un pedaggio per mezzo di dispositivi automatici di controllo non è in grado di identificare il trasgressore in base al numero di targa se il veicolo è immatricolato all'estero. A livello di Unione europea non vi è alcuna normativa che preveda lo scambio di dati di immatricolazione dei veicoli tra Stati membri ai fini della riscossione coercitiva dei pedaggi. La perdita di introiti per i sistemi di pedaggio nazionali, regionali e locali ammonta a circa 300 milioni di euro all'anno;



considerato che, al fine di ovviare ai predetti limiti, la proposta prevede, in particolare:

all'articolo 1, l'estensione del SET anche a sistemi di rilevamento automatico delle targhe, senza unità di bordo, al fine di consentire, ad esempio, la riscossione transfrontaliera dei pedaggi urbani, restando comunque escluso il pagamento dei parcheggi;

all'articolo 3, paragrafo 1, che i dispositivi portatili utilizzati per le operazioni di pagamento elettronico dei pedaggi devono appartenere a una delle categorie tecnologiche elencate nell'allegato IV, ovvero – per ora – quelle satellitare, delle comunicazioni mobili o della tecnologia microonde a 5,8 GHz. L'elenco di tecnologie di cui all'allegato IV può essere modificato dalla Commissione europea mediante atto delegato, qualora una tecnologia diventi obsoleta o una nuova tecnologia debba essere aggiunta all'elenco;

al paragrafo 3 dello stesso articolo 3, requisiti più contenuti in capo ai fornitori del SET, che non dovranno più garantire la fornitura a tutti i veicoli, ma potranno scegliere se fornire solo ai veicoli pesanti o solo a quelli leggeri e, per questi ultimi, potranno limitarsi – fino al 2027 – ad assicurare la sola tecnologia microonde a 5,8 GHz senza l'apparato satellitare;

agli articoli 5, 6, 7, 8 e 9, e agli allegati II e III, una procedura per lo scambio transfrontaliero di informazioni sui trasgressori, in linea con le disposizioni della direttiva 2015/413 UE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2015, sullo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale. In particolare, l'articolo 5 prevede che, per le indagini relative al mancato pagamento dei pedaggi stradali, lo Stato membro autorizza i punti di contatto nazionali degli altri Stati membri ad accedere ai dati nazionali di immatricolazione dei veicoli, con la facoltà di effettuare ricerche automatizzate. Ai sensi dell'articolo 6, lo Stato nel cui territorio si è verificato il mancato pagamento di un pedaggio stradale può inviare una lettera di informazione al proprietario, all'intestatario del veicolo o alla persona altrimenti identificata sospettata del mancato pagamento;

agli articoli 10 e 11, i poteri di delega conferiti alla Commissione europea per apportare le opportune modifiche tecniche, mentre l'articolo 12 prevede il termine di recepimento delle sole parti modificate della direttiva, entro 18 mesi dalla sua entrata in vigore;

valutata la relazione del Governo, elaborata ai sensi dell'articolo 6, commi 4 e 5, della legge 24 dicembre 2012, n. 234,

formula per quanto di competenza osservazioni favorevoli, con i seguenti rilievi:

la base giuridica è correttamente individuata nell'articolo 91, paragrafo 1, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, che prevede la procedura legislativa ordinaria per adottare le misure dirette a realizzare gli obiettivi della politica comune dei trasporti;

il principio di sussidiarietà è rispettato in quanto l'obiettivo di assicurare un'effettiva interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale dei diversi Stati membri e di stabilire un quadro giuridico per lo scambio di dati di immatricolazione dei veicoli tra gli Stati membri, ai fini della riscossione coercitiva dei pedaggi a livello transfrontaliero, non può essere conseguito dagli Stati membri singolarmente;

il principio di proporzionalità è rispettato in quanto la proposta si limita a disporre le misure necessarie ad ottenere il predetto scopo. In particolare, la proposta mantiene l'impostazione della normativa vigente che non impone un'armonizzazione tecnica forzata, lasciando al mercato il bilanciamento tra le opzioni tecniche possibili;

a tale riguardo, si auspica che gli atti delegati che potranno essere adottati in futuro dalla Commissione europea per modificare l'allegato IV sulle tecnologie ammissibili nell'ambito del SET, non rischino di comportare elementi eccessivamente onerosi per il sistema nazionale vigente.

### **sulla proposta COM (2017) 281 def.**

(*Estensore:* CARDINALI)

26 luglio 2017

La Commissione, esaminato l'atto,

considerato che la proposta prevede modifiche al regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, relativo ai requisiti di accesso ed esercizio della professione di trasportatore su strada e al regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, relativo alla licenza per effettuare trasporti internazionali per conto terzi (compreso il cabotaggio), ai fini di una maggiore armonizzazione nell'applicazione della normativa da parte degli Stati membri, attraverso disposizioni volte a chiarirne il quadro normativo, rafforzarne l'esecuzione, apportare modifiche alle norme sul cabotaggio e alle disposizioni in materia di stabilimento, e introdurre una parziale estensione dell'applicazione dei requisiti di accesso anche ai veicoli commerciali leggeri;

rilevato che, secondo le stime della Commissione europea, la proposta permetterà alle imprese dell'Unione europea di risparmiare tra 2,7 e 5,2 miliardi di euro nel periodo 2020-2035, di ridurre del 62 per cento del numero di infrazioni in materia di cabotaggio e del 10 per cento il rischio di costituzione di società di comodo, nonché di migliorare le condizioni di lavoro e la professionalizzazione degli operatori di veicoli commerciali leggeri;

considerate, in particolare, le seguenti modifiche al regolamento (CE) n. 1071/2009:

all'articolo 1 si prevede di applicare alle imprese di trasporto che operano esclusivamente con veicoli commerciali leggeri (di massa non superiore a 3,5 tonnellate), in tutti gli Stati membri, i requisiti di una sede effettiva e stabile in uno Stato membro e di un'adeguata idoneità finanziaria (sebbene inferiore rispetto ai veicoli pesanti). Gli Stati membri manterrebbero comunque la facoltà di applicare ad essi anche gli altri requisiti di cui all'articolo 3, paragrafo 1, previsti per i veicoli più pesanti, come avvenuto finora;

all'articolo 3 si prevede di sopprimere il paragrafo 2, che consente tuttora di imporre condizioni supplementari per l'accesso alla professione di trasportatore, oltre ai predetti requisiti di cui all'articolo 3, paragrafo 1, e che ha alimentato divergenze normative tra gli Stati membri;

all'articolo 5, vengono chiarite le disposizioni sullo svolgimento delle attività nello Stato membro di stabilimento, tra cui si aggiunge l'obbligo per l'impresa di detenere attivi e avvalersi di personale, in proporzione all'attività delle sue sedi;

all'articolo 6 si prevedono modifiche volte a chiarire e armonizzare ulteriormente la valutazione del requisito dell'onorabilità e ad estendere l'elenco delle infrazioni che possono comportare la perdita dell'onorabilità. Inoltre, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati per stabilire quali infrazioni della normativa dell'Unione, oltre a quelle di cui all'allegato IV, possono comportare la perdita dell'onorabilità;

all'articolo 14, si specifica che, dopo aver perso la propria onorabilità, un gestore dei trasporti non può essere riabilitato prima che sia trascorso un anno. La norma consente di evitare divergenze importanti in proposito tra gli Stati membri;

all'articolo 16, vengono previsti ulteriori elementi di informazione da inserire nei registri elettronici nazionali (le targhe dei veicoli, il totale delle attività di capitale e del fatturato, il fattore di rischio dell'impresa), per una migliore esecuzione delle norme che disciplinano l'accesso alla professione;

al nuovo articolo 18 si specificano ulteriormente le modalità di cooperazione tra gli Stati membri, stabilendo in particolare un periodo di tempo massimo entro il quale gli Stati membri dovranno rispondere alle richieste motivate presentate da altri Stati membri e imponendo agli Stati membri l'obbligo di svolgere ispezioni in caso di mancato rispetto dei criteri di stabilimento da parte di imprese aventi sede nel loro territorio, sulla scorta di prove fornite da altri Stati membri;

considerate, inoltre, le seguenti modifiche al regolamento (CE) n. 1072/2009:

all'articolo 8 si elimina il numero massimo di tre trasporti di cabotaggio che possono essere effettuati in uno Stato membro ospitante a se-

guito di un trasporto internazionale in entrata, ma al contempo si riduce il numero massimo di giorni, da 7 a 5, entro i quali poterli effettuare. Tali modifiche, secondo la valutazione d'impatto svolta dalla Commissione europea, favoriscono l'applicabilità della normativa. Inoltre, il nuovo paragrafo 4 *bis* precisa che la prova dell'originario trasporto internazionale in entrata può essere fornita, nell'ambito di un controllo, anche con mezzi elettronici, semplificando in tal modo le procedure ed eliminando l'incertezza giuridica;

al nuovo articolo 10 *bis* si richiede agli Stati membri di effettuare un numero minimo di controlli sui trasporti di cabotaggio, pari al 2 per cento dal 2020 e al 3 per cento dal 2022 di tutti i cabotaggi effettuati nel secondo anno precedente. Si stabilisce inoltre che gli Stati membri effettuino, almeno tre volte l'anno, controlli sul cabotaggio, concertati tra due o più Stati membri;

valutata la relazione del Governo, elaborata ai sensi dell'articolo 6, commi 4 e 5, della legge 24 dicembre 2012, n. 234,

formula per quanto di competenza osservazioni favorevoli, con i seguenti rilievi:

la base giuridica è correttamente individuata nell'articolo 91, paragrafo 1, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, che prevede la procedura legislativa ordinaria per adottare le misure dirette a realizzare gli obiettivi della politica comune dei trasporti;

il principio di sussidiarietà è rispettato in quanto l'obiettivo di modificare la normativa europea sull'accesso e l'esercizio del trasporto su strada ai fini di una maggiore armonizzazione nella sua applicazione da parte degli Stati membri, attraverso disposizioni volte a chiarirne il quadro normativo, rafforzarne l'esecuzione, apportare modifiche alle norme sul cabotaggio e alle disposizioni in materia di stabilimento, e introdurre una parziale estensione dell'applicazione dei requisiti di accesso anche ai veicoli commerciali leggeri, non può essere conseguito dagli Stati membri singolarmente;

il principio di proporzionalità è rispettato in quanto la proposta si limita a disporre le misure necessarie ad ottenere il predetto scopo;

con riferimento all'estensione del requisito finanziario anche ai trasporti con veicoli leggeri (fino a 3,5 tonnellate), si evidenzia che questo è già previsto in Italia per i veicoli da 1,5 a 3,5 tonnellate, che hanno l'obbligo di rispettare il medesimo requisito finanziario valido per i veicoli pesanti, ovvero di disporre ogni anno di un capitale e di riserve per un valore di almeno 9.000 euro quando solo un veicolo è utilizzato e di 5.000 euro per ogni veicolo supplementare utilizzato. Con il nuovo regolamento, le imprese di trasporto con veicoli leggeri, stabilite in Italia, vedranno ridursi il requisito, rispettivamente, a 1.800 euro e a 900 euro, ma anche estenderne l'applicazione ai trasportatori con veicoli di massa inferiore a 1,5 tonnellate.

**sulla proposta COM (2017) 282 def.***(Estensore: CARDINALI)*

26 luglio 2017

La Commissione, esaminato l'atto,

considerato che la proposta prevede modifiche alla direttiva 2006/1/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 gennaio 2006, relativa all'utilizzazione di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada, al fine di:

consentire alle imprese di trasporto di noleggiare veicoli in un altro Stato membro anche per trasporti internazionali o trasporti di cabotaggio, mentre ad oggi è consentito solo per i trasporti internazionali;

eliminare la possibilità per gli Stati membri di vietare il noleggio, in un altro Stato membro, di veicoli di peso a pieno carico superiore a 6 tonnellate, per trasporti internazionali in conto proprio;

prevedere la possibilità per gli Stati membri di limitare il noleggio in un altro Stato membro, di veicoli di qualsiasi peso e per qualsiasi tipo di trasporto (in conto proprio o in conto terzi e per trasporti internazionali o nazionali), ma solo per periodi superiori ad almeno 4 mesi l'anno, in modo da consentire comunque alle imprese di far fronte a picchi di domanda temporanei o stagionali o di sostituire veicoli difettosi o guasti;

considerato che, in tal modo, la proposta assicura ai trasportatori un accesso ampio ed equo al mercato europeo dei veicoli a noleggio e di poter approfittare di offerte di locazione oltreconfine potenzialmente più interessanti dal punto di vista economico. Inoltre, poiché i veicoli a noleggio sono in genere più nuovi e sicuri e meno inquinanti, la proposta contribuisce anche a ridurre gli effetti negativi dei trasporti su strada, in termini ambientali e di sicurezza stradale;

valutata la relazione del Governo, elaborata ai sensi dell'articolo 6, commi 4 e 5, della legge 24 dicembre 2012, n. 234,

formula per quanto di competenza osservazioni favorevoli, con i seguenti rilievi:

la base giuridica è correttamente individuata nell'articolo 91, paragrafo 1, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, che prevede la procedura legislativa ordinaria per adottare le misure dirette a realizzare gli obiettivi della politica comune dei trasporti;

il principio di sussidiarietà è rispettato in quanto l'obiettivo di favorire il mercato del noleggio transnazionale di veicoli per il trasporto di merci su strada, non può essere conseguito dagli Stati membri singolarmente;

il principio di proporzionalità è rispettato in quanto la proposta si limita a disporre le misure necessarie ad ottenere il predetto scopo;

tuttavia, in riferimento alla possibilità per gli Stati membri di fissare un limite temporale per il noleggio di veicoli in un altro Stato membro, si evidenzia che ciò comporta, per le autorità nazionali preposte ai controlli su strada, la necessità di conoscere le normative degli Stati membri di stabilimento delle imprese che svolgano trasporti nel territorio dell'autorità di controllo, con veicoli noleggiati in un altro Stato membro. Tali controlli potrebbero verificarsi nel territorio italiano, per esempio, nel caso di un'impresa stabilita in un altro Stato membro che utilizzi un veicolo noleggiato in un altro Stato membro o in Italia, per svolgere un trasporto internazionale su territorio italiano o per svolgere trasporti di cabotaggio in Italia;

al fine di evitare l'onere per le autorità di controllo nazionali, di dover conoscere le normative degli altri Stati membri, potrebbe essere opportuno che la proposta stabilisca direttamente il divieto di noleggio in un altro Stato membro, di veicoli per il trasporto di merci, per un periodo superiore a un determinato numero di mesi l'anno, senza lasciare agli Stati membri la facoltà di stabilire autonomamente dei periodi di tempo diversi.