

**Analisi degli atti comunitari relativi al trasporto su strada**  
**Audizione informale del 4 luglio 2017 presso l'8<sup>a</sup> Commissione del Senato della Repubblica**

**Considerazioni generali**

L'efficienza dei trasporti è obiettivo decisivo per l'Unione europea.

È da essa, dall'efficienza dei trasporti, che passa il rispetto di alcuni valori riconosciuti nella Carta dei diritti fondamentali e nelle singole costituzioni: il diritto alla mobilità, alla salute, ad una occupazione dignitosa, alla sicurezza, alla libertà di impresa, alla tutela dell'ambiente.

Conseguentemente, l'Unione europea si è dotata di un pacchetto di provvedimenti, i quali, oggi, in molti casi necessitano, però, di una revisione, alla luce dell'evoluzione degli strumenti a disposizione, compresi quelli contrattuali, del mutato quadro economico e sociale e del presentarsi di nuove forme di lavoro, soltanto formalmente autonome, gestite attraverso applicazioni informatiche.

Il tema delle condizioni di lavoro dei conducenti dei mezzi di trasporto su strada si intreccia con gli aspetti relativi alla sicurezza delle cose e all'incolumità delle persone, così come l'altro tema della riduzione delle emissioni di agenti inquinanti si connette al rinnovamento del parco mezzi, alle politiche tariffarie applicate o applicabili ai pedaggi o alle diverse forme di tassazione di circolazione e alla stessa tenuta della produzione industriale del comparto motoristico.

Rispetto alle singole comunicazioni, si osserva quanto segue:

- Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio COM(2017) 275 def: l'applicazione dei principi del "chi inquina paga" e del "chi utilizza paga" è da seguire con attenzione; l'obiettivo dovrebbe essere quello di non penalizzare le persone meno abbienti, avendo quindi l'accortezza di favorire gli investimenti per rafforzare i servizi di trasporto collettivo.
- Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio COM(2017) 277 def: vanno garantire le migliori condizioni di lavoro possibile ai conducenti, nell'interesse degli stessi, come anche a garanzia della sicurezza di coloro che utilizzano le infrastrutture stradali. In questo senso, l'intervento normativo dovrà essere accompagnato da una attenta e capillare attività di controllo.
- Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio COM(2017) 278 def: la Commissione torna sulla questione del distacco dei lavoratori. Come già fatto notare in occasione delle modifiche apportate alla direttiva 96/71/CE, l'impostazione di fondo appare erronea: al lavoratore distaccato andrebbero garantite le migliori condizioni economiche e di lavoro fra il Paese di origine e il Paese di distacco e non tanto le condizioni di lavoro del Paese ospitante.
- Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio COM(2017) 279 def: la questione del monitoraggio dei dati sui consumi e sulle emissioni di CO<sub>2</sub> sta assumendo una crescente importanza, alla luce degli atteggiamenti tenuti in particolare da alcuni organismi federali degli Stati

Uniti d'America. Si tratta di tutelare la salute dei cittadini, ma anche di difendere la produzione europea in un settore determinante qual è quello dell'automotive.

- Proposta di direttiva COM(2017) 280 def: l'interoperabilità fra i sistemi di telepedaggio è un obiettivo condivisibile.
- Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio COM(2017) 281 def: le modifiche che andrebbero ad apportarsi al regolamento (CE) 1071/2009 non appaiono tutte tali da assicurare una riduzione di margini di discrezionalità interpretativa della norma sull'accesso all'attività di trasportatore su strada; il fatto che alcuni requisiti non siano obbligatori, ma demandati al singolo Stato rischia di provocare una distorsione nella concorrenza fra le imprese.
- Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio COM(2017) 282 def: il superamento del limite al noleggio veicoli senza conducente da impiegare in uno Stato diverso da quello di immatricolazione suscita forti perplessità, anche per le ricadute che tale previsione avrebbe sui bilanci pubblici, sul sistema delle compagnie assicurative e sugli stessi cittadini che potrebbero essere coinvolti loro malgrado in sinistri.

### Proposta di direttiva COM(2017) 275 def

Sintesi	Osservazioni
<p>La proposta di direttiva è volta a modificare la direttiva 1999/62/CE sulla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture. Il trasporto su strada è fondamentale per il Sistema Europa in chiave economica, sociale e ambientale. In questo senso, la tariffazione stradale è un elemento che incide sull'efficienza del trasporto su strada. La direttiva indicata stabilisce livelli minimi di tassazione e precisa le modalità di imposizione di oneri per l'infrastruttura, mentre non contiene elementi specifici per la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>. Si osserva, peraltro, che la manutenzione stradale è nel frattempo sensibilmente diminuita, con tutto quello che ne consegue in termini di sicurezza e di livelli di inquinamento. L'obiettivo della proposta di direttiva è quello di dare applicazione ai principi "chi inquina paga" e "chi utilizza paga". Una valutazione ex post della direttiva 1999/62/CE ha permesso di apprezzare la forti differenze che ancora permangono fra i Paesi membri in fatto di tariffazione stradale ed una serie di lacune sul campo di applicazione, sui diritti calcolati in base alla durata, sull'imposizione di oneri per i costi esterni, sulla differenziazione delle tariffe per</p>	<p>La proposta di direttiva centra l'attenzione su alcuni aspetti evidentemente importanti, dalla sicurezza alla riduzione delle emissioni inquinanti, passando per gli aspetti economici e sociali della infrastrutturazione stradale. Colpisce il fatto che la Commissione evidenzi la progressiva riduzione della manutenzione stradale nel corso degli anni; si tratta di un aspetto destinato ad incidere in maniera significativa sulla qualità della vita dei cittadini europei e sulla competitività delle aziende. In linea puramente teorica, l'applicazione dei due principi del "chi inquina paga" e del "chi utilizza paga" appare, a prima vista, ampiamente condivisibile, soprattutto nel momento in cui si parla di trasporto di merci. È evidente che le imprese che operano nel settore sono tenute ad assicurare la massima efficienza dei mezzi. Se tale principio, però, si pospone al singolo cittadino che utilizza l'infrastruttura stradale si arriva al paradosso che a pagare maggiormente ed in proporzione siano i cittadini meno abbienti, che, a causa della personale ristrettezza economica, non sono in condizione di cambiare la loro auto vecchia. Ecco quindi che, accanto al criterio della</p>

combattere la congestione del traffico.

Le proposte di modifica sono così sintetizzabili:

- Allargamento del campo di applicazione a tutti i veicoli con conseguente revisione delle definizioni (articoli 1 e 2).
- Riscrittura dell'articolo 7 (pedaggi e diritti di utenza) con distinzione fra reti utilizzate principalmente per il traffico internazionale (rete stradale trans europea e le autostrade) e le altre arterie viarie; anche a quest'ultime si applicano le disposizioni relative alla non discriminazione, alla proporzionalità dei pedaggi, alla riscossione e al pagamento degli stessi e dei diritti di utenza. A decorrere dal 1° gennaio 2018, gli Stati membri non possono imporre nuovi diritti di utenza per i veicoli pesanti; quelli adottati prima di questa data restano validi fino al 31 dicembre 2023. Nel caso di veicoli leggeri, il divieto decorrere dalla data di entrata in vigore della presente proposta, con i diritti già adottati che restano in vigore fino al 31 dicembre 2027.
- Riscrittura dell'articolo 7 bis, per effetto del quale i diritti di utenza sono proporzionali alla durata dell'utilizzo dell'infrastruttura; per i veicoli pesanti: giornaliera (max 2% dell'annuale), settimanale (max 5% dell'annuale), mensile (max 10% dell'annuale), annuale; per le autovetture: 10 giorni (max 8% dell'annuale), un mese (max 18% dell'annuale) e/o due mesi (max 30% dell'annuale), un anno. Diritti di utenza più alti per minibus e furgoni dovranno essere adottati entro il 1° gennaio 2024.
- Riscrittura dell'articolo 7 quater, per effetto del quale gli Stati membri possono mantenere o introdurre oneri per i costi esterni relativi alla lotta all'inquinamento atmosferico ed acustico.
- Inserimento dell'articolo 7 quinquies bis, il quale autorizza gli Stati membri ad imporre un onere connesso alla congestione del traffico per qualsiasi tratto della loro rete stradale interessato dal fenomeno: i tratti stradali devono essere regolarmente congestionati.
- Riscrittura degli articoli 7 septies, relativo alla procedura in base alla quale lo Stato membro comunica alla Commissione la volontà di applicare una maggiorazione all'onere per l'infrastruttura, e 7 octies, sulla differenziazione dell'onere per l'infrastruttura fino al 31 dicembre 2021.
- Inserimento dell'articolo 7 octies bis, relativamente ai veicoli leggeri, fino al 31 dicembre 2021, gli Stati membri possono differenziare pedaggi

classe ambientale del veicolo, si dovrà tenere in dovuta considerazione anche l'aspetto della cilindrata.

Fra le modifiche proposte, si guarda con attenzione all'ipotesi di tariffazione differenziata per orario di utilizzo, contenuta all'articolo 7 quinquies bis. Può essere una soluzione adottabile purché sia accompagnata da una completa informazione al cittadino. Per effetto delle modifiche apportate all'articolo 9, gli introiti derivanti dall'imposizione sulla congestione sul traffico dovrebbero, fra l'altro, essere indirizzati verso un rafforzamento dei servizi di trasporto collettivo. A tal proposito, si rimarca la grave situazione del parco mezzi del trasporto pubblico locale, rispetto al quale questa Organizzazione sindacale ha chiesto investimenti e consistenti.

<p>e diritti in base alle prestazioni ambientali dei veicoli; successivamente, in base alle emissioni di CO<sub>2</sub> e di sostanze inquinanti.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Modifiche agli articoli 7 nonies (comunicazione preventiva alla Commissione prima dell'entrata in funzione di un sistema di pedaggio o tariffazione), 7 decies (sconti o riduzioni), 7 undecies (mezzi di pagamento).</li> <li>• Sostituzione dell'articolo 7 duodecies sulla possibilità per gli Stati membri di prevedere una compensazione adeguata.</li> <li>• Modifica all'articolo 8 e 9; per quest'ultimo, in particolare, si indicano i campi dove indirizzare gli introiti dall'imposizione sulla congestione sul traffico: sostegno alle infrastrutture e ai servizi di trasporto collettivo; eliminazione delle strozzature delle rete trans europea; realizzazione di infrastrutture alternative.</li> <li>• Sostituzione degli articoli 9 quinquies e 9 sexies (potere della Commissione di adottare atti delegati) e soppressione degli articoli 9 septies e 9 octies.</li> <li>• Sostituzione dell'articolo 10 bis, relativo agli importi indicati nelle tabelle ed allegati.</li> <li>• Sostituzione dell'articolo 11, sulla pubblicazione annuale da parte dei singoli Stati membri di una relazione sui pedaggi e i diritti di utenza.</li> <li>• Modifica degli allegati alla direttiva.</li> </ul>	
---	--

**Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio COM(2017) 277 def**

Sintesi	Osservazioni
<p>I tempi di guida e i periodi di riposo sono disciplinati dalla normativa europea già dal 1969, attraverso una serie di prescrizioni minime e l'uso del tachigrafo, progressivamente adeguato alle innovazioni tecnologiche; permangono, però, alcune lacune da colmare (divergenze di interpretazioni, persistenti violazioni, mancanza di chiarezza sulla nozione di "trasporto non commerciale", disciplina della "multi-presenza", scarsa cooperazione amministrativa e scarsa assistenza reciproca), così come evidenziato nella attività di monitoraggio degli effetti delle direttive vigenti.</p> <p>Le proposte di modifica al regolamento (CE) 561/2006 sono così sintetizzabili:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Definizione di trasporto non commerciale di merci, non in conto terzi né in conto proprio e per il quale non sia percepita alcuna retribuzione o si generi reddito (artt. 3 e 4).</li> </ul>	<p>La proposta di direttiva affronta una tematica molto delicata. Le condizioni di lavoro del personale impiegato rappresentano una preoccupazione vera, in quanto si mette a rischio l'incolumità degli stessi lavoratori e la sicurezza complessiva della infrastruttura stradale. Il rispetto dei turni di riposo e dei carichi di lavoro è fondamentale; non è sufficiente, però, intervenire soltanto sugli aspetti normativi, in quanto occorre porre la massima attenzione ai controlli. Oltre che sul rispetto degli orari, è importante che si facciano le necessarie verifiche sulla previsione che il riposo debba essere fruito all'interno di un alloggio adeguato; troppo spesso, infatti, i conducenti sono ridotti a fruire dei periodi di riposo in condizioni fisiche ed igieniche precarie. Si faccia attenzione alle ipotesi di deroga; dovrebbero essere riconosciute in casi</p>

- Modifica all'articolo 6, inerente la registrazione delle altre mansioni e dei tempi di disponibilità.

- Modifica all'articolo 7 per effetto della quale, in caso di "multi-presenza", il conducente può fruire di una interruzione di 45 minuti purché non debba assistere il collega nella guida del veicolo.

- Modifica all'articolo 8 sull'organizzazione del riposo settimanale, con particolare riferimento al trasporto a lunga distanza. Nel corso di quattro settimane consecutive, i conducenti effettuano almeno quattro periodi di riposo settimanale regolare oppure due periodi di riposo settimanale regolari di almeno 45 ore e due periodi di riposo settimanale ridotti di almeno 24 ore, con compensazione entro la fine della terza settimana successiva. I periodi di riposo regolari e quelli superiori a 45 ore a compensazione non devono essere effettuati a bordo del veicolo, ma in un alloggio adeguato fornito o pagato dal datore di lavoro oppure ove ha il domicilio il conducente o da quest'ultimo scelto. Almeno una volta ogni tre settimane il riposo deve essere presso il proprio domicilio.

- Sostituzione di parte dell'articolo 9, con specifico riferimento al conducente che accompagna un veicolo trasportato da una nave traghetto o da un convoglio ferroviario: è ammessa attività occasionale due volte per massimo di un'ora complessiva.

- Aggiunta all'articolo 12, per effetto della quale il conducente può derogare alle disposizioni di legge al fine di raggiungere l'alloggio adeguato, indicando le motivazioni della deroga a mano.

- Sostituzione di un paragrafo dell'articolo 14, sulle deroghe temporanee ed urgenti che gli Stati possono riconoscere per un periodo non superiore a 30 giorni.

- Sostituzione dell'articolo 15: gli Stati membri informano la Commissione sulle regole nazionali applicabili ai conducenti di autobus in servizio regolare di linea e percorso non superiore a 50 km.

- Sostituzione del paragrafo 1 dell'articolo 19, relativo alle sanzioni stabilite dagli Stati membri; le sanzioni devono essere efficaci, proporzionate ai livelli di gravità, dissuasive e non discriminatorie.

- Modifica all'articolo 22: gli Stati membri operano in stretta collaborazione e si prestano reciproca assistenza, senza ritardi e fornendo le informazioni necessarie.

- Modifica all'articolo 25, per effetto della quale la Commissione adotta atti di esecuzione in caso di differente applicazione fra gli Stati membri.

particolari, evitando il rischio di diventino prassi.

<p>Le proposte di modifica al regolamento (UE) 165/2014 sono così sintetizzabili:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Modifica all'articolo 8: la registrazione automatica del tachigrafo ogni tre ore di periodo complessivo di guida ed ogni qualvolta il veicolo attraversa una frontiera.</li> <li>• Modifica al paragrafo 7 dell'articolo 34, per effetto della quale il conducente, dopo aver raggiunto un punto di sosta appropriato, introduce il luogo e l'ora in cui ha attraversato una frontiera con il veicolo.</li> </ul>	
--	--

### Proposta di direttiva COM(2017) 278 def

Sintesi	Osservazioni
<p>La normativa europea punta a migliorare le condizioni di lavoro dei conducenti, ad assicurare una concorrenza più equa fra le imprese del trasporto e a migliorare le condizioni di sicurezza generali. Da una analisi valutativa ex post, emerge, però, che la disciplina vigente non affronta in maniera efficace ed efficiente i rischi di deterioramento delle condizioni di lavoro dei conducenti né la questione della concorrenza. L'attenzione, in particolare, è sulle direttive 96/71/CE e 2014/67/UE. Il legislatore europeo si è posto davanti a quattro opzioni strategiche: 1) chiarire il quadro e migliorare la cooperazione; 2) rafforzamento dell'applicazione e miglioramento dei modelli organizzativi; 3) modifiche sostanziali, a partire dal divieto di retribuzione basata sui risultati; 4) criteri e misure di applicazione specifiche per il trasporto su strada. Le opzioni 2 e 4 si lasciano preferire. Un'attenzione è stata posta sulla variante tempo di permanenza nello Stato estero (3, 5, 7 e 9 giorni per mese di calendario).</p> <p>Le proposte di modifica alla direttiva 2006/22/CE sono così sintetizzabili:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Modifica al titolo: la direttiva si applica al regolamento sulle prescrizioni relative ai periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, di interruzioni minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali (regolamento (CE) 561/2006), al regolamento sul posizionamento per mezzo dei tachigrafi (regolamento (CE) 165/2014) e alla direttiva contenente disposizioni in materia sociale (organizzazione dell'orario di lavoro) nel settore dei trasporti su strada (direttiva 2002/15/CE).</li> <li>• Sostituzione dell'articolo 1, con richiamo alle norme di cui sopra.</li> <li>• Sostituzione dell'articolo 2, in particolare i paragrafi 1 (controlli su parte rilevante e</li> </ul>	<p>Valgono le condizioni già espresse in merito alle condizioni di lavoro dei conducenti. La questione del distacco dei lavoratori è stata affrontata dal Parlamento italiano nell'aprile del 2016. In quella occasione, l'Ugl osservò come la proposta di modifica della Commissione Europea, pur presentando degli elementi positivi, scontasse, però, una erronea impostazione di fondo, che peraltro emerge anche dal contesto in cui è maturata la decisione di presentare tale proposta, con alcuni Paesi (Austria, Belgio, Francia, Germania, Lussemburgo, Olanda e Svezia) a chiedere una modifica ed altri a frenare (Bulgaria, Estonia, Lettonia, Lituania, Polonia, Repubblica Ceca, Romania, Slovacchia e Ungheria). I flussi dei lavoratori in distacco non sono più univoci, dai Paesi neo comunitari verso i Paesi con economie più avanzate, coincidenti con il nucleo storico dei fondatori, come in passato. Se è vero che la Polonia rappresenta il Paese dal quale parte il maggior numero di lavoratori distaccati, a seguire si posizionano Germania, Francia, Olanda, Spagna. Nelle prime dieci posizioni, fra i Paesi neo comunitari si posizionano soltanto Slovacchia (6° posto) e Ungheria (10° posto). L'Italia con circa 75mila invii è al 9° posto di una graduatoria che vede anche il Belgio al 7° posto, davanti al Portogallo. Alla luce di ciò, al lavoratore distaccato andrebbero applicate le migliori condizioni possibili fra Paese di origine e Paese ospitante.</p>

rappresentativa dei lavoratori mobili), 3 (organizzazione dei controlli – almeno il 3% dei giorni di lavoro effettivo – da parte di ogni singolo Stato membro) e 4 (trasmissione delle informazioni alla Commissione).

- Sostituzione dell'articolo 6, paragrafo 1: i controlli sono effettuati sulla base delle norme richiamate sopra.

- Aggiunta all'articolo 7, paragrafo 1, la lettera d) che estende le informazioni che ogni singolo Stato membro deve produrre anche alla direttiva 2002/15/CE.

- Aggiunta di una lettera e di un paragrafo all'articolo 8, per effetto dei quali si rafforza l'aspetto dello scambio di informazioni fra Stati membri.

- Modifiche all'articolo 9 sul sistema di classificazione del rischio: ogni singolo Stato membro introduce tale sistema da applicare alle imprese sulla base del numero relativo e della gravità delle infrazioni. I dati sono accessibili a tutte le autorità di controllo; agli altri Stati membri le informazioni sono fornite a richiesta o in modo direttamente accessibile.

- Sostituzione del paragrafo 3 dell'articolo 11: è la Commissione che stabilisce un approccio comune per la registrazione e il controllo dei periodi di altre mansioni e dei periodi, di almeno una settimana, nei quali il conducente non è sul veicolo.

- Aggiunto all'allegato I il riferimento alla direttiva 2002/15/CE.

L'articolo 2 della proposta stabilisce norme specifiche su alcuni aspetti della direttiva 96/71/CE, sul distacco di conducenti nel settore dei trasporti su strada. L'articolo 3 non trova applicazione se il periodo di distacco è inferiore o pari a tre giorni in un mese di calendario. Viceversa, se il periodo è superiore, trova applicazione l'articolo 3. Le regole per il calcolo del periodo di distacco sono evidenziate al comma 3: un periodo di lavoro inferiore a sei ore vale mezza giornata; un periodo pari o superiore a sei ore vale una giornata; interruzioni, periodi di riposo o di disponibilità sono considerati periodo di lavoro. Gli Stati membri possono imporre gli obblighi amministrativi ed una serie di misure di controllo: invio di una dichiarazione di distacco con indicazione di alcune informazioni (identità del trasportatore, recapiti, numero e identità dei lavoratori distaccati, durata, inizio e fine, numero di targa, tipo di servizio svolto); il conducente è tenuto ad avere una copia della dichiarazione. Sempre il conducente è obbligato a mettere a disposizione le registrazioni del tachigrafo, una copia del contratto di lavoro, delle ultime due buste paga. Le stesse

<p>informazioni sono obbligatoriamente fornite dal trasportatore su richiesta. La dichiarazione di distacco può coprire un arco temporale fino a sei mesi.</p>	
--	--

**Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio COM(2017) 279 def**

Sintesi	Osservazioni
<p>Si tratta di una proposta di regolamento, relativa al monitoraggio e alla comunicazione dei dati relativi al consumo di carburante e alle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti nuovi, aspetti significativi per la transizione verso l'energia pulita. La Commissione evidenzia tre criticità causate dalla mancanza di un monitoraggio costante: opportunità perse nella elaborazione di politiche volte a ridurre le spese di carburante per gli operatori dei trasporti; aumento della concorrenza fra i costruttori di automobili; ostacolo all'elaborazione di politiche volte alla riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra. Conseguentemente, la Commissione ha elaborato un software di simulazione per il consumo di carburante e il calcolo delle emissioni (VECTO); successivamente, ha proposto un nuovo regolamento ed ora propone di monitorare e comunicare l'andamento delle emissioni di CO<sub>2</sub>.</p> <p>Gli articoli che compongono la proposta di regolamento sono così sintetizzabili:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Articolo 1: oggetto, vale a dire monitoraggio e comunicazione dei consumi di carburante e delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti nuovi.</li> <li>• Articolo 2: campo di applicazione, vale a dire i veicoli pesanti appartenenti ad una serie di categorie indicate ed in ragione della massa.</li> <li>• Articolo 3: definizioni, con richiamo alla direttiva 2007/46/CE e al regolamento (CE) 595/2009.</li> <li>• Articolo 4: a decorrere dal 2020, entro il 28 febbraio di ciascun anno le autorità nazionali competenti raccolgono i dati indicati nell'allegato sui veicoli nuovi immatricolati per la prima volta nell'Unione europea. Sono oggetto di monitoraggio anche i veicoli immatricolati in Paesi extra Ue non più tardi di tre mesi prima dell'immatricolazione nell'Unione europea.</li> <li>• Articolo 5: a decorrere dalla medesima data, i costruttori di veicoli pesanti raccolgono i dati indicati nell'allegato.</li> <li>• Articolo 6: la Commissione tiene un registro centralizzato dei dati comunicati.</li> <li>• Articolo 7: autorità nazionali e costruttori sono responsabili dei dati comunicati, informando la Commissione su eventuali errori riscontrati.</li> <li>• Articolo 8: la Commissione produce una</li> </ul>	<p>La questione del monitoraggio dei dati sui consumi e sulle emissioni di anidride carbonica ha effetti diretti sull'industria europea. Come dimostra il caso delle sanzioni comminate o in via di essere comminate dagli Stati Uniti d'America a produttori europei, si è davanti ad una partita centrale, con possibili ripercussioni sulla qualità della vita dei cittadini e sulla stessa tenuta occupazionale.</p>



<p>relazione annuale.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Articolo 9: la Commissione può intervenire per verifiche e rettifiche sui dati comunicati.</li> <li>• Articolo 10: la Commissione è delegata ad intervenire sull'allegato.</li> <li>• Articolo 11: la Commissione è assistita dal comitato sui cambiamenti climatici.</li> <li>• Articolo 12: sono definite le regole per l'esercizio della delega conferito alla Commissione.</li> <li>• Articolo 13: entrata in vigore il ventesimo giorno successivo alla sua pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.</li> </ul>	
--	--

**Proposta di direttiva COM(2017) 280 def**

Sintesi	Osservazioni
<p>Considerando il crescente numero di sistemi di telepedaggio ad ogni livello, la Commissione europea presenta una proposta di direttiva al fine di favorire l'interoperabilità degli stessi sistemi. Senza tale direttiva, i costi stimati per le imprese ammonterebbero ad almeno 300 mln di euro. Già nel 2004 è stata adottata una direttiva in materia, anche se gli obiettivi indicati appaiono ancora lontani. Conseguentemente, la Commissione europea propone la rifusione della direttiva in vigore (2004/52/CE) come segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Articolo 1 (oggetto ed ambito di applicazione): garanzia dell'interoperabilità e facilitazione dello scambio transfrontaliero sui mancati pagamenti. Il servizio europeo di telepedaggio (SET) è fornito dai fornitori del servizio stesso (si tratta di dispositivi compatibili con tutti i sistemi di telepedaggio esistenti in Europa) e non dagli esattori dei pedaggi.</li> <li>• Articolo 2: si tratta di un articolo aggiuntivo, contenente le definizioni.</li> <li>• Articolo 3 (soluzione tecnologiche): la direttiva si applica ai soli sistemi di pedaggio che richiedono l'installazione o l'utilizzo di una apparecchiatura a bordo; l'elenco delle tecnologie impiegabili è spostato nell'allegato IV, modificabile dalla Commissione. L'apparecchiatura a bordo è compatibile con i servizi di posizionamento forniti dai sistemi Galileo e EGNOS. I fornitori possono scegliere a quale tipologia di clienti rivolgersi nella fornitura del servizio SET.</li> <li>• Articolo 4: per la definizione del servizio europeo di telepedaggio si rimanda all'allegato I, sempre aggiornabile dalla Commissione europea secondo i criteri indicati.</li> <li>• Articolo 5: sono definite le procedure per lo scambio di informazioni fra gli Stati membri in caso di mancato pagamento dei pedaggi stradali; ogni Stato</li> </ul>	<p>Si tratta di un obiettivo condivisibile, avendo comunque sempre attenzione a non produrre una crescita eccessiva dei costi di gestione da parte delle imprese operanti, ad iniziare da quelle di piccole dimensioni. Il recente intervento sui costi di roaming, in questo senso, può aiutare quei soggetti che operano di norma in più Paesi con i loro servizi di trasporto.</p>

individuato un punto di contatto, autorizzato a fornire i dati sul veicolo e il proprietario o intestatario dello stesso.

- Articolo 6: lo Stato membro in cui si è verificato il mancato pagamento decide se procedere o meno; se decide di avviare l'azione ne informa il proprietario, l'intestatario o la persona identificata sospettata del mancato pagamento. La comunicazione è inviata nella lingua del documento di immatricolazione o in una delle lingue ufficiali dello Stato membro di immatricolazione.
- Articolo 7: ciascuna Stato membro trasmette una relazione; la prima dopo quattro anni dall'entrata in vigore, successivamente ogni due anni.
- Articolo 8: ai dati si applica la normativa sulla protezione della riservatezza.
- Articolo 9: la Commissione provvede a trasmettere una relazione al Parlamento e al Consiglio entro cinque anni.
- Articoli 10 e 11: la Commissione è delegata ad apportare delle modifiche, secondo i criteri indicati.
- Articolo 12: gli Stati membri hanno diciotto mesi di tempo per recepire la direttiva.
- Articolo 13: a decorrere dal recepimento, è abrogata la direttiva 2004/52/CE.
- Articolo 14: entrata in vigore il ventesimo giorno successivo alla sua pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

**Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio COM(2017) 281 def**

Sintesi	Osservazioni
<p>Il riferimento è ai regolamenti (CE) 1071/2009 (accesso all'attività di trasportatore su strada) e 1072/2009 (accesso al mercato internazionale del trasporto). Da una valutazione effettuata nel biennio 2014-2015, la Commissione ha osservato un parziale conseguimento degli obiettivi indicati; conseguentemente si è valutata positivamente l'ipotesi di procedere ad una revisione dei due regolamenti indicati.</p> <p>Le proposte di modifica al regolamento (CE) 1071/2009 sono così sintetizzabili:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Modifica all'articolo 1 (oggetto ed ambito di applicazione) al fine di estendere la disciplina, pur con qualche limitazione, anche ai trasportatori che operano esclusivamente con veicoli commerciali leggeri (VCL); alcuni requisiti (onorabilità e idoneità professionali) non sono obbligatori, ma demandati ai singoli Stati, altri (sede effettiva e stabile e adeguata idoneità finanziaria), invece, sono applicati a tutti.</li> <li>• Soppressione del paragrafo 2 dell'articolo 3, il</li> </ul>	<p>L'obiettivo della direttiva dovrebbe essere quello di ridurre i margini interpretativi, così da assicurare pari trattamento a tutti gli operatori in ogni Stato membro. In questo senso è da valutare con attenzione la modifica apportata all'articolo 1, per effetto della quale alcuni requisiti sono applicati a tutti ed obbligatori, mentre altri non sono obbligatori e sono demandati al singolo Stato. Si tratta di una previsione che potrebbe produrre un ostacolo alla concorrenza e alla libera circolazione.</p>

quale prevede che possano essere imposte delle condizioni supplementari per l'accesso alla professione.

- Revisione dell'articolo 5 per meglio chiarire le condizioni per svolgere una attività in modo effettivo e permanente in uno Stato membro; previsto, fra l'altro, che le impresa debba avvalersi di personale dello Stato membro di stabilimento.

- Modifiche all'articolo 6 al fine di chiarire il concetto di onorabilità ed elencare le infrazioni che possono portare alla perdita della stessa onorabilità; fra le infrazioni, quelle considerate gravi in materia fiscale, in materia di distacco dei lavoratori. La Commissione è delega ad indicare eventuali altre cause.

- Modifiche all'articolo 7, volte ad assicurare condizioni meno onerose sotto il profilo dell'idoneità finanziaria dei trasportatori che operano esclusivamente con veicoli commerciali leggeri.

- Modifiche all'articolo 13 con riferimento alla procedura di sospensione, alla revoca delle autorizzazioni e al ricorso dell'impresa in caso di perdita del requisito dell'idoneità finanziaria.

- Modifiche all'articolo 14: la riabilitazione dell'autorità competente non potrà avvenire prima di un anno dalla perdita dell'onorabilità.

- Aggiunte all'articolo 16, al fine di integrare le informazioni detenute nei registri elettronici nazionali.

- Modifiche all'articolo 18 con l'obiettivo di rafforzare le modalità di cooperazione amministrativa fra gli Stati membri.

- Modifiche all'articolo 26: gli Stati membri sono tenuti a comunicare alla Commissione le informazioni riguardanti le attività sul proprio territorio dei trasportatori che operano esclusivamente con veicoli commerciali leggeri.

- Modifiche all'allegato IV, in coerenza con i contenuti del regolamento (CE) 561/2006 in materia sociale nel settore dei trasporti su strada.

Le proposte di modifica al regolamento (CE) 1072/2009 sono così sintetizzabili:

- Aggiunta di un comma all'articolo 1, finalizzato a chiarire come debba considerarsi il trasporto di container vuoti o di pallet (se per conto terzi o no).

- Aggiunta di una definizione (sui diversi punti di carico e consegna del trasporto di cabotaggio) all'articolo 2.

- Modifiche all'articolo 8 sul numero massimo di trasporti di cabotaggio, l'obbligo di produrre nuove prove per ogni trasporto di cabotaggio e sugli obblighi di fornire alcune documentazioni durante il controllo

<p>su strada.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Introduzione di una procedura di salvaguardia all'articolo 10 collegata alla soppressione dell'articolo 15.</li> <li>• Aggiunta dell'articolo 10 bis, volto a chiedere agli Stati membri di effettuare un numero minimo di controlli di conformità.</li> <li>• Aggiunta dell'articolo 14 bis, per effetto del quale gli Stati membri prevedono delle sanzioni nei confronti dei soggetti che commissionino intenzionalmente servizi di trasporto che comportano infrazioni al presente regolamento.</li> <li>• Aggiunta dell'articolo 14 ter sull'esercizio della delega da parte della Commissione.</li> </ul>	
--	--

**Proposta di direttiva COM(2017) 282 def**

Sintesi	Osservazioni
<p>Il riferimento è alla direttiva 2006/1/CE, relativa all'utilizzo di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada. La normativa vigente consente agli Stati membri di introdurre dei limiti al principio, in particolare nei casi di veicoli con peso lordo superiore a sei tonnellate per le attività in conto proprio. La proposta è quindi quella di eliminare tale limite; il noleggio dovrebbe essere ammesso per un periodo di almeno quattro mesi, ponendo però attenzione alle possibili distorsioni derivanti dalle notevoli differenze nella tassazione dei veicoli fra Stato membri.</p> <p>Le proposte di modifica alla direttiva 2006/1/CE sono così sintetizzabili:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Modifica dell'articolo 2: il veicolo deve essere immatricolato conformemente alla legislazione di uno Stato membro (e non alla normativa dello Stato membro nel quale il veicolo circola dopo essere stato noleggiato); viceversa è possibile una limitazione all'utilizzo, fermo restando che gli Stati membri ne utilizzano la circolazione per almeno quattro mesi dell'anno in questione.</li> <li>• Modifica all'articolo 3: salta il riferimento ai veicoli immatricolati o messi in circolazione; rimane quello ai veicoli noleggiati.</li> <li>• Inserito l'articolo 5 bis, il quale prevede che, entro cinque anni dalla data di entrata in vigore, la Commissione presenti una relazione sull'attuazione e gli effetti della presente direttiva.</li> </ul> <p>Le proposte di modifica alla direttiva 2006/22/CE sono così sintetizzabili:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Modifica al titolo: la direttiva si applica al regolamento sulle prescrizioni relative ai periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, di interruzioni</li> </ul>	<p>La direttiva non convince. Il limite all'utilizzo di veicoli noleggiati senza conducenti per il trasporto di merci su strada ha una sua ragione d'essere, non tanto nell'efficienza dei mezzi, che non è in discussione, quanto piuttosto per le differenze sui premi assicurativi e sulla tassazione di circolazione.</p>

minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali (regolamento (CE) 561/2006), al regolamento sul posizionamento per mezzo dei tachigrafi (regolamento (CE) 165/2014) e alla direttiva contenente disposizioni in materia sociale (organizzazione dell'orario di lavoro) nel settore dei trasporti su strada (direttiva 2002/15/CE).