

AUDIZIONE
DEL DIRETTORE DEL SERVIZIO POLIZIA STRADALE

**PRESSO L’VIII COMMISSIONE PERMANENTE
LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI
SENATO DELLA REPUBBLICA**

“Atti comunitari concernenti proposte di regolamento e direttiva che modificano la normativa europea in materia di trasporto stradale, attualmente all'esame della Commissione: COM (2017) 275 def., (COM (2017) 277 def., (COM (2017) 278 def., (COM (2017) 279 def., (COM (2017) 280 def., (COM 82017) 281 def., (COM (2017) 282 def. e (COM (2017) 289 def.”

Roma, 13 Luglio 2017

Desidero ringraziare la Commissione per avermi dato l'opportunità di esprimere il parere del Ministero dell'Interno su questo importante pacchetto di modifica in materia di autotrasporto.

L'attività svolta dalla Polizia di Stato nel settore della sicurezza nella circolazione stradale è finalizzata principalmente a prevenire i comportamenti più pericolosi degli utenti della strada, attraverso un attento monitoraggio, mirato a garantire l'osservanza delle norme del Codice della Strada, che è determinante per diminuire il numero degli incidenti.

L'attività di controllo del rispetto delle norme in materia sociale dei conducenti dei veicoli adibiti al trasporto di cose rappresenta per la Polizia Stradale un settore strategico per la tutela della sicurezza stradale, considerato che il complesso di norme che regolano l'attività dell'autotrasporto non può essere interpretato in modo avulso dai rilevanti profili di sicurezza stradale che contiene.

Per tale ragione, la Polizia Strada dedica molte risorse strumentali e personali per l'effettuazione del controllo dei conducenti professionali impegnati nell'attività di autotrasporto di cose o di persone.

Del resto, l'argomento della sicurezza dell'autotrasporto è particolarmente rilevante dal momento che è vivo nella collettività l'interesse a fruire delle strade contemperando le esigenze di efficienza nella erogazione dei servizi di trasporto, indispensabile per consentire un'effettiva crescita della nostra economia, con la garanzia del rispetto della normativa giuridica e della sicurezza personale.

La Polizia Stradale, nel nostro ordinamento, è garante in via principale del rispetto delle regole di circolazione stradale e queste regole riguardano anche profili amministrativi dell'autotrasporto che consentono alle imprese italiane di svolgere la propria attività in modo libero e in regime di corretta concorrenza. È evidente, tuttavia, che profili più squisitamente di ordine economico o fiscale contenuti in alcune proposte del pacchetto di riforme in odierna trattazione esulano dalla competenza del Dicastero in cui la Polizia Stradale opera e, quindi, non saranno oggetto di valutazione da parte dello scrivente.

La valutazione del pacchetto di norme europee, perciò, sarà svolta con riferimento esclusivo ai profili direttamente connessi alla sicurezza stradale e all'applicazione di sanzioni nei confronti dei soggetti inadempienti.

Prima di ogni altra considerazione di merito, mi corre l'obbligo di fare un'ulteriore premessa metodologica che consente di spiegare meglio le motivazioni di alcune valutazioni negative. Occorre, infatti, premettere che nel nostro ordinamento, diversamente da quanto previsto da buona parte delle legislazioni di altri paesi membri UE, il Decreto Legislativo 4 agosto 2008, n. 144, con cui sono state stabilite le norme minime per l'applicazione dei Regolamenti (CE) n. 561/2006 e (CEE) n. 3821/1985 (ora abrogato e sostituito dal Regolamento (UE) n. 165/2014), prevede una netta ripartizione di competenza nella materia dei controlli: gli organi di polizia, coordinati dal Ministero dell'Interno, possono controllare il rispetto della normativa solo sulle strade mentre

l'Ispettorato del Lavoro del Ministero del lavoro, della salute e delle politiche sociali ha il compito di controllare l'attività delle imprese, anche attraverso accessi o acquisizione di documenti aziendali. Questa netta ripartizione, come meglio sarà evidenziato nel prosieguo di questa esposizione, condiziona l'attività di controllo sulla strada e rende possibile l'applicazione di eventuali sanzioni da parte degli operatori di polizia solo sulla base delle evidenze dei dati resi disponibili dal conducente (scheda tachigrafica, fogli di registrazione e memoria di massa del dispositivo di controllo) e, quindi, in funzione della capacità di memoria della scheda tachigrafica e degli obblighi di conservazione dei fogli di registrazione, tendenzialmente per un periodo di soli 28 giorni antecedenti al controllo.

1. 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 (n. COM (2017) 277 definitivo).

La Polizia Stradale concorda con la valutazione che l'Unione Europea ha fatto circa l'efficacia della legislazione sociale nel settore dei trasporti su strada e della sua attuazione. Anche in Italia, come nel resto d'Europa, infatti, l'efficacia del regolamento sui tempi di guida per quanto riguarda il miglioramento delle condizioni di lavoro dei conducenti e la garanzia di una concorrenza leale tra gli operatori è stata soddisfacente anche se in alcuni settori ancora parziale e presenta alcuni ambiti di criticità che, certamente, almeno in parte, possono essere sanati attraverso le modifiche proposte ai regolamenti (CE) n. 561/2006 ed (UE) n. 165/2014. Nel merito delle proposte si formulano le seguenti osservazioni:

A. Regolamento (CE) n. 561/2006

- Con riferimento **all'articolo 3, lettera h)** che si propone di modificare per chiarire che un privato, quando usa un veicolo rientrante nel campo di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006 per trasportare merci per proprio conto (*trasporto non commerciale*) non è obbligato a registrare i tempi di guida e i periodi di riposo e non è pertanto obbligato a possedere o usare un tachigrafo o una carta del conducente, si manifesta contrarietà essendo l'esenzione in parte già prevista ed il suo ambito è sufficiente a tutelare i trasporti marginali non di mercato. In ogni caso, l'eventuale ampliamento dell'ambito operativo della esenzione dovrebbe essere valutato anche in funzione delle esigenze concrete di controllo. Dovrebbe essere precisato, perciò, che il veicolo utilizzato per uso non commerciale dovrebbe essere sempre munito di documentazione idonea a dimostrare la natura del trasporto e la proprietà delle merci trasportate. Andrebbe, inoltre, espressamente esplicitato che

esiste, in tali casi, l'obbligo di inversione dell'onere della prova e che dovrebbe essere il trasportatore a dover dimostrare che le merci trasportate sono al di fuori di una qualsiasi logica commerciale.

- Molto utile, invece, appare la proposta di modifica **dell'articolo 6, paragrafo 5** che dovrebbe chiarire l'obbligo sancito e per armonizzare le pratiche di registrazione delle "*altre mansioni*" diverse dalla guida e i "*periodi di disponibilità*". Infatti, allo scopo di valutare in modo più completo e coerente le registrazioni del conducente, è molto utile il chiarimento che meglio qualifica ogni attività del conducente diversa da quella di guida.
- Parere favorevole, rispetto alle esigenze di sicurezza stradale, si esprime anche **all'articolo 7** nella parte in cui è aggiunto un terzo paragrafo per chiarire che, quando vi siano più conducenti a bordo del veicolo, ciascuno di loro può osservare un'interruzione mentre alla guida del veicolo vi sia un altro conducente. La previsione, peraltro già applicata dalla Polizia Stradale per effetto dell'adesione ad un orientamento non vincolante della Commissione, consente di contemperare le esigenze imprenditoriali con quelle di sicurezza. Ovviamente la disposizione non deve in nessun caso riferirsi alla fruizione del riposo giornaliero o di quello settimanale che invece deve essere sempre effettuato a veicolo fermo.
- Parere negativo, invece, si manifesta in ordine alle modifiche proposte all'**articolo 8** in cui si prevede che i conducenti possano organizzare i periodi di riposo in modo più flessibile nel corso di quattro settimane consecutive, garantendo al contempo che un periodo di riposo effettuato a compensazione di un periodo di riposo settimanale ridotto sia effettuato entro tre settimane, assieme a un riposo settimanale regolare. Tale modifica, anche se non altera le prescrizioni minime vigenti in materia di periodi massimi di guida giornalieri e settimanali, suscita molte perplessità. Infatti, il cambiamento del periodo di tempo sul quale calcolare la media del riposo settimanale obbligatorio, che da due settimane passa a quattro settimane, rappresenta un possibile aggravio significativo della fatica psico-fisica del conducente che avrà la possibilità di fruire solo del riposo ridotto per tre settimane consecutive ed accumulare i periodi di riposo tutti nella quarta settimana. Inoltre, anche dal punto di vista del controllo, tale previsione determina concrete ed insanabili difficoltà di tipo pratico, tenuto conto che il periodo di tempo da prendere in considerazione per la verifica della regolare fruizione del riposo goduto in compensazione dei riposi ridotti viene sostanzialmente raddoppiato e può uscire dal periodo di 28 giorni che può essere controllato dall'operatore di polizia sulla strada.
- Apprezzamento particolare meritano le proposte di modifica **dell'articolo 8, paragrafi 8 bis e 8 ter**, con cui si chiarisce che un conducente non può prendere un periodo di riposo settimanale di 45 o più ore in un veicolo e che il datore di lavoro è tenuto a organizzare il lavoro dei conducenti in modo tale che possano fare ritorno al loro domicilio ovvero, comunque, a fornire una sistemazione adeguata provvista di servizi igienici e attrezzature per il riposo al conducente che non sia in grado di prendere il riposo settimanale in un luogo privato di sua scelta. Le nuove disposizioni, infatti, sono molto utili come utile appare ogni misura per garantire che

la fruizione effettiva del riposo settimanale del conducente sia effettuata in luogo idoneo. Ciò permetterà altresì di limitare la permanenza dei veicoli in aree di sosta e ridurre i rischi di furti e rapine che si verificano in tali aree.

- Perplessità significative suscita la proposta di modifica **dell'articolo 12**, in cui è aggiunto un paragrafo 2 che specifica che il conducente può rinviare il suo periodo di riposo settimanale per raggiungere il suo domicilio purché rispetti sia il periodo massimo di guida giornaliero e settimanale sia la durata minima obbligatoria del periodo di riposo settimanale. Tale previsione, infatti, mentre appare utile per garantire la migliore sistemazione del conducente durante il riposo, appare, altresì, nella formulazione dei contenuti, troppo vaga e può determinare problemi connessi alla sicurezza del conducente. Infatti, la sua applicazione esasperata può determinare un eccessivo affaticamento del conducente stesso che, di fatto, potrebbe essere impegnato per 24 ore consecutive senza fruire riposo giornaliero (con attività di permanenza sul lavoro e guida in modo alternato). Sarebbe necessario porre un limite temporale massimo (2 o 3 ore) per raggiungere il proprio domicilio.
- Favore pieno si esprime per le modifiche **dell'articolo 22** con cui si mira ad approfondire ulteriormente la cooperazione amministrativa e lo scambio di dati e informazioni tra Stati membri in materia di applicazione delle norme sociali e di sanzioni. Tuttavia, prevedibilmente, saranno necessari adeguamenti tecnologici ed organizzativi che impongono un'attenta valutazione delle risorse economiche necessarie a garantire il funzionamento del meccanismo di scambio delle informazioni.

B. Regolamento (UE) n. 165/2014

- Parere favorevole alle modifiche **dell'articolo 8** che tendono a migliorare ulteriormente le funzionalità dei "tachigrafi intelligenti" 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. Infatti, la disposizione appare essenziale anche per l'attività di controllo perché la georeferenziazione dei viaggi permette di accertare più agevolmente eventuali alterazioni dei dispositivi e fenomeni di cabotaggio abusivo.

2. 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 (n. COM (2017) 278 definitivo).

La Polizia Stradale concorda con la valutazione della Commissione circa la legislazione sociale nel settore dei trasporti su strada e della sua attuazione, con cui si è concluso che l'attuale normativa non affronta in modo efficace ed efficiente i rischi di deterioramento

delle condizioni di lavoro dei conducenti e le distorsioni della concorrenza a causa di carenze nel quadro giuridico e che le disposizioni in materia di distacco e i requisiti amministrativi non sono adeguati all'elevato grado di mobilità che caratterizza il lavoro dei conducenti nei trasporti internazionali su strada.

A. Direttiva 2006/22/CE,

In linea generale le proposte di modifica della direttiva 2006/22/CE sono condivisibili, tuttavia, per quanto concerne il controllo, alcune non appaiono in linea con la legislazione nazionale. In particolare:

- forti perplessità si manifestano in ordine alle proposte di modifica dell'**articolo 1** che estende il campo di applicazione anche all'oggetto della direttiva 2002/15/CE concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto (l'orario di lavoro è organizzato in modo flessibile) ed a quelle dell'**articolo 2** che dovrebbe essere modificato per includere nei controlli sul rispetto del reg 561/2006 anche quelli sul rispetto della direttiva 2002/15 (compreso il numero minimo dei controlli da effettuare in un anno e le informazioni da trasmettere alla Commissione). Infatti, il rispetto delle disposizioni della direttiva 2002/15/CE sull'orario di lavoro non può essere controllato dalle Forze di Polizia sulla Strada in quanto la durata dell'orario di lavoro settimanale previsto da questa norma è flessibile ed i parametri di calcolo sono valutati in funzione di elementi che vanno oltre i periodi oggetto del controllo sulla strada. Infatti, secondo quella normativa, la durata media della settimana non può superare le 48 ore e la massima può essere estesa a 60 ore solo se su un periodo di 4 mesi la media non supera le 48 ore. Tale dato, perciò, richiede una verifica che va oltre i 28 giorni (dato disponibile sulla strada) ed impone l'acquisizione di dati presso l'impresa che non può essere fatta dalle Forze di Polizia. Ovviamente, in relazione alle citate difficoltà di controllo sulla strada, appare assolutamente irrealizzabile l'obiettivo di un numero minimo di controlli relativi al rispetto della citata direttiva UE 2002/15.
- Parere favorevole, invece, meritano le proposte dell'**articolo 8** che dovrebbe essere modificato al fine di precisare che lo scambio di informazioni tra le autorità nazionali designate riguarda anche l'attuazione della direttiva 2002/15/CE e del regolamento (CE) n. 561/2006 e quelle dell'**articolo 9**, in cui dovrebbe essere aggiunto il paragrafo 4 per precisare che i dati nel sistema di classificazione del rischio devono essere messi a disposizione delle autorità di controllo. Infatti, appare comunque utile lo scambio delle informazioni anche se più per l'attività del Ministero del Lavoro che per quella delle Forze di Polizia.
- Particolare favore si esprime per le modifiche **all'articolo 11**, in cui è aggiunto il paragrafo 3 che impone alla Commissione di definire un approccio comune per la registrazione e il controllo dei periodi di lavoro diversi dai periodi di guida, quando il conducente non è sul veicolo e, quindi, non ha potuto effettuare le necessarie registrazioni nel tachigrafo. Infatti, per la migliore esecuzione dei controlli stradali è assolutamente indispensabile definire i documenti necessari per registrare l'attività

del conducente quando non si trova a bordo del veicolo. In Italia, per documentare tale attività, era imposto l'obbligo del "modulo di controllo delle assenze" che, tuttavia, per effetto delle modifiche apportate alla materia dal Reg 165/2014, non può essere più richiesto. La cosa, ovviamente, ha una valenza essenziale soprattutto per i veicoli dotati di tachigrafi analogici.

B. Direttive 96/71/CE e 2014/67/UE

- Parere contrario si esprime per le modifiche alla **Direttive 96/71/CE** in cui viene specificato il periodo minimo di distacco (inferiore o pari a 3 giorni in un mese di calendario) al di sotto del quale non sono applicabili alle operazioni di trasporto internazionale su strada (diversi dal cabotaggio) le norme dello Stato membro ospitante riguardanti le tariffe minime salariali e le ferie retribuite. Infatti, le misure anti-dumping sono molto importanti e si è di certo favorevoli alla loro introduzione. Tuttavia, per quanto riguarda l'attività di controllo, la previsione sopraindicata, nel caso di trasporti internazionali, può risultare molto difficile da controllare perché, spesso, è impossibile dare contezza dei viaggi effettuali in Italia in un mese di calendario. Ciò in quanto gli attuali dispositivi di controllo digitali (salvo nuova generazione non ancora in uso) non georeferenziano in modo automatico l'attività di guida. Inoltre, l'attività di controllo può essere svolta sulla strada solo per 28 giorni e quindi, meno di 30 giorni richiesti per la determinazione della durata minima del distacco.
- Parere favorevole, invece, si esprime per le modifiche della **direttiva 2014/67/UE** con cui vengono specificati gli obblighi amministrativi e le misure di controllo che possono essere imposti dagli Stati membri in materia di distacco dei conducenti e di cabotaggio. Le misure proposte, infatti, si rivelano molto utili perché tendono a contrastare il fenomeno del dumping sociale che è aspetto strategico non solo per i nostri operatori economici ma anche per la sicurezza della circolazione. L'impiego di lavoratori stranieri sottopagati e con ritmi di lavoro non compatibili con le regole italiane ha infatti un forte impatto sulla competitività e sull'operatività delle imprese italiane. Si rappresenta, peraltro, che gran parte degli obblighi che si intendono introdurre in ambito europeo sono già previsti dalla legislazione italiana (v. L. 21.6.2017 n. 96 di conversione del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, recante disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo).
- Parere contrario, invece, è necessario manifestare per quanto riguarda la previsione degli obblighi imposti al conducente di cui alle lettere d) ed e) (conservare e mettere a disposizione, su richiesta in sede di controllo su strada, una copia del contratto di lavoro o di un documento equivalente tradotta in una delle lingue ufficiali dello Stato membro ospitante o in inglese e una copia delle buste paga degli ultimi due mesi). Infatti, per quanto riguarda l'attività di controllo, il

contratto di lavoro o altro documento equivalente è spesso di difficile lettura da parte degli organi di polizia che non hanno la necessaria competenza per comprenderne il contenuto. Ciò è ulteriormente aggravato dalla circostanza che il documento può essere esibito anche in inglese. Lo stesso dicasi per la copia della busta paga degli ultimi due mesi. Non si comprende, del resto, l'esigenza di avere a bordo un siffatto documento che potrebbe, legittimamente, non recare alcun riferimento retributivo al distacco che sta vivendo il conducente (infatti, si riferisce ai mesi precedenti).

3. 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 (n. COM(2017) 281 definitivo).

La Polizia Stradale ritiene che le disposizioni dei regolamenti (CE) n. 1071/2009 e (CE) n. 1072/2009 siano state in grado di fornire adeguata efficacia nel conseguire l'obiettivo della creazione di adeguate condizioni di concorrenza sul mercato. Si rappresenta, tuttavia, che, soprattutto per quanto riguarda l'apparato sanzionatorio, le direttive stesse non sono ancora state recepite ed attuate nel nostro ordinamento. In merito alle proposte di modifica delle direttive si rassegnano le seguenti considerazioni:

Regolamento 1071/2009

- Parere favorevole alle modifiche che rendono applicabili ed obbligatorie alcune norme del regolamento (requisiti in materia di sede effettiva e stabile e di adeguata idoneità finanziaria) anche alle imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore la cui massa a carico non superi le 3,5 tonnellate (attualmente escluse). In particolare appare assolutamente indispensabile, anche per l'attività di controllo e di contestazione delle violazioni che il regolamento preveda, come nuovo requisito, da aggiungere ai requisiti previsti per poter esercitare la professione, il fatto che le imprese siano stabilite effettivamente in uno Stato membro. Tale disposizione, infatti, eviterebbe le società di comodo (cd società "cassette postali") che rendono impossibile l'applicazione concreta delle sanzioni a loro carico e che, per questo, creano distorsione del mercato dell'autotrasporto e pericolo per la sicurezza stradale.
- Parere favorevole meritano anche le proposte di modifica volte a chiarire e armonizzare ulteriormente la valutazione dell'onorabilità e ad estendere l'elenco delle infrazioni che possono comportare la perdita dell'onorabilità.

Regolamento (CE) n. 1072/2009

- Parere favorevole, limitatamente all'attività di controllo, in ordine alla proposta di modifica con cui si intende **eliminare il numero massimo di trasporti di**

cabotaggio che possono essere effettuati in uno Stato membro ospitante a seguito di un trasporto internazionale in entrata e si riduce nel contempo il numero massimo di giorni per effettuare tali trasporto di cabotaggio (entro 5 giorni dall'ultimo scarico nello Stato membro ospitante nel corso del trasporto internazionale in entrata) e con cui è soppresso l'obbligo di produrre prove per ogni trasporto di cabotaggio, rimanendo l'obbligo di fornire prove del solo trasporto internazionale che possono essere esibite o trasmesse per via elettronica mediante formato strutturato. Infatti, occorre premettere che l'opportunità e la coerenza della normativa proposta con la tutela del mercato interno non è oggetto di valutazione perché esula dalla competenza di questa Direzione. Sotto il profilo esclusivo dell'attività di controllo, si rappresenta che la modifica, escludendo un numero massimo di viaggi ammissibili in un certo arco temporale, faciliterebbe la verifica da parte degli organi di Polizia. Infatti, la dimostrazione del rispetto delle regole relativa alla durata massima di permanenza in Italia è oggetto di documentazione più uniforme e più agevole da controllare rispetto a quella relativa al numero dei viaggi che, in questo arco temporale, possono essere svolti.

- Perplessità evidenti, si manifestano in ordine alla proposta di modifica con cui si stabilisce che, nel corso del controllo su strada, **il conducente è autorizzato a contattare la sede** centrale, il gestore dei trasporti o qualunque altra persona o entità in grado di fornire le prove. La norma dovrebbe chiarire meglio che tale facoltà deve essere sempre subordinata alla concreta compatibilità con le esigenze dei servizi di Polizia e ciò allo scopo di evitare che gli operatori di Polizia siano impegnati per troppo tempo nell'attesa della documentazione che, peraltro, il conducente dovrebbe avere comunque con sé già al momento del controllo. Va in ogni caso chiarito che la facoltà del conducente di chiedere, nel corso del controllo, documenti o informazioni presso la sua sede centrale non può in nessun caso pregiudicare gli obblighi di avere a bordo i documenti necessari per la dimostrazione della regolarità della propria attività e, ovviamente, la possibilità di applicare le sanzioni conseguenti in caso di loro mancanza.
- Parere favorevole merita la proposta volta a precisare che gli **speditori e gli spedizionieri sono sottoposti a sanzioni** nel caso in cui commissionino intenzionalmente servizi di trasporto che comportano infrazioni delle disposizioni del regolamento. La disposizione è utile ai fini del controllo e responsabilizza meglio tutti i soggetti della filiera di trasporto. Si rappresenta, peraltro, che la norma trova già, in parte, attuazione nella legislazione italiana (DLG 286/2005) che prevede sanzioni per i soggetti della filiera tra i quali può esserci anche lo speditore o lo spedizioniere

4. 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 (n. COM (2017) 282 definitivo).

Prescindendo da valutazioni di ordine politico ed economico in ordine all'impatto sul mercato, sotto il profilo della sicurezza stradale si **manifestano perplessità** in ordine alla modifica che si propone di eliminare la possibilità di limitare l'impiego di veicoli noleggiati per le attività per conto proprio e di ammettere, per un periodo di almeno quattro mesi, l'uso di un veicolo noleggiato in un altro Stato membro, in modo da consentire alle imprese di far fronte a picchi di domanda temporanei o stagionali e/o di sostituire veicoli difettosi o guasti.

Infatti, ferma restando l'incompetenza di questa Direzione in ordine ai profili economici della misura proposta, si evidenzia che l'apertura della possibilità di locazione di veicoli nel trasporto in conto proprio eseguito con veicoli oltre 6 ton, pur motivata dalla necessità di ridurre i viaggi a vuoto e di aiutare l'ambiente con l'uso di veicoli "nuovi", può determinare un significativo incremento dell'attività di trasporto in conto proprio a scapito del trasporto in conto terzi. Ciò, per quanto riguarda la sicurezza della circolazione, può avere effetti negativi sulla professionalità dei conducenti considerando che nel trasporto in conto proprio, diversamente da quello in conto terzi, non è sempre richiesta la Carta di Qualificazione del Conducente. Infatti, nel conto proprio il conducente deve avere la CQC solo se assunto con mansione esclusiva di autista.

5. Altre proposte di regolamento

Le Proposte di regolamento 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 (n. COM (2017) 275 definitivo), 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 CO2 dei veicoli pesanti nuovi (n. COM(2017) 279 definitivo), 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. (n. COM(2017) 280 definitivo), pur contenendo elementi relativi alla circolazione stradale **esulano dalla competenza** del Ministero dell'Interno.

La stessa valutazione deve essere riservata alla proposta del parlamento europeo e del consiglio relativo alla tutela della concorrenza nel settore del trasporto aereo, che abroga il regolamento (CE) n. 868/2004 (n. COM(2017) 289 definitivo).

