



Consiglio
dell'Unione europea

Bruxelles, 1° aprile 2020
(OR. en)

**Fascicolo interistituzionale:
2017/0123(COD)**

**7045/20
ADD 1**

**CODEC 222
TRANS 140**

NOTA PUNTO "I"

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Comitato dei rappresentanti permanenti
Oggetto:	Progetto di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica i regolamenti (CE) n. 1071/2009, (CE) n. 1072/2009 e (UE) n. 1024/2012 per adeguarli all'evoluzione del settore del trasporto su strada (prima lettura) - Decisione di ricorrere alla procedura scritta per l'adozione della posizione del Consiglio in prima lettura e della motivazione del Consiglio = Dichiarazioni

Dichiarazione del Belgio

Il Belgio ha preso atto dei risultati dell'accordo provvisorio raggiunto l'11 dicembre tra il Parlamento europeo e il Consiglio sul pilastro sociale e il pilastro "mercato" del primo pacchetto sulla mobilità.

Il Belgio si compiace del notevole miglioramento delle condizioni di lavoro dei conducenti di autocarri, in particolare tramite il divieto del riposo settimanale in cabina e l'applicazione del distacco ai trasporti di cabotaggio. In futuro dovrebbe essere instaurata una migliore parità di condizioni, attraverso l'integrazione dei veicoli commerciali leggeri nell'ambito di applicazione dell'intero pacchetto sulla mobilità, il ritorno alla sede degli autocarri ogni otto settimane e l'ambizioso calendario per l'introduzione di nuovi tachigrafi intelligenti che consentiranno di migliorare l'applicazione delle norme esistenti e di quelle nuove.

Il Belgio ritiene pertanto incoerente restringere ulteriormente l'accesso al mercato imponendo un periodo di incompatibilità di quattro giorni per il cabotaggio mentre, nel contempo, l'Unione europea garantirà una convergenza sociale verso l'alto.

A nostro avviso il periodo di incompatibilità costituisce una barriera commerciale contraria allo spirito del mercato interno, nonché all'efficienza della catena logistica, poiché i trasporti di cabotaggio consentono di evitare percorsi a vuoto.

Deploriamo inoltre l'inclusione di una proposta sul distacco di lunga durata, che non figurava nella proposta della Commissione né negli accordi dei due colegislatori e che non è stata ancora valutata attentamente.

Malgrado gli elementi positivi sotto l'aspetto sociale contenuti nel pacchetto, il Belgio si asterrà pertanto dal pronunciarsi sull'accordo.

**Dichiarazione della Bulgaria, di Cipro, della Lettonia, della Lituania, di Malta, della Polonia,
della Romania e dell'Ungheria**

La Bulgaria, Cipro, la Lettonia, la Lituania, Malta, la Polonia, la Romania e l'Ungheria esprimono profonda preoccupazione per il fatto che l'accordo provvisorio relativo al primo pacchetto sulla mobilità contraddice la libertà fondamentale relativa alla prestazione di servizi nel mercato unico, il principio della libera circolazione dei lavoratori, nonché le politiche e gli obiettivi cruciali dell'UE in materia di clima.

In particolare, il ritorno obbligatorio dei veicoli pesanti nello Stato membro di stabilimento almeno una volta ogni otto settimane è in contraddizione con gli ambiziosi obiettivi dell'UE in materia di clima, stabiliti dalla Commissione europea nel nuovo Green Deal l'11 dicembre 2019. Tale obbligo, se adottato, comporterà un notevole aumento del numero dei percorsi a vuoto degli autocarri sulle strade europee e, come conseguenza, un aumento sostanziale delle emissioni di CO₂ del settore dei trasporti, settore che è già responsabile di circa un quarto delle emissioni di gas a effetto serra nell'UE.

Malgrado i nostri sforzi volti a evidenziare questi punti e a dispetto delle prove scientifiche provenienti da studi sull'impatto di tale obbligo sull'aumento dei percorsi a vuoto e delle emissioni di CO₂, non vi è alcuna sensibilità quanto all'impatto previsto di tale disposizione e le argomentazioni logiche vengono respinte. Nel contempo, sebbene l'agenda "Legiferare meglio" richieda una valutazione d'impatto a livello dell'UE per tutte le misure di questo tipo, non è stata ancora presentata alcuna valutazione.

Il ritorno dei veicoli nello Stato membro di stabilimento è solo un esempio delle misure eccessivamente restrittive e discriminatorie proposte nel primo pacchetto sulla mobilità. Nutriamo preoccupazioni analoghe riguardo alle restrizioni relative al cabotaggio sotto forma di un eccessivo periodo di incompatibilità. Tale periodo di incompatibilità equivale a una misura protezionistica, che avrà un effetto assai negativo sul mercato unico. Secondo le stime di autorevoli istituti di ricerca, il ritorno obbligatorio degli autocarri e le restrizioni imposte ai trasporti di cabotaggio causeranno un aumento delle emissioni di CO₂ di milioni di tonnellate all'anno.

Un altro importante motivo di preoccupazione è costituito dal fatto che il ritorno obbligatorio dei veicoli porrà in una posizione di svantaggio gli Stati membri che, a causa della loro ubicazione geografica, avranno grandi difficoltà a fornire servizi di trasporto su gomma nel mercato unico, dal momento che i loro veicoli dovranno coprire distanze molto maggiori e superare notevoli ostacoli naturali, in particolare nel caso delle isole.

La concorrenza sleale da parte di operatori di paesi terzi è un altro fattore che non è stato adeguatamente considerato. Ciò è particolarmente preoccupante in quanto la soluzione da attuare avrà effetti a lungo termine non solo sul settore dei trasporti, ma anche sull'economia dell'UE nel suo complesso.

Il settore dei trasporti merita un quadro giuridico dell'UE equo e solido, che ne stimoli ulteriormente lo sviluppo, prevedendo nel contempo norme realistiche e applicabili. Anziché proporre disposizioni equilibrate e un autentico compromesso, l'accordo provvisorio impone misure restrittive, sproporzionate e protezionistiche.

Il primo pacchetto sulla mobilità è un fascicolo fondamentale per il mercato unico europeo, nonché per il settore dei trasporti su strada. Oggi più che mai dobbiamo preservare il buon funzionamento del mercato unico e delle economie di tutti gli Stati membri dell'UE, mantenendo la coerenza con altre politiche dell'UE.

Dichiarazione della Bulgaria, di Cipro, della Lettonia, della Lituania, di Malta, della Polonia, della Romania e dell'Ungheria

La Bulgaria, Cipro, la Lettonia, la Lituania, Malta, la Polonia, la Romania e l'Ungheria sollevano obiezioni per quanto riguarda l'inclusione automatica, nella fase di messa a punto del testo da parte dei giuristi-linguisti, della clausola di sussidiarietà e di proporzionalità nell'accordo politico adottato in merito ai tre atti legislativi del primo pacchetto sulla mobilità.

Riconosciamo che i principi di sussidiarietà e di proporzionalità rivestono un'importanza primaria per l'esercizio delle competenze dell'UE. Tuttavia, l'aggiunta di tale clausola in questa fase avanzata del processo legislativo non è una buona prassi in generale e, nel caso del primo pacchetto sulla mobilità, è particolarmente difficile da accettare a causa della sensibilità politica dell'intero fascicolo e delle conseguenze a lungo termine delle disposizioni proposte per il funzionamento del settore europeo dei trasporti su strada.

Purtroppo tale situazione dimostra anche che le procedure accelerate hanno inciso in modo negativo sulla qualità della legislazione adottata. Desideriamo inoltre sottolineare la mancanza di una valutazione d'impatto per alcune disposizioni fondamentali dell'accordo politico. Anche la Commissione ha riconosciuto tale mancanza nella dichiarazione presentata alla riunione del Coreper I del 20 dicembre 2019, in cui ha confermato che alcune misure non facevano parte delle proposte della Commissione presentate il 31 maggio 2017 e non erano state oggetto di una valutazione d'impatto.

La mancanza di un'analisi approfondita impedisce l'adeguata valutazione delle misure proposte nei tre atti legislativi del primo pacchetto sulla mobilità per quanto riguarda il rispetto del principio di proporzionalità.

Dichiarazione dell'Estonia

L'Estonia sostiene pienamente gli obiettivi delle proposte originarie del pilastro sociale e del pilastro "mercato" del primo pacchetto sulla mobilità¹, che si proponevano di spianare la strada a norme chiare in materia di trasporti su strada. L'Estonia ritiene che il mercato internazionale del trasporto di merci su strada nell'Unione europea debba conformarsi ai principi generali del mercato unico, nonché essere aperto alla concorrenza, efficiente e rispettoso dell'ambiente. L'Estonia ritiene che i requisiti supplementari non debbano tradursi in un onere amministrativo eccessivo per le imprese o le autorità pubbliche, né essere in conflitto con gli obiettivi della politica dell'Unione europea in materia di clima.

Nel corso dei negoziati sul pacchetto, l'Estonia ha adottato un approccio costruttivo, cercando di prendere in considerazione e sostenere le proposte intese a migliorare le condizioni di lavoro dei conducenti, a contrastare le pratiche di mercato illegali e a ridurre gli effetti negativi sull'ambiente. Tuttavia, i negoziati hanno portato a un accordo che pone i vettori estoni in una situazione di svantaggio competitivo, in particolare imponendo alle imprese di trasporto su strada l'obbligo di organizzare l'attività della propria flotta in modo tale da garantire che i veicoli ritornino nello Stato membro di stabilimento entro otto settimane dalla partenza ("ritorno obbligatorio dei veicoli").

Tale obbligo non figurava nel pacchetto iniziale e non è stato oggetto di una valutazione d'impatto accurata, il che desta preoccupazioni in merito alla sua compatibilità con l'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016².

In secondo luogo, il fatto che i veicoli ritornino nello Stato membro di stabilimento limita l'area geografica delle operazioni delle imprese di trasporto su strada di tale Stato membro e pertanto non è in linea con l'obiettivo del primo pacchetto sulla mobilità di garantire condizioni di parità.

¹ Docc. 9668/17 - COM(2017) 281 final, 9670/17 - COM(2017) 277 final e 9671/17 - COM(2017) 278 final.

² Accordo interistituzionale "Legiferare meglio" tra il Parlamento europeo, il Consiglio dell'Unione europea e la Commissione europea.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX%3A32016Q0512%2801%29>

In terzo luogo, poiché tale obbligo accresce il numero dei percorsi a vuoto e le emissioni di CO₂, l'Estonia ritiene che tale requisito sia in contraddizione con gli obiettivi della politica dell'UE in materia di clima e con gli obiettivi dell'accordo di Parigi. Ciò non è conforme alle conclusioni del Consiglio europeo del 12 dicembre 2019³.

Inoltre, l'Estonia ritiene che tale requisito sia sproporzionato, in quanto l'accordo già contiene misure volte a combattere il fenomeno delle cosiddette "società di comodo". Il ritorno obbligatorio dei veicoli rischia di incentivare tali pratiche e in aggiunta incoraggerà le imprese di trasporto su strada di Stati membri periferici a trasferire la propria sede, causando una diminuzione dei posti di lavoro e del gettito fiscale.

Infine, poiché la misura può potenzialmente aumentare i volumi del traffico, l'Estonia è preoccupata dell'impatto che avrà sulla sicurezza stradale.

Di conseguenza, e ribadendo nuovamente il suo sostegno agli obiettivi delle proposte originarie del pilastro sociale e del pilastro "mercato" del primo pacchetto sulla mobilità, l'Estonia si rammarica del fatto che il ritorno obbligatorio dei veicoli sia stato incluso nell'accordo. Alla luce del contesto sopra descritto, l'Estonia esprimerà un voto contrario a detto accordo.

Dichiarazione dell'Ungheria

L'Ungheria desidera ribadire la sua profonda preoccupazione per gli effetti nocivi, distorsivi del mercato e negativi sotto il profilo climatico delle varie componenti del primo pacchetto sulla mobilità ed esprime forte insoddisfazione per la mancanza di opportune valutazioni d'impatto approfondite, che è contraria agli obiettivi iniziali del primo pacchetto sulla mobilità.

³ Sezione I, punto 5: *Tutte le pertinenti normative e politiche dell'UE devono essere coerenti con l'obiettivo della neutralità climatica e contribuirvi, nel rispetto della parità di condizioni.* [...] <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-29-2019-INIT/it/pdf>

L'Ungheria si è sempre mostrata disposta a lottare contro le frodi, gli abusi e le pratiche sleali e a esaminare le condizioni sociali dei conducenti nel settore del trasporto su strada. Nell'affrontare tali questioni dovremmo astenerci da qualunque forma di frammentazione e di protezionismo, nonché evitare di imporre oneri amministrativi eccessivi alle imprese europee di trasporto che operano in modo equo sul mercato internazionale del trasporto su strada. Riteniamo che preservare l'efficacia del funzionamento del nostro mercato interno sia un elemento non negoziabile, in quanto porterà a un incremento dei posti di lavoro e della competitività dell'Europa in un'epoca caratterizzata da crescenti tensioni economiche a livello mondiale.

Pertanto, mediante questo pacchetto avremmo dovuto garantire che il futuro quadro giuridico dell'UE consenta di sfruttare appieno i vantaggi competitivi, salvaguardando nel contempo la concorrenza leale e condizioni di lavoro adeguate per i conducenti. L'accordo finale, invece, non raggiunge tale equilibrio e privilegia soltanto un approccio basato sul protezionismo nazionale e su norme non applicabili in questo settore.

In particolare, siamo convinti che le norme specifiche sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada ("lex specialis") costituiscano una restrizione ingiustificata delle libertà fondamentali e, di conseguenza, falsino la parità di condizioni all'interno dell'UE. Rileviamo che l'accordo finale giustifica i nostri dubbi in merito alla separazione delle questioni attinenti al trasporto su strada dalla modifica della direttiva sul distacco dei lavoratori [direttiva (UE) 2018/957]. In particolare, il modello introdotto, che opera una distinzione tra i tipi di trasporto per quanto concerne il distacco dei conducenti, non faceva parte della proposta della Commissione e non è quindi stato oggetto di una valutazione d'impatto.

In secondo luogo, riteniamo inoltre altamente problematico il fatto che il divieto totale di effettuare il riposo settimanale in cabina non tenga conto della carenza, nell'UE, di aree di sosta adeguate dotate di alloggi adatti per i conducenti. Tale divieto costituirebbe pertanto una disposizione dell'UE impossibile da applicare, il che ne mette in discussione la legittimità.

In terzo luogo, per quanto riguarda i nostri obiettivi in materia di clima, l'obbligo di ritorno dei veicoli nello Stato membro di stabilimento almeno una volta ogni otto settimane è in contraddizione con i suddetti ambiziosi obiettivi dell'UE, presentati dalla Commissione europea nel Green Deal europeo l'11 dicembre 2019. Tale misura, se adottata, comporterà un aumento del numero dei percorsi a vuoto degli autocarri sulle strade europee e, come conseguenza, una crescita delle emissioni di CO₂ prodotte dal settore del trasporto su strada.

Un altro fattore che non viene preso adeguatamente in considerazione nell'accordo finale è il rischio di creare un vantaggio competitivo sleale per i trasportatori di paesi terzi. Inoltre, la sostituzione obbligatoria di costosi tachigrafi comporta un vantaggio competitivo per i vettori di paesi terzi, in quanto la data di installazione dei tachigrafi intelligenti sui veicoli delle imprese sottoposte all'AETR è incerta.

Modernizzare il settore europeo del trasporto su strada, componente essenziale dell'economia europea, è una necessità sia dal punto di vista sociale che della competitività. Tale obiettivo non può essere conseguito senza tenere pienamente conto della necessità di preservare i risultati raggiunti dal mercato interno e il suo funzionamento e senza agire in modo responsabile al fine di raggiungere gli ambiziosi obiettivi in materia di clima.

