



Consiglio
dell'Unione europea

Bruxelles, 1° giugno 2017
(OR. en)

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

**9668/17
ADD 1**

**TRANS 212
CODEC 923
IA 100**

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	1° giugno 2017
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea

n. doc. Comm.:	SWD(2017) 195 final
----------------	---------------------

Oggetto:	DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE SINTESI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO che accompagna il documento 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
----------	--

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento SWD(2017) 195 final.

All.: SWD(2017) 195 final

Bruxelles, 31.5.2017
SWD(2017) 195 final

DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE

SINTESI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO

che accompagna il documento

**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 final}
{SWD(2017) 194 final}

Scheda di sintesi

Valutazione d'impatto sulla revisione del regolamento (CE) n. 1071/2009 relativo all'accesso all'attività di trasportatore su strada e del regolamento (CE) n. 1072/2009 relativo all'accesso al mercato internazionale del trasporto su strada

A. Necessità di intervento

Qual è il problema e perché si pone al livello dell'UE?

I principali problemi individuati sono i seguenti:

- fattori che compromettono la concorrenza leale fra trasportatori residenti e non residenti;
- costi elevati per l'industria e per le autorità degli Stati membri dell'UE preposte all'applicazione della legge.

Tali problemi derivano da:

- esecuzione incoerente e inefficace;
- carenze a livello normativo;
- norme aventi ambiti di applicazione diversi.

Questi problemi riguardano principalmente i trasportatori e i loro dipendenti, ma anche altri soggetti che intervengono nella catena dei trasporti, quali gli speditori, gli spedizionieri e gli utenti finali.

Quali sono gli obiettivi da conseguire?

Gli obiettivi generali dell'intervento sono i seguenti:

- contribuire a instaurare condizioni di concorrenza equilibrate tra trasportatori residenti e non residenti;
- ridurre i costi per le imprese e garantire un'esecuzione efficace delle norme.

Gli obiettivi specifici sono i seguenti:

- assicurare il controllo e l'esecuzione coerenti e uniformi delle norme vigenti negli Stati membri;
- adottare norme più specifiche e ridurre le opzioni a disposizione degli Stati membri.

Qual è il valore aggiunto dell'azione a livello di UE (sussidiarietà)?

Le carenze a livello normativo possono difficilmente essere risolte in assenza di un'azione da parte dell'UE e l'unico modo per porvi rimedio è un intervento legislativo volto ad un'ulteriore armonizzazione delle norme. L'esecuzione essenzialmente di competenza delle autorità degli Stati membri. Affinché essa sia più uniforme e si basi su pratiche analoghe l'UE deve stabilire regole che la rendano più agevole ed efficace e che richiedano un livello minimo comune di esecuzione.

B. Soluzioni

Quali sono le varie opzioni per conseguire gli obiettivi? È stata preferita un'opzione? In caso negativo, perché?

Opzione 1: chiarimento del quadro normativo: misure volte a chiarire le ambiguità esistenti e a precisare ulteriormente le norme, senza che queste ultime vengano sostanzialmente modificate.

Opzione 2: rafforzamento dell'esecuzione: oltre alle misure di cui all'opzione 1, questa opzione prevede anche misure volte a rafforzare la fase applicativa.

Opzione 3: revisione approfondita delle norme: oltre alle misure di cui sopra, questa opzione comprende ulteriori misure volte a modificare in modo sostanziale il quadro normativo vigente.

Opzione 4 - orizzontale: estensione dell'ambito di applicazione dei regolamenti: questa opzione contempla l'estensione dell'applicazione di uno o di entrambi i regolamenti per includere, in tutto o in parte, i veicoli commerciali leggeri (VCL) e potrebbe essere combinata con una qualunque delle altre opzioni.

L'opzione preferita è una combinazione dell'opzione 3 con l'estensione parziale del regolamento (CE) n. 1071/2009 ai VCL.

Quali sono le opinioni dei diversi portatori di interessi? Chi sono i sostenitori delle varie opzioni?

<p>Esiste un ampio consenso riguardo alla maggior parte delle misure volte a chiarire e precisare ulteriormente i concetti esistenti e rafforzare l'esecuzione delle norme. Le posizioni sono invece divergenti quanto alle misure fondamentali che potrebbero modificare le posizioni concorrenziali dei trasportatori di Stati membri diversi. Gli Stati membri ad elevato livello salariale, appoggiati dai sindacati, tendono a favorire norme più severe in materia di cabotaggio, mentre gli Stati membri a basso livello salariale, sostenuti dalla maggior parte delle associazioni dei trasportatori, tendono a favorire un'ulteriore liberalizzazione del cabotaggio.</p>
<p>C. Impatto dell'opzione preferita</p>
<p>Quali sono i vantaggi dell'opzione preferita (se ne esiste una, altrimenti delle opzioni principali)?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Risparmi per le imprese mediante l'uso di documenti di trasporto elettronici e l'adozione di norme più chiare (3-5 miliardi di EUR nel 2020-2035 per l'UE-28). - Maggiore efficacia nel controllo e nell'esecuzione delle norme e minor numero di infrazioni. Si prevede un calo delle infrazioni delle norme sul cabotaggio fino al 62% e una riduzione del rischio di società di comodo di circa il 10%. - L'applicazione coerente delle norme in tutta l'UE-28. - Migliori condizioni di lavoro per i conducenti.
<p>Quali sono i costi dell'opzione preferita (se ne esiste una, altrimenti delle opzioni principali)?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aumento dei costi di attuazione e di esecuzione per gli Stati membri (65-166 milioni di EUR per l'UE-28 nel 2020-2035). - L'applicazione parziale delle norme ai VCL comporterà per le aziende costi supplementari di conformità, pari ad un aumento dell'ordine del 4-10% dei costi operativi.
<p>Quali sono gli effetti sulle PMI e sulla competitività?</p> <p>La maggior parte delle misure non dovrebbe produrre particolari effetti sulle PMI. La parziale estensione delle norme ai VCL può tuttavia incidere in misura maggiore sui piccolissimi operatori, poiché sono loro ad utilizzare maggiormente i veicoli commerciali leggeri.</p>
<p>L'impatto sui bilanci e sulle amministrazioni nazionali sarà considerevole?</p> <p>Come indicato in precedenza, gli Stati membri dovranno sostenere costi aggiuntivi legati all'esecuzione delle norme.</p>
<p>Sono previsti altri effetti significativi?</p> <p>Nessun effetto ambientale significativo né ripercussioni sul livello generale di occupazione nell'UE. Sinergie con l'iniziativa sociale, segnatamente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) misure intese a migliorare l'esecuzione, e 2) la combinazione di nuove norme sul cabotaggio con un approccio basato sulla durata in materia di distacco dei lavoratori, previsto nell'ambito dell'iniziativa sociale, agevolerà l'esecuzione di entrambi gli insiemi normativi.
<p>Proporzionalità</p> <p>L'opzione preferita si limita a quanto è necessario al fine di risolvere il problema di base e conseguire gli obiettivi dell'iniziativa.</p>
<p>D. Tappe successive</p>
<p>Quando saranno riesaminate le misure proposte?</p> <p>Una valutazione del regolamento di modifica è prevista per il 2025, a condizione che detto regolamento entri in vigore nel 2020.</p>