



## Relazione

### ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge n. 234/2012

#### Oggetto dell'atto:

Proposta di DECISIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica le direttive 2009/12/CE, 2009/33/CE e (UE) 2022/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva 96/67/CE del Consiglio per quanto riguarda alcuni obblighi di comunicazione nei settori del trasporto aereo e su strada.

- **Codice della proposta:** COM(2023) 592 final del 19 ottobre 2023
- **Codice interistituzionale:** 2023/0362(COD)
- **Amministrazione con competenza prevalente:** Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

\*\*\*

#### Premessa: finalità e contesto

##### Quadro normativo

- Direttiva 2009/12/CE (di competenza MIT)
- Direttiva 96/67/CE (di competenza MIT)
- Direttiva 2009/33/CE (di competenza MASE)
- Direttiva (UE) 2022/1999 (di competenza MIT)

La proposta di decisione mira, attraverso una combinazione di misure, a razionalizzare e semplificare gli obblighi di comunicazione nel settore dei trasporti, in particolare per quanto riguarda il trasporto aereo e su strada, con l'obiettivo di ridurre gli oneri del 25%, senza compromettere gli obiettivi strategici, contribuendo inoltre al conseguimento dell'obiettivo prioritario "Un'economia al servizio delle persone".

Gli obblighi di comunicazione sono applicabili alle autorità pubbliche e riguardano i seguenti aspetti:

- presentazione ogni cinque anni, anziché ogni tre, delle relazioni degli Stati membri alla Commissione in merito agli appalti di veicoli puliti a norma della direttiva 2009/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>2</sup> e delle relazioni della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio;
- semplificazione dell'obbligo per gli Stati membri, a norma della direttiva (UE) 2022/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>3</sup>, di comunicare alla Commissione i dati relativi al trasporto di merci pericolose. Inoltre, comunicazione di tali dati ogni due anni, anziché ogni anno. Infine, trasmissione ogni quattro anni, anziché ogni tre, della relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio, che darebbe quindi seguito a due serie di relazioni trasmesse dagli Stati membri;
- soppressione dell'obbligo per gli Stati membri di comunicare alla Commissione l'elenco degli aeroporti soggetti all'obbligo di applicazione delle norme sui servizi di assistenza a terra di cui alla direttiva 96/67/CE del Consiglio, nonché dell'obbligo per la Commissione di pubblicare tale elenco;
- soppressione dell'obbligo per gli Stati membri di pubblicare l'elenco degli aeroporti soggetti alle norme sui diritti aeroportuali di cui alla direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio.

##### Riferimenti

Il riferimento principale è alla comunicazione della Commissione "Competitività a lungo termine dell'UE: prospettive oltre il 2030" nella quale viene sottolineata l'importanza di un sistema normativo che garantisca il raggiungimento degli obiettivi a costi minimi. La Commissione si è impegnata, infatti, a imprimere un nuovo slancio alla razionalizzazione e alla semplificazione degli obblighi di comunicazione, con l'obiettivo ultimo di ridurre tali oneri del 25%, senza compromettere i relativi obiettivi strategici.

##### Finalità generali

In un contesto in cui la razionalizzazione degli obblighi di comunicazione e la riduzione degli oneri amministrativi costituiscono una priorità, la proposta mira a eliminare o razionalizzare gli obblighi di comunicazione specifici per le autorità pubbliche, in particolare per quanto riguarda i trasporti stradali e

aerei.

### **Elementi qualificanti ed innovativi**

A norma della direttiva 96/67/CE gli Stati membri attualmente devono comunicare ogni anno alla Commissione gli aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione di tale direttiva, il che dipende dai rispettivi livelli di traffico annuale in termini di movimenti passeggeri e tonnellate di merci.

Tali informazioni sul traffico annuale sono accessibili ai portatori di interessi, in particolare ai fornitori di servizi di assistenza a terra, e possono essere ottenute direttamente e facilmente dagli aeroporti, dalle associazioni aeroportuali o da Eurostat.

L'elemento qualificante ed innovativo dell'intervento normativo si individua nell'evitare agli Stati membri l'onere di comunicare annualmente tale elenco di aeroporti alla Commissione.

Alla luce della direttiva 2009/12/CE, gli Stati membri sono tenuti a pubblicare un elenco degli aeroporti situati nel rispettivo territorio che rientrano nell'ambito d'applicazione di tale direttiva (vale a dire gli aeroporti con oltre cinque milioni di movimenti passeggeri, o l'aeroporto con il maggior traffico passeggeri). Per gli stessi motivi illustrati per la direttiva 96/67/CE, tali dati sono facilmente accessibili ai portatori di interessi, e in particolare alle compagnie aeree o alle associazioni di compagnie aeree, poiché gli aeroporti li pubblicano nei rispettivi siti web e li includono regolarmente nelle loro relazioni annuali, che sono accessibili al pubblico.

L'elemento qualificante ed innovativo dell'intervento normativo si individua nell'evitare agli Stati membri l'onere di comunicare annualmente tale elenco di aeroporti alla Commissione.

A norma della direttiva (UE) 2022/1999 gli Stati membri sono tenuti a trasmettere annualmente una relazione contenente un elenco di dati sui trasporti di merci pericolose, tra cui, a norma della lettera a) "se possibile, il volume censito o stimato di trasporti di merci pericolose su strada, in tonnellate trasportate o in tonnellate/chilometro".

Gli elementi qualificanti e innovativi dell'intervento normativo si individuano, da un lato, nella soppressione della citata lettera a), riguardante la trasmissione dei dati relativi al volume censito o stimato di trasporti di merci pericolose su strada, in tonnellate trasportate o in tonnellate/chilometro, dall'altro, nella trasmissione ogni due anni anziché annualmente della predetta relazione. Pertanto, si realizza una notevole riduzione per gli Stati membri degli oneri amministrativi connessi a tali obblighi.

Analogamente, la direttiva 2009/33/CE stabilisce obiettivi minimi di appalto per veicoli "puliti" (adibiti al trasporto su strada puliti e a basso consumo energetico), espressi come percentuali minime di veicoli puliti rispetto al numero complessivo di veicoli adibiti al trasporto su strada contemplati dai contratti aggiudicati durante due periodi di riferimento quinquennali. Il primo di tali periodi di riferimento va dal 2 agosto 2021 al 31 dicembre 2025, mentre il secondo va dal 1° gennaio 2026 al 31 dicembre 2030.

A norma dell'articolo 10, paragrafo 2, della direttiva 2009/33/CE, gli Stati membri sono tenuti a presentare una relazione sull'attuazione di tale direttiva entro il 18 aprile 2026 e successivamente ogni tre anni. Le relazioni degli Stati membri devono comprendere dati relativi al numero e alle categorie di veicoli oggetto di appalto che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2009/33/CE. A norma dell'articolo 10, paragrafo 4, della direttiva 2009/33/CE, entro il 18 aprile 2027, e successivamente ogni tre anni, la Commissione è tenuta a presentare al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'attuazione di tale direttiva sulla base delle relazioni presentate dagli Stati membri a norma dell'articolo 10, paragrafo 2.

Al fine di ridurre gli oneri amministrativi e razionalizzare il calendario delle relazioni, è stato ritenuto opportuno ridurre la frequenza con cui gli Stati membri sono tenuti a presentare relazioni a norma della direttiva 2009/33/CE e allinearla pienamente ai periodi di riferimento quinquennali previsti da tale direttiva. Poiché le relazioni della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio si basano sulle relazioni nazionali degli Stati membri, è stata conseguentemente adattata anche la frequenza con cui sono presentate tali relazioni.

## **A. Rispetto dei principi dell'ordinamento europeo**

### **1. Rispetto del principio di attribuzione, con particolare riguardo alla correttezza della base giuridica**

La proposta rispetta il principio di attribuzione.

La base giuridica delle direttive 96/67/CE e 2009/12/CE sono costituite dall'articolo 100, paragrafo 2, TFUE. Per quanto concerne la direttiva (UE) 2022/1999, la relativa base giuridica è costituita dall'articolo 100, paragrafo 1, TFUE.

Infine, con riferimento alla direttiva 2009/33/CE, la base giuridica è costituita dall'articolo 192, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

### **2. Rispetto del principio di sussidiarietà**

La proposta rispetta il principio di sussidiarietà in quanto la razionalizzazione degli obblighi di comunicazione può essere effettuata in modo migliore a livello dell'UE per garantire la certezza del diritto e la coerenza della comunicazione. In questo modo sarà assicurata la parità di condizioni, in primo luogo per le amministrazioni pubbliche e indirettamente per le società in tutta l'UE, che beneficeranno della razionalizzazione degli obblighi di comunicazione prevista dalla presente proposta.

### **3. Rispetto del principio di proporzionalità**

La proposta rispetta il principio di proporzionalità in quanto la stessa si limita a introdurre misure di semplificazione e razionalizzazione che non incidono sulla sostanza dell'obiettivo strategico più ampio. La proposta apporta, pertanto, le sole modifiche necessarie per garantire una comunicazione efficiente, senza alterare alcuno degli elementi sostanziali della legislazione in questione.

## **B. Valutazione complessiva del progetto e delle sue prospettive negoziali**

### **1. Valutazione del progetto e urgenza**

La valutazione delle finalità generali del progetto è complessivamente positiva. In particolare, risulta ragionevole che gli Stati membri vengano dispensati dall'onere di dover comunicare annualmente un elenco di aeroporti che dipende da informazioni che possono essere ottenute facilmente e direttamente dagli aeroporti, dalle associazioni aeroportuali o da Eurostat. L'approvazione del progetto non riveste particolare urgenza.

### **2. Conformità del progetto all'interesse nazionale**

La portata della proposta normativa non è tale da comportare valutazioni su possibili contrasti con l'interesse nazionale. Nei limiti dell'intervento emendativo proposto, si può tuttavia affermare che la razionalizzazione e la semplificazione degli obblighi di comunicazione sono certamente conformi all'interesse nazionale.

Sul tema, si precisa, peraltro, che, prevedendo un obbligo di comunicazione agli Stati membri al termine di un periodo di riferimento (pari a cinque anni), la comunicazione sarà meno frequente e pertanto meno onerosa per le amministrazioni nazionali.

### **3. Prospettive negoziali ed eventuali modifiche ritenute necessarie od opportune**

Non si individuano elementi di criticità.

## **C. Valutazione d'impatto**

### **1. Impatto finanziario**

Non si rileva alcun impatto finanziario

### **2. Effetti sull'ordinamento nazionale**

La soppressione dell'obbligo per gli Stati membri di comunicare alla Commissione l'elenco degli aeroporti soggetti all'obbligo di applicazione delle norme sui servizi di assistenza a terra di cui alla direttiva 96/67/CE del Consiglio, nonché dell'obbligo per la Commissione di pubblicare tale elenco, comporta la necessità di sopprimere il corrispondente obbligo di cui all'articolo 17 comma 1 del D. Lgs. 18/99 (*"Il Ministero dei trasporti e della navigazione comunica, entro il 1° luglio di ogni anno, alla Commissione europea l'elenco degli aeroporti soggetti alla disciplina del presente decreto."*).

Per quanto concerne le proposte emendative alla Direttiva 2009/33/CE, le previsioni ordinarie nazionali sul punto dovranno essere conseguentemente adeguate, emendando l'art. 5 *"Relazioni alla Commissione europea"* del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 187 con il quale è stata recepita la direttiva (UE) 2019/1161 che modifica la direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada.

### **3. Effetti sulle competenze regionali e delle autonomie locali**

La norma non incide sulle competenze regionali e delle autonomie locali ai sensi di quanto previsto dalla Costituzione.

### **4. Effetti sull'organizzazione della pubblica amministrazione**

La proposta introduce elementi di semplificazione dell'attività amministrativa, i quali non alterano né modificano l'organizzazione della pubblica amministrazione.

### **5. Effetti sulle attività dei cittadini e delle imprese**

L'intervento normativo non incide direttamente sulle attività di cittadini e imprese.

**Altro**



## Tabella di corrispondenza

### ai sensi dell'art. 6, comma 5, della legge n. 234/2012

(D.P.C.M. 17 marzo 2015)

#### Oggetto dell'atto:

Proposta di DECISIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica le direttive 2009/12/CE, 2009/33/CE e (UE) 2022/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva 96/67/CE del Consiglio per quanto riguarda alcuni obblighi di comunicazione nei settori del trasporto aereo e su strada

- **Codice della proposta:** COM(2023) 592 final del 19 ottobre 2023
- **Codice interistituzionale:** 2023/0362(COD)
- **Amministrazione con competenza prevalente:** Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Disposizione del progetto di atto legislativo dell'Unione europea	Norma nazionale vigente	Commento
Direttiva 96/67/CE (di competenza MIT)	La modifica incide sull'articolo 17 comma 1 del D. Lgs. 18/99	La soppressione dell'obbligo per gli Stati membri di comunicare alla Commissione l'elenco degli aeroporti soggetti all'obbligo di applicazione delle norme sui servizi di assistenza a terra di cui alla direttiva 96/67/CE del Consiglio, nonché dell'obbligo per la Commissione di pubblicare tale elenco, comporta la necessità di sopprimere il corrispondente obbligo di cui all'articolo 17 comma 1 del D. Lgs. 18/99. Non si rilevano impatti finanziari. Non si rilevano oneri amministrativi aggiuntivi.
Direttiva 2009/12/CE (di competenza MIT)	La modifica non incide su norme nazionali vigenti	Non si rilevano impatti finanziari. Non è necessario un intervento normativo di natura primaria o secondaria. Non si rilevano oneri amministrativi aggiuntivi. Sul piano dell'impatto sull'ordinamento nazionale, la proposta introduce elementi di semplificazione.
Direttiva 2009/33/CE (di competenza MASE)	La modifica incide sull'articolo 5 del D. Lgs. 187/2021	Le previsioni nazionali in tema di relazioni alla Commissione UE dovranno essere conseguentemente adeguate, emendando l'art. 5 "Relazioni alla Commissione europea" del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 187 con il quale è stata recepita la direttiva (UE) 2019/1161 che modifica la direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada.
Direttiva (UE) 2022/1999 (di competenza MIT)	D.M. 3 marzo 1997 – Attuazione della direttiva 95/50/CE del Consiglio dell'Unione europea concernente l'adozione di procedure uniformi in materia di controlli su strada di merci pericolose, art. 9 e allegato III.	