



Consiglio  
dell'Unione europea

Bruxelles, 21 dicembre 2021  
(OR. en)

---

---

**Fascicolo interistituzionale:  
2017/0113(COD)**

---

---

**13531/1/21  
REV 1 ADD 1**

**TRANS 648  
CODEC 1415  
PARLNAT 237**

### **MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO**

---

Oggetto: Posizione del Consiglio in prima lettura in vista dell'adozione della 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

- Motivazione del Consiglio
- Adottata dal Consiglio il 20 dicembre 2021

---

## **I. INTRODUZIONE**

1. Nell'ambito del primo pacchetto mobilità, il 1° giugno 2017 la Commissione europea ha presentato al Parlamento europeo e al Consiglio la proposta in oggetto.
2. La proposta modifica la direttiva 2006/1/CE, relativa all'utilizzazione di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada<sup>1</sup>, allo scopo di ampliare l'accesso al mercato dei veicoli noleggiati per il trasporto di merci e di ridurre la complessità delle norme.
3. Nel corso della sua 8<sup>a</sup> legislatura, il Parlamento europeo ha designato la commissione per i trasporti e il turismo (TRAN) quale commissione competente per il merito. La commissione TRAN ha nominato Cláudia Monteiro de Aguiar (PPE, PT) come relatrice e ha votato la sua relazione il 24 maggio 2018. Il Parlamento europeo ha adottato la sua posizione in prima lettura, contenente 15 emendamenti, il 15 gennaio 2019<sup>2</sup>.
4. Nel corso della 9<sup>a</sup> legislatura, la commissione TRAN ha confermato la relatrice e, il 24 settembre 2019, ha deciso di avviare triloghi politici informali sulla base della posizione in prima lettura.
5. In sede di Consiglio, il gruppo "Trasporti terrestri" ha avviato i lavori il 1° giugno 2017. Il 13 giugno 2017 il gruppo ha esaminato la valutazione d'impatto. Le delegazioni hanno rilevato l'atteso impatto positivo sulla penetrazione del mercato dei veicoli noleggiati; tuttavia, diverse delegazioni hanno sottolineato che i possibili effetti negativi richiedevano un'ulteriore analisi. Tali preoccupazioni riguardavano l'eventuale erosione fiscale e la controllabilità relative alle rimanenti restrizioni sulla circolazione dei veicoli noleggiati e relative alle operazioni di cabotaggio. Alcune delegazioni non erano convinte dell'affermazione secondo cui un mercato più efficiente per il noleggio di veicoli avrebbe un generale impatto positivo sull'ambiente.
6. Il 5 dicembre 2017 il Consiglio "Trasporti, telecomunicazioni e energia" ha proceduto per la prima volta a uno scambio di opinioni sulla proposta, sulla base di una relazione sullo stato di avanzamento dei lavori<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> GU L 33 del 4.2.2006, pag. 82.

<sup>2</sup> Cfr. doc. ST 5386/19.

<sup>3</sup> Cfr. doc. ST 14841/17.

7. A seguito di ulteriori lavori svolti a vari livelli tra il 2018 e il 2021, il Consiglio ha raggiunto un orientamento generale il 3 giugno 2021<sup>4</sup>.
8. Tra luglio e ottobre 2021 si sono tenuti negoziati tra il Parlamento europeo, il Consiglio e, nel ruolo di facilitatore, la Commissione in vista del raggiungimento di un accordo sulla proposta. Il 26 ottobre 2021 i negoziatori hanno raggiunto un accordo provvisorio su un testo di compromesso, che è stato successivamente analizzato e approvato dal Comitato dei rappresentanti permanenti il 12 novembre 2021<sup>5</sup>.
9. Nei suoi lavori il Consiglio ha tenuto conto dei pareri del Comitato economico e sociale europeo e del Comitato delle regioni, adottati rispettivamente il 6 dicembre 2017 e il 1° febbraio 2018.
10. Considerato l'accordo provvisorio fra i colegislatori e in seguito alla messa a punto giuridico-linguistica, il 20 dicembre 2021 il Consiglio ha adottato la sua posizione in prima lettura sulla proposta.

## **II. OBIETTIVO**

11. La direttiva 2006/1/CE codifica norme precedenti e stabilisce un livello minimo di apertura del mercato riguardo all'utilizzazione di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada tra gli Stati membri, sia per le imprese stabilite nei rispettivi territori sia per le quelle stabilite in un altro Stato membro. Tuttavia, la direttiva:
  - consente a uno Stato membro di limitare l'utilizzazione dei veicoli presi a noleggio da imprese stabilite nel suo territorio a quelli immatricolati in tale Stato membro e consente inoltre di vietare l'utilizzazione di veicoli noleggiati il cui peso complessivo a pieno carico autorizzato sia superiore a sei tonnellate per le operazioni di trasporto per conto proprio;
  - è limitata, riguardo alle imprese stabilite in un altro Stato membro, al noleggio di veicoli immatricolati nel medesimo Stato membro ai fini del traffico tra Stati membri.

---

<sup>4</sup> Doc. ST 9398/21.

<sup>5</sup> Doc. ST 13377/21.

12. La Commissione propone di modificare la direttiva 2006/1/CE principalmente per eliminare le restrizioni esistenti e istituire un quadro normativo chiaro e uniforme, dando ai trasportatori in tutta l'UE la parità di accesso al mercato dei veicoli a noleggio.

### **III. ANALISI DELLA POSIZIONE DEL CONSIGLIO IN PRIMA LETTURA**

#### **A. Aspetti generali**

13. Il Parlamento e il Consiglio hanno condotto negoziati, sulla base della proposta della Commissione, al fine di concludere un accordo nella fase della posizione del Consiglio in prima lettura. Il testo del progetto di posizione del Consiglio rispecchia pienamente il compromesso raggiunto dai due colegislatori.
14. La posizione del Parlamento in prima lettura coincideva con il punto di vista in quel momento maggioritario nelle deliberazioni del Consiglio, in base al quale occorrevano ulteriori sforzi legislativi per rafforzare le disposizioni in materia di controllo e per introdurre garanzie al fine di evitare che la liberalizzazione del mercato fosse utilizzata principalmente per eludere le tasse automobilistiche nazionali. L'orientamento generale del Consiglio, approvato più di due anni dopo la posizione del Parlamento in prima lettura, ha confermato tale valutazione parallela e ha inoltre tenuto conto, per quanto riguarda le disposizioni in materia di controllo, del completamento delle altre iniziative legislative sull'apertura del mercato incluse nel primo pacchetto sulla mobilità.
15. Il testo di compromesso che si rispecchia nella posizione del Consiglio in prima lettura contiene i seguenti elementi fondamentali:

**a) Distinzione tra l'accesso delle imprese estere e l'accesso delle imprese nazionali al mercato dei veicoli a noleggio**

16. L'attuale direttiva e la proposta della Commissione conferiscono in sostanza alle imprese stabilite nello Stato membro che le regola (articolo 3) lo stesso diritto al noleggio di veicoli conferito alle imprese stabilite in uno Stato membro diverso da quello che le regola (articolo 2). Tuttavia, sia il Parlamento (emendamenti 3, 4 e 9) che il Consiglio si sono espressi a favore di una differenziazione di tali casi. Nel caso in cui l'impresa sia stabilita in un altro Stato membro e il veicolo noleggiato sia debitamente immatricolato in un qualsiasi Stato membro, l'accesso al mercato non dovrebbe essere limitato da parte di uno Stato membro in cui l'impresa non è stabilita. Questo dovrebbe essere anche il punto di partenza nel caso di un'impresa stabilita nello Stato membro; tuttavia, per l'utilizzazione da parte di tale impresa di veicoli immatricolati in un altro Stato membro, lo Stato membro di stabilimento dovrebbe disporre di determinate misure di salvaguardia che consentano una restrizione.

**b) Possibilità di limitare l'accesso ai veicoli a noleggio per le imprese stabilite nello Stato membro**

17. Tenuto conto di tale accordo sulla distinzione tra i casi, i negoziati si sono concentrati sulla portata delle salvaguardie che limitano l'accesso ai veicoli a noleggio al fine di evitare distorsioni fiscali (emendamenti 4 e 11 del Parlamento; orientamento generale del Consiglio, articolo 3, paragrafo 2, della direttiva modificata).

18. Le istituzioni hanno raggiunto una convergenza di posizioni su un compromesso relativo alla facoltà di limitare la durata del contratto di noleggio di un veicolo immatricolato in un altro Stato membro. Il compromesso garantisce che, in caso di misure adottate da uno Stato membro, il contratto di noleggio possa sempre coprire un periodo di almeno due mesi consecutivi in un anno civile. È possibile esigere che un contratto non possa durare più di 30 giorni, ove tale obbligo discenda dalle norme degli Stati membri in materia di immatricolazione dei veicoli.

19. Per quanto riguarda la facoltà di limitare la quota di veicoli immatricolati in un altro Stato membro rispetto al parco veicoli nazionale impegnato nel trasporto su strada, le posizioni di entrambe le istituzioni prediligono una quota minima garantita del 25 %. Il testo concordato aggiunge dettagli tecnici all'emendamento del Parlamento.

20. Infine, è stato necessario trovare una soluzione per quanto riguarda le restrizioni facoltative all'uso dei veicoli noleggiati nelle operazioni di trasporto per conto proprio (emendamenti 28 e 34 del Parlamento; orientamento generale del Consiglio, articolo 3, paragrafo 2, lettera c), della direttiva modificata). La posizione del Parlamento era più ampia nel senso che la restrizione si sarebbe applicata anche ai veicoli immatricolati nello Stato membro in cui è registrata l'impresa, mentre la posizione del Consiglio era più ampia nel senso che non faceva distinzioni in base al peso del veicolo. La Commissione era disposta ad accettare una salvaguardia in linea con la logica delle altre salvaguardie, ma ha insistito sulla soppressione di una norma che consentiva di esentare le operazioni di trasporto per conto proprio in generale. Il Parlamento ha infine accettato la posizione del Consiglio al riguardo.

**c) Monitoraggio e controllo**

21. Dal momento che le norme vigenti non concedono alcuna libertà di noleggio di un veicolo non immatricolato nello Stato membro in cui è stabilita l'impresa, la questione del monitoraggio e del controllo dell'uso dei veicoli noleggiati è stata di grande importanza ai fini del compromesso, in particolare nel contesto delle attuali restrizioni di mercato per i trasporti di cabotaggio<sup>6</sup>.

22. La posizione del Parlamento conteneva un quadro di controllo rigoroso (emendamenti 5 e 12) che differiva dalla posizione del Consiglio principalmente nell'uso dei canali di cooperazione tra gli Stati membri. Il compromesso prevede di allineare il meccanismo di cooperazione, in modo più descrittivo rispetto alla posizione del Consiglio, alle norme di cooperazione di cui al regolamento (CE) n. 1071/2009, che sono state modernizzate dal primo pacchetto sulla mobilità. Al fine di evitare oneri amministrativi sproporzionati, il Parlamento ha accettato che le informazioni sui veicoli noleggiati non debbano essere notificate ogni volta che un veicolo è noleggiato, purché tali informazioni siano disponibili e accessibili nello Stato membro che effettua i controlli su strada (nuovi articoli 3 bis e 5 ter).

---

<sup>6</sup> Cfr. articolo 8 del regolamento (CE) n. 1072/2009.

#### **d) Recepimento e valutazione strategica**

23. Il compromesso prevede un termine per il recepimento (articolo 2 della direttiva modificativa), che sarà prossimo all'attuazione delle nuove disposizioni in materia di controllo contenute nel primo pacchetto sulla mobilità, prevista entro agosto 2023.
24. L'obbligo della Commissione di presentare una relazione sull'attuazione e sugli effetti della direttiva (emendamenti 7 e 13 del Parlamento, nuovo articolo 5 bis della direttiva modificata) è stato rivisto facendo convergere le posizioni in termini di tempistica e contenuti richiesti della relazione.

#### **B. Altri elementi della posizione del Consiglio**

25. Il Consiglio ha accettato la riformulazione degli emendamenti del Parlamento (considerando 2 e 4, dagli emendamenti 1 e 6 del Parlamento). I seguenti altri elementi, aggiunti dal Consiglio alla proposta della Commissione, figurano nel testo finale della posizione del Consiglio:
  - un considerando (considerando 8) e parti correlate dell'articolo 3, paragrafo 2, fanno riferimento ai mezzi di controllo nel caso in cui uno Stato membro abbia limitato la durata di un contratto di noleggio stipulato da imprese stabilite nel suo territorio;
  - in linea con altre normative recenti dell'UE<sup>7</sup>, gli Stati membri hanno l'obbligo di accettare la presentazione in formato elettronico dei documenti che il conducente deve tenere a bordo (considerando 6 e articolo 2, paragrafo 2, della direttiva modificata).

---

<sup>7</sup> Cfr., ad esempio, articolo 8, paragrafo 4 bis, del regolamento (CE) n. 1072/2009 e articolo 5 del regolamento (UE) 2020/1056.

#### IV. CONCLUSIONE

26. La posizione del Consiglio mantiene gli obiettivi principali della proposta della Commissione europea e rispecchia pienamente il compromesso raggiunto nei negoziati informali tra il Consiglio e il Parlamento europeo, con il sostegno della Commissione europea.
  27. Il compromesso è stato confermato con lettera inviata alla presidenza dalla presidente della commissione TRAN del Parlamento europeo in data 16 novembre 2021; è stato successivamente adottato dal Consiglio "Ambiente" il 20 dicembre 2021 quale posizione in prima lettura.
-