

Bruxelles, 12 gennaio 2022  
(OR. en)

5271/22

---

---

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

---

---

**TRANS 17  
CODEC 35**

#### **NOTA DI TRASMISSIONE**

---

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	12 gennaio 2022
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, segretario generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2022) 14 final
Oggetto:	COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO a norma dell'articolo 294, paragrafo 6, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardante la posizione del Consiglio ai fini 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

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2022) 14 final.

---

All.: COM(2022) 14 final



Bruxelles, 12.1.2022  
COM(2022) 14 final

2017/0113 (COD)

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO**

**a norma dell'articolo 294, paragrafo 6, del trattato sul funzionamento  
dell'Unione europea**

**riguardante la**

**posizione del Consiglio ai fini 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**

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO**

**a norma dell'articolo 294, paragrafo 6, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea**

**riguardante la**

**posizione del Consiglio ai fini 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**

1. Iter procedurale

Data di trasmissione della proposta al Parlamento europeo e al Consiglio (documento COM(2017) 282 final – 2017/0113 COD):	6 giugno 2017
Data del parere del Comitato economico e sociale europeo:	6 dicembre 2017
Data del parere del Comitato europeo delle regioni:	1 febbraio 2018
Data della posizione del Parlamento europeo in prima lettura:	15 gennaio 2019
Data di trasmissione della proposta modificata:	22 febbraio 2019
Data di adozione della posizione del Consiglio:	20 dicembre 2021

2. Finalità della proposta della Commissione

L'utilizzazione di veicoli noleggiati per il trasporto di merci (anziché di veicoli di proprietà delle imprese) può migliorare l'allocazione delle risorse (ad esempio non è necessario bloccare il capitale in un veicolo sottoutilizzato) e aumentare la flessibilità e la produttività delle imprese. La proposta mira a promuovere l'utilizzazione di veicoli noleggiati eliminando (alcune delle) possibilità per gli Stati membri di limitarne l'impiego a norma della direttiva 2006/1/CE<sup>1</sup>.

Gli Stati membri possono attualmente limitare l'utilizzazione di veicoli noleggiati aventi un peso superiore a sei tonnellate impiegati in operazioni per conto proprio e possono limitare, nei loro rispettivi territori, l'utilizzazione di veicoli che un'impresa ha noleggiato al di fuori del proprio paese di stabilimento. Poiché l'uso di tali veicoli è consentito in alcuni Stati membri ma non in altri, nell'UE esiste un mosaico di norme che crea incertezza giuridica. Uno degli obiettivi della proposta era raggiungere la certezza giuridica per l'utilizzazione di veicoli noleggiati in tutta l'UE. Un altro obiettivo consisteva nel consentire l'utilizzazione di veicoli noleggiati (e immatricolati) in un altro Stato membro per far fronte in particolare a picchi di domanda improvvisi, temporanei o stagionali oppure per sostituire veicoli difettosi o guasti.

<sup>1</sup> Direttiva 2006/1/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 gennaio 2006, relativa all'utilizzazione di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada (GU L 33 del 4.2.2006, pag. 82).

### 3. Osservazioni sulla posizione del Consiglio

#### 3.1. Periodo minimo di noleggio

La questione più spinosa per i legislatori verteva sul periodo minimo durante il quale gli Stati membri devono consentire l'utilizzazione di veicoli noleggiati con targa straniera da parte di imprese stabilite a norma delle proprie legislazioni. La posizione del Consiglio si basa su una duplice soluzione che collega il periodo minimo di noleggio alle norme nazionali in materia di immatricolazione dei veicoli noleggiati. Gli Stati membri sarebbero liberi di concedere solo 30 giorni consecutivi per l'utilizzazione di veicoli noleggiati con targa straniera (per gli Stati membri con un obbligo di immatricolazione dopo un periodo pari o inferiore a 30 giorni) o di concedere due mesi per l'utilizzazione di tali veicoli (per gli Stati membri con norme di immatricolazione più "generose"). Qualora uno Stato membro lo desidera, sarebbe inoltre possibile optare per una completa liberalizzazione (senza alcun obbligo di immatricolazione per tutti i veicoli stranieri utilizzati da imprese dello Stato membro). Il Consiglio ha inoltre adottato norme che obbligano le imprese di trasporto di merci a immatricolare i veicoli noleggiati, anche quelli noleggiati in uno Stato membro diverso dallo Stato membro di stabilimento, nei registri elettronici nazionali delle imprese di trasporto su strada.

La Commissione può accettare questa soluzione di compromesso in quanto rispecchia l'obiettivo della proposta della Commissione di consentire una maggiore flessibilità nel mercato dei veicoli noleggiati rispetto a quanto previsto dalla direttiva vigente. Ora gli Stati membri possono introdurre limitazioni solo per le proprie imprese, mentre la direttiva vigente consentiva l'introduzione di limitazioni al noleggio di veicoli per le imprese straniere. A norma della direttiva vigente, gli Stati membri possono chiedere l'immatricolazione nazionale immediata dei veicoli noleggiati con targa straniera. In base alla posizione del Consiglio vi sarà ora un periodo minimo di utilizzazione (30 giorni) che tutti gli Stati membri devono concedere e durante il quale essi non possono chiedere l'immatricolazione nazionale di tali veicoli (che è costosa e onerosa per le imprese). Le disposizioni relative agli obblighi per le imprese di trasporto di merci di immatricolare i veicoli noleggiati nei registri elettronici nazionali sono altrettanto accettabili, in quanto permettono alle autorità nazionali di controllare meglio tali veicoli.

Dal momento che la direttiva riveduta porterà probabilmente a un aumento dell'utilizzazione di veicoli noleggiati e che tali veicoli sono spesso più nuovi e più rispettosi dell'ambiente, questa soluzione è vantaggiosa anche per il conseguimento degli obiettivi climatici dell'UE.

#### 3.2. Limitazione della possibilità di noleggio al 25 % dei veicoli "a disposizione" dell'impresa

Per quanto riguarda la soglia minima relativa al parco veicoli di un'impresa al di sotto della quale lo Stato membro di stabilimento dell'impresa non può limitare l'utilizzazione di veicoli noleggiati e immatricolati in un altro Stato membro, nel testo del Consiglio è fissata al "25 % del parco di veicoli per il trasporto di merci **a disposizione** dell'impresa, a norma dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera g), del regolamento (CE) n. 1071/2009, il 31 dicembre dell'anno precedente l'utilizzazione del veicolo noleggiato o il giorno in cui l'impresa inizia a utilizzare il veicolo noleggiato, come stabilito dallo Stato membro".

Il Consiglio non ha tuttavia voluto includere i veicoli a disposizione di un'impresa che sono stati noleggiati (e che sono immatricolati) all'estero. Così, ad esempio, se l'impresa è stabilita

in uno Stato membro che utilizza appieno tale restrizione e se essa ha a disposizione 120 veicoli, di cui 20 sono immatricolati in un altro Stato membro, essa può noleggiare solo altri 5 veicoli in un altro Stato membro e raggiungere così un totale di 25 veicoli di questo tipo ( $25\% \text{ di } 120 - 20 = 25$ ), invece di altri 10 veicoli di questo tipo ( $25\% \text{ di } 120 = 30$ ).

La Commissione può accettare la posizione del Consiglio. Il concetto di "a disposizione" è ben consolidato (cfr. articolo 1, paragrafo 5, lettera d), punto iii), e articolo 4, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1072/2009<sup>2</sup>) e non può essere frainteso nel modo in cui "veicoli di proprietà di un'impresa" potrebbe esserlo. Molti autocarri sono presi in leasing: i locatari hanno la proprietà economica, ma il locatore mantiene la proprietà giuridica e non è pertanto chiaro come la "proprietà" dovrebbe essere intesa. Il concetto di "veicoli a disposizione di un'impresa" è evidentemente più ampio rispetto a quello di "veicoli di proprietà di un'impresa" in quanto comprende anche tutti i veicoli detenuti in virtù di un contratto di vendita a rate, di noleggio o di leasing e non solo i veicoli interamente di proprietà di un'impresa. Il suddetto concetto consente pertanto un maggior numero di veicoli noleggiati e aumenta la flessibilità per le imprese di trasporto di merci, il che costituirebbe un altro argomento a suo favore.

### 3.3. Servizi per conto proprio

La posizione del Consiglio consente agli Stati membri di limitare l'utilizzazione di veicoli noleggiati per operazioni per conto proprio solamente in caso di veicoli che sono immatricolati in un altro Stato membro, indipendentemente dal peso del veicolo.

La Commissione può accettare questa soluzione in quanto escluderà le limitazioni per le imprese nazionali che effettuano operazioni per conto proprio con veicoli nazionali noleggiati. Tali limitazioni sono possibili a norma della direttiva vigente. Uno dei punti principali della proposta della Commissione era la soppressione di tale disposizione molto restrittiva e per la quale non vi è alcuna esigenza del mercato. La Commissione può accettare la soluzione del Consiglio, che consente limitazioni soltanto per le operazioni per conto proprio effettuate con veicoli con targa straniera. Tale limitazione può essere giustificata dal momento che gli Stati membri non possono esercitare alcun controllo su tali veicoli in quanto essi non sono immatricolati nei registri nazionali delle imprese di trasporto di merci su strada (che contengono solo le imprese di trasporto di merci professionali e non gli operatori per conto proprio). Per i veicoli nazionali utilizzati per operazioni per conto proprio tale controllo è possibile in quanto essi devono essere immatricolati conformemente alle norme nazionali in materia di immatricolazione che si applicano a tutti i veicoli.

## 4. CONCLUSIONI

La Commissione ritiene accettabile la posizione del Consiglio. Essa rispecchia gli obiettivi della proposta della Commissione e aumenterà considerevolmente la flessibilità a disposizione delle imprese per l'utilizzazione di veicoli noleggiati immatricolati in altri Stati membri o per l'utilizzazione di tali veicoli per operazioni per conto proprio. Si tratta pertanto di un importante passo avanti nell'attuazione del primo pacchetto sulla mobilità. Dal momento che la legislazione riveduta porterà probabilmente a un aumento dell'utilizzazione di veicoli

---

<sup>2</sup> Regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 72).

noleggiati e che tali veicoli sono spesso più nuovi e più rispettosi dell'ambiente, questa soluzione è anche vantaggiosa per il conseguimento degli obiettivi del Green Deal europeo.