

Bruxelles, 20 maggio 2019
(OR. en)

9447/19

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

**TRANS 349
CODEC 1113**

RELAZIONE

| | |
|----------------|--|
| Origine: | Segretariato generale del Consiglio |
| Destinatario: | Comitato dei rappresentanti permanenti / Consiglio |
| n. doc. prec.: | 9140/19 |
| n. doc. Comm.: | ST 9669/17 + ADD 1-4 |
| Oggetto: | Proposta di 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 – Relazione sullo stato di avanzamento dei lavori |

I. INTRODUZIONE

1. La Commissione ha presentato la sua proposta di modifica della direttiva 2006/1/CE relativa all'utilizzazione di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada nel maggio 2017. La proposta fa parte del primo pacchetto sulla mobilità ed è collegata alla proposta di revisione delle norme relative all'accesso alla professione di trasportatore su strada e all'accesso al mercato del trasporto di merci su strada (regolamenti n. 1071/2009 e n. 1072/2009).
2. La direttiva 2006/1/CE codifica norme precedenti e prevede un livello minimo di apertura del mercato per l'utilizzazione di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada tra gli Stati membri, sia per le imprese stabilite nel loro territorio sia per le quelle stabilite in un altro Stato membro.

Tuttavia, la direttiva:

- autorizza uno Stato membro a limitare l'utilizzazione dei veicoli presi a noleggio da imprese stabilite nel suo territorio a quelli immatricolati nello Stato membro e consente inoltre di vietare l'utilizzazione di veicoli noleggiati il cui peso totale 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.
3. 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.

II. LAVORI NELL'AMBITO DELLE ALTRE ISTITUZIONI

4. La commissione per i trasporti e il turismo (TRAN) del Parlamento europeo ha nominato Cláudia Monteiro de Aguiar (PPE, PT) come relatrice. La commissione TRAN ha votato la sua relazione il 24 maggio 2018 e il Parlamento europeo ha approvato in prima lettura il suo accordo, contenente 15 emendamenti, il 15 gennaio 2019¹.
5. Il Comitato economico e sociale europeo e il Comitato europeo delle regioni hanno adottato un parere, rispettivamente, il 6 dicembre 2017 e il 1° febbraio 2018.

III. LAVORI NELL'AMBITO DEL CONSIGLIO

6. La Commissione ha presentato la sua proposta e la relativa valutazione d'impatto al gruppo "Trasporti terrestri" il 1° e il 21 giugno 2017. Il gruppo di lavoro si è riunito il 7 luglio, l'11 ottobre e il 6 novembre 2017 sotto la presidenza estone e il 26 febbraio, il 20 marzo e il 24 aprile 2018 sotto la presidenza bulgara per analizzare in dettaglio la proposta e discutere i compromessi della presidenza. Un primo tentativo di raggiungere un orientamento generale in occasione della sessione del Consiglio TTE del 7 giugno 2018 non ha avuto esito positivo.

¹ Cfr. doc. 5386/19.

7. Il gruppo "Trasporti terrestri" ha ripreso l'esame della proposta sotto la presidenza rumena, più precisamente il 14, 21 e 28 gennaio, il 4 aprile e il 2 maggio 2019, per discutere un compromesso della presidenza². La maggior parte delle delegazioni ha in generale riconosciuto i buoni progressi compiuti in merito alla proposta; alcune hanno sottolineato che il raggiungimento di un orientamento generale consentirebbe di trattare il fascicolo in oggetto parallelamente a quelli correlati del primo pacchetto sulla mobilità, una volta avviati i negoziati con il Parlamento europeo. Due delegazioni hanno mantenuto la propria valutazione negativa della proposta. La Commissione ha mantenuto una riserva generale sull'esito dei negoziati.
8. Mentre numerose delegazioni continuano a nutrire preoccupazioni circa l'impatto della proposta sulle entrate prodotte dall'imposta sui veicoli, quasi tutte riconoscono che il compromesso della Presidenza consente agli Stati membri di ridurre in larga misura i rischi (articolo 1, paragrafo 2, che sostituisce l'articolo 3 della direttiva, e considerando 3 e 4). Una delegazione ritiene che l'introduzione di una maggiore libertà di circolazione dei veicoli noleggiati potrebbe avere effetti negativi sulle norme nazionali in materia di immatricolazione dei veicoli, mentre un'altra delegazione ha espresso l'esigenza di esaminare ulteriormente la proposta alla luce di leggi nazionali recentemente adottate.
9. Per quanto riguarda l'utilizzazione transfrontaliera di veicoli noleggiati da imprese stabilite in un altro Stato membro (articolo 1, paragrafo 1, che modifica l'articolo 2 della direttiva, e considerando 4 bis), la maggior parte delle delegazioni potrebbe accettare una maggiore flessibilità. Molte delegazioni hanno sottolineato l'importanza di misure di controllo efficaci in questo caso, in particolare per monitorare le attività di cabotaggio. A tale riguardo, l'uso del sistema ERRU³ (articolo 1, paragrafo 2 bis, che inserisce un nuovo articolo 3 bis nella direttiva, e considerando 5 ter e 5 quater) è stato considerato ragionevole dalla maggior parte delle delegazioni, anche se alcune lo hanno ritenuto troppo gravoso o non abbastanza efficace. Diverse delegazioni hanno sottolineato che il sistema ERRU sarà aggiornato in modo più completo dopo l'adozione delle modifiche al regolamento n. 1071/2009 nell'ambito del primo pacchetto sulla mobilità e hanno auspicato una tempistica coordinata dei rispettivi aggiornamenti.

² La versione più recente figura nel documento 9140/19.

³ Il Registro europeo delle imprese di trasporto su strada (ERRU) è un sistema inteso a garantire che i registri elettronici nazionali siano interconnessi, ai sensi dell'articolo 16, paragrafi 5 e 6, del regolamento n. 1071/2009.

10. Il Comitato dei rappresentanti permanenti ha discusso il compromesso il 15 maggio 2019. Da un lato, molte delegazioni lo hanno sostenuto, nonostante alcuni rischi residui, ad esempio per quanto riguarda le entrate fiscali e il controllo delle operazioni di trasporto su strada effettuate in altri Stati membri. Dall'altro, un numero considerevole di delegazioni ha espresso dubbi circa la possibilità di raggiungere un orientamento generale già nel giugno 2019. Alcune delegazioni hanno espresso una riserva di esame sfavorevole sulla portata dell'obbligo per la Commissione di effettuare una valutazione riguardo agli introiti fiscali (articolo 1, paragrafo 3 - nuovo articolo 5 bis della direttiva). Dopo la riunione la presidenza ha concluso che una relazione sullo stato di avanzamento dei lavori sarebbe la base più appropriata per la discussione in sede di Consiglio.

IV. CONCLUSIONI

11. La presidenza ritiene che i buoni progressi compiuti abbiano portato a un'ulteriore riduzione delle preoccupazioni degli Stati membri, preservando nel contempo il nucleo degli obiettivi della Commissione.
- a) Per evitare effetti collaterali indesiderati, gli Stati membri possono limitare il noleggio, da parte delle loro imprese, di veicoli immatricolati in altri Stati membri a 30 giorni per anno solare e al 25% del parco di veicoli. Grazie a questo breve periodo minimo dovrebbe essere possibile salvaguardare le norme nazionali in materia di immatricolazione dei veicoli ed evitare l'erosione fiscale. La possibilità di limitare il noleggio di veicoli commerciali leggeri per le operazioni di trasporto per conto proprio aggiunge un'ulteriore salvaguardia. Per garantire un monitoraggio completo dell'impatto sulle entrate fiscali, la relazione di valutazione della Commissione potrebbe essere estesa a questo aspetto.
- b) Al fine di garantire che l'utilizzazione di veicoli presi a noleggio da imprese stabilite in un altro Stato membro non dia origine ad abusi volti ad aggirare le norme per l'accesso al mercato, i veicoli devono essere muniti della licenza comunitaria se richiesta ai sensi del regolamento n. 1072/2009; inoltre, gli Stati membri avranno accesso alle informazioni sui veicoli noleggiati all'interno della flotta dei trasportatori di merci su strada mediante l'interfaccia UE dei registri elettronici nazionali, ERRU. In considerazione del fatto che il sistema ERRU sarà oggetto di una revisione nel regolamento n. 1071/2009 (articolo 16)⁴, il compromesso contiene l'obbligo di inserire nel registro nazionale informazioni relative al numero di immatricolazione dei veicoli noleggiati.

⁴ Cfr. l'orientamento generale sulla proposta relativa al regolamento n. 1071/2009, doc. 15084/18, pag. 16.

12. La presidenza prende atto del fatto che molte delegazioni hanno sottolineato il collegamento con i principali fascicoli del primo pacchetto sulla mobilità. Tale collegamento è duplice: in primo luogo, sul piano tecnico, risiede nella necessità di migliorare lo scambio di informazioni tra gli Stati membri per potenziare il monitoraggio e il controllo; in secondo luogo, riguarda il dibattito politico generale sull'accesso al mercato e le relative restrizioni. Il Parlamento europeo ha adottato posizioni in prima lettura su tutti i fascicoli in esame. Il Consiglio ha adottato un orientamento generale per tre proposte del primo pacchetto sulla mobilità⁵, ma non ancora sulla proposta relativa ai veicoli noleggiati. La presidenza osserva inoltre che, sebbene riconoscano in generale l'importanza di questo collegamento, le delegazioni hanno espresso opinioni divergenti in merito alla tempistica adeguata per portare avanti questo fascicolo, in parallelo con gli altri fascicoli o in una fase successiva.
13. Alla luce di quanto precede, il Comitato dei rappresentanti permanenti e il Consiglio sono invitati a prendere atto dei progressi compiuti in merito al fascicolo.
-

⁵ Cfr. doc. 15084/18.