



Consiglio  
dell'Unione europea

Bruxelles, 1° giugno 2017  
(OR. en)

---

---

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

---

---

**9669/17  
ADD 1**

**TRANS 213  
CODEC 924  
IA 99**

#### **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) 197 final
Oggetto:	DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE SINTESI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO che accompagna il documento 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

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento SWD(2017) 197 final.

---

All.: SWD(2017) 197 final

Bruxelles, 31.5.2017  
SWD(2017) 197 final

**DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE**

**SINTESI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO**

*che accompagna il documento*

**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**

{COM(2017) 282 final}  
{SWD(2017) 196 final}  
{SWD(2017) 198 final}  
{SWD(2017) 199 final}

<b>Scheda di sintesi</b>
<b>Valutazione d'impatto di una proposta di direttiva che modifica la direttiva 2006/1/CE relativa all'utilizzazione di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada</b>
<b>A. Necessità di intervento</b>
<b>Qual è il problema e perché si pone al livello dell'UE?</b>
<p>1) In alcuni Stati membri dell'UE i trasportatori che lavorano per conto proprio (ovvero le società che trasportano le proprie merci) non possono utilizzare veicoli noleggiati per il trasporto di merci di peso superiore a sei tonnellate e non possono pertanto godere dei benefici che ne deriverebbero (in termini di flessibilità, produttività e allocazione di capitale).</p> <p>2) I mercati del noleggio di veicoli negli Stati membri dell'UE che applicano delle restrizioni rimangono sottosviluppati, con la conseguenza di prezzi più elevati e una minore varietà di scelta per coloro che non sono interessati dalle restrizioni.</p> <p>3) La facoltà degli Stati membri dell'UE di proibire l'uso di veicoli noleggiati in un altro Stato membro crea un mosaico di restrizioni. L'incertezza giuridica che ne deriva scoraggia gli autotrasportatori dal noleggiare veicoli in un altro Stato membro dell'UE.</p> <p>4) Le imprese attive nel settore del noleggio di veicoli e i trasportatori non possono ottimizzare l'uso della propria flotta (p. es. facendo circolare i propri veicoli per rispondere a picchi temporanei della domanda).</p>
<b>Quali sono gli obiettivi da conseguire?</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Un'ulteriore integrazione del mercato del trasporto di merci su strada e la creazione di condizioni di parità al suo interno;</li> <li>- La creazione di un quadro normativo uniforme sull'utilizzazione di veicoli noleggiati;</li> <li>- Permettere ai trasportatori di tutta l'UE di svolgere le loro attività nel modo più efficiente possibile;</li> <li>- Sostenere la riduzione dell'impatto negativo dei trasporti in termini sociali e ambientali.</li> </ul>
<b>Qual è il valore aggiunto dell'azione a livello dell'UE (sussidiarietà)?</b>
<p>Il settore del trasporto su strada sta diventando sempre più internazionale. La creazione di condizioni di parità nel mercato interno del trasporto di merci su strada e del noleggio di veicoli può essere conseguita solo tramite un'azione a livello dell'UE. I singoli Stati membri dell'UE non sono in grado di trovare soluzioni uniformi.</p>
<b>B. Soluzioni</b>
<b>Quali sono le varie opzioni per conseguire gli obiettivi? È stata preferita un'opzione? In caso negativo, perché?</b>
<p><b>Opzione 0:</b> Emanare orientamenti e raccomandazioni sull'applicazione della direttiva negli Stati membri dell'UE e promuovere un approccio comune alle restrizioni all'utilizzo di veicoli noleggiati per il trasporto di merci.</p> <p><b>Opzione 1:</b> Formulare modifiche legislative mirate.</p> <p><b>1a:</b> Permettere l'uso di veicoli noleggiati per il trasporto di merci per attività per conto proprio in tutta l'UE.</p> <p><b>1b:</b> Permettere l'uso di veicoli per il trasporto di merci noleggiati in un altro Stato membro per un periodo di tre-quattro mesi.</p> <p><b>1c:</b> Combinazione delle opzioni 1a e 1b.</p> <p><b>Opzione 2:</b> Applicare le stesse norme per l'impiego di veicoli noleggiati e per l'impiego di veicoli di proprietà</p>

dell'impresa (o almeno norme che non siano più restrittive, poiché l'uso di veicoli noleggiati non dovrebbe essere penalizzato).

L'opzione 1c risulta essere l'opzione più efficace poiché comporta i maggiori benefici economici a costi relativamente contenuti. È migliore dell'opzione 2 in quanto prevede norme uniformi in tutta l'UE sull'uso di veicoli noleggiati in un altro Stato membro dell'UE nel corso di un determinato periodo.

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

I trasportatori e il settore del noleggio di veicoli sostengono la realizzazione di norme uniformi per il mercato del trasporto stradale nell'UE. Alcuni rappresentanti di autorità pubbliche e sindacati temono che consentire l'uso di veicoli noleggiati in un altro Stato membro provocherebbe una maggiore pressione competitiva derivante dalla soppressione delle restrizioni per le attività di trasporto per conto proprio e maggiori difficoltà nell'applicazione della normativa sul trasporto stradale.

#### **C. Impatto dell'opzione prescelta**

##### **Quali sono i vantaggi dell'opzione prescelta (se ne esiste una, altrimenti delle opzioni principali)?**

Eliminare le restrizioni all'uso di veicoli noleggiati per il trasporto di merci per conto proprio (attualmente applicate solo in Grecia, Italia, Spagna e Portogallo) dovrebbe consentire ai trasportatori di questi paesi che svolgono attività per conto proprio di ottenere un risparmio di circa 75 milioni di euro sui costi annui fino al 2030. Oltre a ciò, consentire l'uso di veicoli noleggiati in un altro Stato membro dell'UE per un periodo di tre-quattro mesi dovrebbe generare un risparmio sui costi pari a circa 83 milioni di euro. L'opzione 1c potrebbe pertanto ridurre i costi operativi per un totale di 158 milioni di euro all'anno. Oltre a ciò la redditività per il settore del noleggio di veicoli dovrebbe aumentare di 81 milioni di euro, portando il beneficio economico complessivo a circa 240 milioni di euro all'anno fino al 2030.

L'opzione 1c è destinata a creare inoltre quasi 5 000 posti di lavoro aggiuntivi, di cui 2 900 nel settore del noleggio di veicoli e 1 700 nel settore del trasporto di merci su strada. L'uso di veicoli più nuovi e con migliore manutenzione dovrebbe inoltre migliorare leggermente la sicurezza stradale.

Gli effetti ambientali sono positivi (riduzione delle emissioni grazie a una maggiore efficienza nel consumo di carburante), sebbene non incisivi data la dimensione ridotta del settore.

##### **Quali sono i costi dell'opzione prescelta (se ne esiste una, altrimenti delle opzioni principali)?**

Poiché l'opzione prescelta elimina le restrizioni all'uso di veicoli noleggiati, i costi per garantire la conformità sostenuti dai trasportatori dovrebbero ridursi. Le autorità nazionali possono dover far fronte a costi di attuazione aggiuntivi per impedire alle loro società di trasferire l'intera flotta in paesi dal carico fiscale più favorevole e riprenderla a noleggio da tali paesi. L'uso dei sistemi di attuazione esistenti, come il registro europeo delle imprese di trasporto su strada (ERRU), dovrebbe limitare i costi aggiuntivi.

È stato sollevato il timore di un eventuale impatto negativo sulle condizioni di lavoro dovuto alla maggiore pressione competitiva prevista in mercati più aperti e a causa di un temuto aumento della concorrenza illecita da parte di trasportatori che operano per conto proprio (un timore che non è condiviso dai paesi senza restrizioni). Permettere l'utilizzo di veicoli noleggiati in un altro Stato membro potrebbe rendere più difficile l'applicazione della normativa sul trasporto stradale.

##### **Quali sono gli effetti sulle PMI e sulla competitività?**

Permettere l'uso di veicoli noleggiati per il trasporto di merci, p. es. consentendo il noleggio transfrontaliero temporaneo, può aiutare le società del settore del trasporto di merci su strada (perlopiù PMI) a risparmiare sui costi e ad aumentare la propria flessibilità e produttività. Lo stesso vale per le PMI tra i trasportatori che effettuano operazioni per conto proprio, cui attualmente è vietato utilizzare veicoli noleggiati per il trasporto di merci. Anche il settore del noleggio di veicoli consiste principalmente di PMI, che saranno quindi in grado di

aumentare la loro produttività.
<b>L'impatto sui bilanci e sulle amministrazioni nazionali sarà considerevole?</b>
<p>Dato l'aumento medio del ricorso a veicoli noleggiati, più veicoli noleggiati saranno utilizzati, meno veicoli saranno necessari per effettuare tutte le operazioni di trasporto. Nell'opzione 1c si presume che questo comporti una perdita di 18 milioni di euro di tasse sugli autoveicoli in tutta l'UE. Allo stesso tempo una maggiore produttività dei trasportatori e delle società di noleggio di veicoli dovrebbe tradursi in ulteriori 67 milioni di euro provenienti dalle imposte societarie. In totale dovrebbe quindi verificarsi un aumento delle entrate fiscali nette pari a circa 49 milioni di euro.</p> <p>Potrebbero insorgere moderati costi di attuazione per impedire ai trasportatori di trasferire l'intera flotta a paesi dal carico fiscale più favorevole e riprenderla a noleggio da tali paesi tramite il rinnovo di contratti a breve termine (v. sopra).</p>
<b>Sono previsti altri effetti significativi?</b>
No.
<b>Proporzionalità</b>
L'opzione prescelta non va al di là di quanto necessario per il conseguimento degli obiettivi dell'iniziativa.
<b>D. Fasi successive</b>
<b>Quando saranno riesaminate le misure proposte?</b>
È stata inserita una clausola di revisione secondo la quale la Commissione presenterà una relazione sull'attuazione e gli effetti della direttiva entro cinque anni dalla scadenza del termine per il suo recepimento.