

Bruxelles, 12 marzo 2020
(OR. en)

Fascicolo interistituzionale:
2017/0123(COD)

5115/20
ADD 1

TRANS 8
CODEC 13

PROGETTO DI MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO

Oggetto: Posizione del Consiglio in prima lettura in vista dell'adozione del REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica i regolamenti (CE) n. 1071/2009, (CE) n. 1072/2009 e (UE) n. 1024/2012 per adeguarli all'evoluzione del settore del trasporto su strada

– Progetto di motivazione del Consiglio

I. INTRODUZIONE

1. Il 31 maggio 2017 la Commissione europea ha adottato una proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica i regolamenti (CE) n. 1071/2009 e (CE) n. 1072/2009 per adeguarli all'evoluzione del settore.
2. La proposta è stata presentata nel quadro del primo pacchetto sulla mobilità e la procedura legislativa è stata organizzata insieme ad altre due proposte legislative, una sui periodi di riposo dei conducenti e le norme sul tachigrafo e una sulle disposizioni di applicazione in materia di legislazione sociale e il distacco dei conducenti.
3. Il Consiglio "Trasporti, telecomunicazioni e energia" ha concordato un orientamento generale il 3 dicembre 2018¹.
4. Il Parlamento europeo ha adottato la propria posizione in prima lettura il 4 aprile 2019.

¹ Doc. 15084/18.

5. Tra ottobre e dicembre 2019 si sono svolti negoziati tra il Parlamento europeo, il Consiglio e la Commissione in vista di un accordo sulla proposta. L'11 dicembre 2019 i negoziatori hanno concordato un testo di compromesso, successivamente approvato dal Comitato dei rappresentanti permanenti il 20 dicembre 2019².
6. La commissione per i trasporti e il turismo (TRAN) del Parlamento europeo ha confermato l'accordo politico il 21 gennaio 2020 e il Consiglio ne ha dato conferma il 20 febbraio 2020³.
7. Nei suoi lavori il Consiglio ha tenuto conto dei pareri del Comitato economico e sociale europeo e del Comitato delle regioni, adottati rispettivamente il 18 gennaio 2018 e il 1° febbraio 2018.
8. Tenendo conto del suddetto accordo e a seguito della messa a punto giuridico-linguistica, il Consiglio "Affari generali" del 24 marzo 2020 è stato invitato ad adottare la posizione del Consiglio in prima lettura, conformemente alla procedura legislativa ordinaria di cui all'articolo 294 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

II. OBIETTIVO

9. L'obiettivo generale della proposta è modernizzare le norme che disciplinano l'accesso alla professione di trasportatore su strada e al mercato del trasporto su strada al fine di garantire il buon funzionamento del mercato unico del trasporto su strada. Tale risultato è raggiunto adattando le norme esistenti alle circostanze attuali e ampliando l'ambito di applicazione dei regolamenti, così da affrontare le carenze nelle norme e nella relativa applicazione. In particolare sono stati aggiornati i requisiti di cui al regolamento (CE) n. 1071/2009 relativi all'esercizio della professione di trasportatore su strada al fine di contrastare le società di comodo e la concorrenza sleale. Sono state inoltre estese le norme sul cabotaggio contenute nel regolamento (CE) n. 1072/2009 al fine di evitare l'abuso di dette disposizioni. In entrambi i regolamenti sono state ulteriormente chiarite le pertinenti norme di controllo e la cooperazione amministrativa tra le autorità competenti di Stati membri diversi sarà facilitata per garantire parità di condizioni e di attuazione per tutti gli operatori in tutti gli Stati membri.

² Doc. 15085/19.

³ Doc. 5424/20 + ADD 1-4.

III. ANALISI DELLA POSIZIONE DEL CONSIGLIO IN PRIMA LETTURA

A) Informazioni generali

10. 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.

B) Questioni politiche fondamentali

11. Il testo di compromesso che si rispecchia nella posizione del Consiglio in prima lettura contiene gli elementi fondamentali riportati di seguito.

a) Veicoli commerciali leggeri fra 2,5 e 3,5 tonnellate (regolamento (CE) n. 1071/2009 e regolamento (CE) n. 1072/2009)

12. La Commissione ha proposto inizialmente di rendere talune norme di cui al regolamento (CE) n. 1071/2009 obbligatorie per i trasportatori che operano esclusivamente con veicoli commerciali leggeri di massa ammissibile non superiore a 3,5 tonnellate; la Commissione non ha proposto un'estensione analoga nel regolamento (CE) n. 1072/2009. Analogamente alla posizione del Parlamento, il Consiglio sostiene l'inclusione di tali veicoli nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 1071/2009 (articolo 1, paragrafo 4) nel caso in cui la loro massa massima ammissibile, compresi eventuali rimorchi o semirimorchi, superi 2,5 tonnellate ed essi operino nel settore dei trasporti internazionali per conto terzi. Per ragioni di coerenza la posizione del Consiglio include anche detti veicoli nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 1072/2009 (articolo 1, paragrafo 5).

13. La posizione del Consiglio prevede un periodo di transizione di 21 mesi prima che i pertinenti veicoli commerciali leggeri rientrino nell'ambito di applicazione dei regolamenti. Tale periodo di transizione sarà essenziale per consentire ai trasportatori di apprestare tutti i documenti richiesti e completare le procedure amministrative necessarie per i conducenti dei pertinenti veicoli commerciali leggeri. La Commissione dovrebbe altresì utilizzare questo periodo per adottare atti di esecuzione (ai sensi del regolamento (CE) n. 1071/2009 (articolo 16)) in cui si stabiliscano nel dettaglio le funzionalità grazie a cui, durante i controlli su strada, siano messi a disposizione delle autorità competenti i dati relativi 1) al numero di immatricolazione dei veicoli di un'impresa, 2) al numero di persone occupate nell'impresa e 3) al fattore di rischio di un'impresa quando sarà stata adottata una formula comune per calcolare il fattore di rischio ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 2, della direttiva 2006/22/CE.

b) Condizioni relative ai requisiti per l'esercizio della professione di trasportatore su strada (regolamento (CE) n. 1071/2009)

14. La posizione del Consiglio conferma la necessità di modificare tre dei quattro requisiti per l'esercizio della professione di trasportatore su strada, sulla base di quanto proposto dalla Commissione, al fine di garantire una concorrenza leale e il corretto funzionamento del mercato unico del trasporto su strada.

15. Per quanto riguarda il requisito di stabilimento, il Consiglio conviene che è necessario garantire un collegamento più chiaro tra le attività dell'impresa e lo Stato membro in cui questa è stabilita. La Commissione ha proposto di aggiungere due ulteriori criteri ai tre esistenti. La posizione del Consiglio include due ulteriori criteri obbligatori, portando così a sette il numero totale di criteri da rispettare a norma dell'articolo 5. Le proposte del Parlamento di cui agli emendamenti 130, 131, 132 e 133 non sono state mantenute, in quanto la maggior parte degli elementi ivi contenuti è contemplata a sufficienza dall'elenco definitivo di criteri. La posizione del Consiglio include anche due criteri facoltativi che gli Stati membri possono imporre alle imprese di trasporto.

16. Sulla base della posizione del Parlamento (emendamento 128), il Consiglio conviene di includere nell'articolo 5 una disposizione che obbliga un'impresa ad assicurare che i veicoli utilizzati nel trasporto internazionale ritornino a una delle sedi di attività dell'impresa almeno una volta ogni otto settimane; inizialmente il Parlamento aveva previsto che tornassero ogni quattro settimane. La Commissione ha accettato tale disposizione in vista del compromesso generale, ma ha rilasciato una dichiarazione in cui deplora detto aspetto dell'accordo in quanto tale obbligo di tornare potrebbe comportare inefficienze nel sistema di trasporti e un aumento di emissioni, inquinamento e congestioni non necessari.
17. Il Consiglio concorda in via generale con la proposta della Commissione di chiarire e armonizzare ulteriormente la valutazione dell'onorabilità. Oltre a riformulare il testo dell'articolo 6, paragrafi 1 e 2, il Consiglio ha accettato la proposta del Parlamento (emendamento 134) di includere il cabotaggio non autorizzato nell'elenco dei reati o delle infrazioni gravi di cui al paragrafo 1, terzo comma, lettera b). La posizione del Consiglio prevede che la Commissione adotti atti di esecuzione secondo la procedura d'esame al fine di stabilire un elenco di categorie, tipi e livelli di gravità delle infrazioni gravi che, oltre alle categorie e ai tipi di cui all'allegato IV, possono comportare la perdita dell'onorabilità.
18. Il Consiglio concorda con la proposta della Commissione di introdurre nell'articolo 7 condizioni specifiche e meno rigide da rispettare per quanto riguarda l'idoneità finanziaria per gli operatori che operano esclusivamente con veicoli commerciali leggeri. Per agevolare alle imprese di nuova istituzione l'accesso al mercato, il Consiglio propone di chiarire i mezzi con cui le imprese possono dimostrare la propria idoneità finanziaria.
19. Il Consiglio concorda con la proposta della Commissione di eliminare la disposizione di cui all'articolo 3, paragrafo 2, che consente agli Stati membri di imporre, oltre ai quattro esistenti, requisiti supplementari che le imprese devono rispettare per esercitare la professione di trasportatore su strada. La posizione del Consiglio consente invece agli Stati membri di introdurre requisiti specifici relativi ai criteri di stabilimento (articolo 5, paragrafo 2) e ai criteri di idoneità finanziaria (articolo 7), come anche dispense dall'esame di cui all'articolo 8, paragrafo 1, per le imprese di trasporto su strada che operano solo con veicoli commerciali leggeri e possono dimostrare la propria idoneità professionale sulla base dell'esperienza maturata (articolo 9).

20. Per quanto concerne l'idoneità professionale (articolo 8, paragrafo 5), il Consiglio concorda con la proposta del Parlamento (emendamento 138) di consentire agli Stati membri di promuovere una formazione periodica sulle materie elencate nell'allegato I a intervalli di tre anni, riducendo il periodo rispetto ai dieci anni iniziali.
- c) Esecuzione e controlli (regolamento (CE) n. 1071/2009 e regolamento (CE) n. 1072/2009)**
21. Nel regolamento (CE) n. 1071/2009 la Commissione ha proposto solo un aggiornamento dell'articolo 12 sui "controlli", mentre nel regolamento (CE) n. 1072/2009 ha proposto di aggiungere un nuovo articolo per introdurre "controlli". Il Consiglio concorda in linea generale con l'importanza dei controlli e dell'esecuzione in entrambi i regolamenti e conviene che la procedura e i controlli debbano essere spiegati in modo più dettagliato.
22. Nel regolamento (CE) n. 1071/2009 (articolo 12, paragrafo 1), il Consiglio concorda di introdurre controlli periodici dei requisiti di cui all'articolo 3. A tal fine gli Stati membri devono prendere in considerazione ispezioni in loco nei locali dell'impresa e tener conto del fattore di rischio di un'impresa sulla base del sistema di classificazione del rischio istituito nella direttiva 2006/22/CE, sistema che dovrà essere esteso altresì a tutte le infrazioni di cui all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 1071/2009.
23. Nel regolamento (CE) n. 1072/2009 il Consiglio concorda con la proposta della Commissione di includere l'articolo 10 bis che impone agli Stati membri di effettuare un numero minimo di controlli sul cabotaggio e di organizzare anche un minimo di due controlli su strada concertati all'anno. Sulla base di una proposta del Parlamento (emendamento 174) il Consiglio conviene che ciascuno Stato membro provveda affinché sia applicata una strategia di esecuzione nazionale coerente e che tale strategia si debba concentrare sulle imprese che presentano un elevato fattore di rischio (emendamento 175). Il Consiglio concorda altresì con la proposta del Parlamento di includere controlli sul cabotaggio nel corso dei controlli previsti dalla direttiva 2006/22/CE (emendamento 174), mentre non è d'accordo con gli emendamenti 176, 177, 178 e 179 del Parlamento in quanto sarebbero di difficile realizzazione a causa di problematiche tecniche.

**d) Dichiarazione di inidoneità del gestore dei trasporti e sua riabilitazione
(regolamento (CE) n. 1071/2009)**

24. Il Consiglio concorda con la proposta della Commissione di armonizzare (a un anno) il periodo minimo entro il quale può essere riabilitato un gestore dei trasporti che ha perso l'onorabilità (articolo 14). Il Consiglio concorda inoltre in via generale con una proposta del Parlamento (emendamento 140), ma ha deciso di non incaricare la Commissione di redigere un elenco di misure di riabilitazione e di essere invece più specifico includendo nel regolamento il requisito secondo cui un gestore dei trasporti che ha perso l'onorabilità deve dimostrare di aver seguito un periodo minimo di formazione o di aver sostenuto un esame che dimostri la sua conoscenza delle materie elencate nella parte I dell'allegato I.

e) Cooperazione amministrativa (regolamento (CE) n. 1071/2009)

25. Il Consiglio concorda con la proposta della Commissione di includere ulteriori elementi nei registri elettronici nazionali (articolo 16) e di indicare maggiori dettagli in merito alla cooperazione amministrativa tra Stati membri (articolo 18). Detti elementi dovrebbero consentire un'esecuzione più efficace delle norme modificate.

26. Il Consiglio conviene di aggiungere tre delle quattro categorie di informazioni che la Commissione ha proposto di aggiungere nei registri elettronici nazionali (articolo 16, paragrafo 2): 1) il numero di immatricolazione dei veicoli a disposizione dell'impresa, 2) il numero di persone occupate nell'impresa e 3) il fattore di rischio dell'impresa. Il Parlamento (emendamento 143) ha inoltre proposto di includere in detti registri i contratti di lavoro, ma il Consiglio non ha potuto accettare tale proposta. Il Consiglio concorda con il Parlamento (emendamento 148) che dette nuove informazioni dovrebbero essere messe a disposizione delle autorità competenti durante i controlli su strada, ma non (emendamento 148) che vi si dovrebbe provvedere mediante un atto delegato; propone invece di incaricare la Commissione di provvedervi in virtù delle competenze di esecuzione.

27. Il Consiglio concorda, all'articolo 16, paragrafo 2, che l'autorità interpellata debba fornire le informazioni richieste relativamente a infrazioni gravi (lettera e)) e al nome delle persone dichiarate inidonee (lettera f)) entro cinque giorni, e non entro i 30 giorni previsti precedentemente.
28. Il Consiglio conviene di definire in modo più dettagliato i termini della cooperazione amministrativa tra gli Stati membri, come previsto dall'articolo 18. Concorda di esplicitare chiaramente il principio di stretta e pronta cooperazione (articolo 18, paragrafo 2), come proposto dal Parlamento (emendamento 149). La posizione del Consiglio definisce, all'articolo 18, paragrafo 5, un periodo massimo (di trenta giorni) entro cui gli Stati membri devono rispondere a richieste motivate; gli Stati membri possono concordare tra loro di ridurre tale periodo. Il Consiglio è altresì del parere, all'articolo 18, paragrafo 7, che, entro dieci giorni dalla presentazione di una richiesta iniziale, uno Stato membro dovrebbe essere in grado di chiedere allo Stato membro richiedente di fornire elementi a sostegno della sua richiesta. Entro lo stesso periodo di dieci giorni lo Stato membro che ha ricevuto la richiesta può anche informare lo Stato membro richiedente di eventuali problemi connessi alla richiesta, così da poter trovare la soluzione alle eventuali difficoltà. Anche alla Commissione potrebbe essere chiesto di adottare misure opportune. Infine, il Consiglio conviene di includere, all'articolo 18, paragrafo 9, disposizioni in merito agli aspetti relativi alla protezione dei dati e al fatto che detta cooperazione amministrativa deve essere fornita a titolo gratuito; è stato inoltre chiarito che una richiesta di informazioni non osta a che le autorità competenti adottino misure per indagare e prevenire possibili infrazioni del regolamento.
29. La posizione del Consiglio spiega, all'articolo 18, paragrafo 8, che, per agevolare la cooperazione amministrativa e l'assistenza reciproca, sarà necessario fare ricorso sia al sistema di scambio di messaggi – ossia i registri europei delle imprese di trasporto su strada (*European Registers of Road Transport Undertakings* - ERRU) – in merito alle condanne e sanzioni per le infrazioni gravi sia al sistema di informazione del mercato interno (IMI). A tal fine il Consiglio propone di modificare il regolamento IMI (regolamento (UE) n 1024/2012) per far rientrare il regolamento (UE) n. 1071/2009 nell'ambito di applicazione del regolamento IMI, nonché di modificare di conseguenza il titolo dell'atto modificativo. Dato che si dovrà ricorrere ai due sistemi in modo parallelo e complementare, in funzione delle informazioni da scambiare, il Consiglio non ha potuto accettare la proposta del Parlamento, di cui all'emendamento 150, di attuare la cooperazione amministrativa solo tramite il sistema di informazione del mercato interno (IMI).

30. La proposta del Parlamento di includere una disposizione dettagliata e misure di accompagnamento per facilitare ulteriormente la cooperazione amministrativa (emendamento 155) non è stata accolta in quanto è emerso chiaramente che il regolamento contiene elementi sufficienti a garantire una cooperazione efficace.

f) Trasporti di cabotaggio (regolamento (CE) n. 1072/2009)

31. La Commissione ha proposto di rendere le norme sul cabotaggio di cui all'articolo 8 di più facile esecuzione eliminando il numero massimo di trasporti di cabotaggio e riducendo il numero massimo di giorni per effettuare tali trasporti di cabotaggio. Il Consiglio non concorda con la proposta della Commissione sul cabotaggio e ha deciso di mantenere il modello in vigore che prevede tre trasporti di cabotaggio in sette giorni.

32. La posizione del Consiglio introduce all'articolo 8, paragrafo 2 bis, il nuovo concetto di periodo di incompatibilità di quattro giorni dopo ciascun periodo di trasporti di cabotaggio in uno Stato membro. Nell'emendamento 170 il Parlamento aveva previsto un concetto analogo, ma alla fine è stato mantenuto il modello del Consiglio. Tale periodo di incompatibilità deve garantire che i trasporti di cabotaggio non siano effettuati in modo da costituire un'attività permanente o continuativa nello Stato membro in cui è stato effettuato il cabotaggio.

33. Il Consiglio concorda con la proposta della Commissione e del Parlamento (emendamento 171) che è opportuno precisare all'articolo 8, paragrafo 3, la necessità che il trasportatore produca prove attestanti chiaramente il rispetto delle norme sul cabotaggio, che tali prove possono essere prodotte anche con mezzi elettronici e che in casi pertinenti il conducente può contattare la sede centrale perché lo aiuti a produrre le prove.

34. Sulla base di un'idea iniziale del Parlamento (emendamento 164), la posizione del Consiglio introduce all'articolo 10 l'opzione che gli Stati membri applichino le norme sul cabotaggio alle operazioni di trasporto combinato, come previsto dalla direttiva 92/106/CE. La Commissione ha accettato tale disposizione in vista del compromesso generale, ma ha rilasciato una dichiarazione in cui deplora detto aspetto dell'accordo in quanto potrebbe ridurre l'efficacia del sostegno a favore delle operazioni di trasporto multimodale delle merci.

g) Responsabilità (regolamento (CE) n. 1072/2009)

35. Il Consiglio concorda con la proposta della Commissione di introdurre l'articolo 14 bis per specificare che gli Stati membri devono stabilire norme che assoggetterebbero speditori, spedizionieri, contraenti e subcontraenti a sanzioni qualora questi fossero a conoscenza del fatto – o, alla luce di tutte le circostanze del caso, avrebbero dovuto sapere – che i servizi di trasporto da essi commissionati comportano infrazioni del regolamento.

h) Esercizio della delega e procedura di comitato (regolamento (CE) n. 1071/2009 e regolamento (CE) n. 1072/2009)

36. Mentre la Commissione ha proposto, agli articoli 6 e 8 del regolamento (CE) n. 1071/2009, di conferire alla Commissione il potere di adottare atti delegati, il Consiglio concorda solo di conferirle il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 8, paragrafo 9. È d'accordo di conferire alla Commissione il potere di adottare atti di esecuzione al fine di stabilire un elenco di categorie, tipi e livelli di gravità delle infrazioni gravi a norma dell'articolo 6.

37. Nella sua proposta di modifica del regolamento (CE) n. 1072/2009, la Commissione ha proposto di introdurre il conferimento del potere di adottare atti delegati. La posizione del Consiglio conferisce alla Commissione il potere di adottare atti delegati, ma solo per quanto contemplato dall'articolo 4, paragrafo 4, e dall'articolo 5, paragrafo 4. La posizione del Consiglio non conferisce alla Commissione il potere di adeguare il periodo di validità della licenza comunitaria (articolo 4, paragrafo 2), come proposto invece dalla Commissione.

i) Relazioni e riesame (regolamento (CE) n. 1071/2009 e regolamento (CE) n. 1072/2009)

38. Al fine di consentire alla Commissione di valutare il funzionamento dei regolamenti modificati, la posizione del Consiglio rispecchia quanto richiesto anche dal Parlamento e fornisce orientamenti più chiari in merito agli elementi su cui devono vertere le relazioni della Commissione, i termini temporali entro cui quest'ultima è tenuta a elaborare le relazioni e le informazioni che gli Stati membri devono condividere con la Commissione.

39. Nel regolamento (CE) n. 1071/2009 la sostanza degli emendamenti del Parlamento (emendamenti 156, 157, 158, 159, 160, 161 e 162) è stata mantenuta nell'articolo 26. Il Consiglio concorda altresì con la proposta del Parlamento (emendamento 163) di far redigere una relazione dettagliata sulla cooperazione amministrativa tra gli Stati membri.
40. Come proposto dal Parlamento (emendamento 182), il Consiglio concorda che gli Stati membri devono informare la Commissione in merito alle proprie strategie di esecuzione nazionali a norma del regolamento (CE) n. 1072/2009 (articolo 17, paragrafo 3). Il Consiglio concorda con il Parlamento (emendamento 183) anche sul fatto che la Commissione dovrebbe elaborare una relazione sullo stato del mercato dell'Unione del trasporto su strada (articolo 17, paragrafo 4).
41. Il Consiglio concorda con il Parlamento in merito all'inclusione di una clausola di riesame per entrambi i regolamenti.

j) Altri elementi della posizione del Consiglio:

- a) all'articolo 11, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 1071/2009, il terzo comma è soppresso in quanto obsoleto;
- b) un chiarimento è aggiunto nell'allegato IV del regolamento (CE) n. 1071/2009;
- c) all'articolo 4 del regolamento (CE) n. 1072/2009 la posizione del Consiglio spiega che i veicoli commerciali leggeri devono essere menzionati nella licenza comunitaria.

k) Altre proposte della Commissione o emendamenti del Parlamento non inclusi nella posizione del Consiglio in prima lettura

42. Essi comprendono in particolare:
- a) un riferimento al trasporto di container vuoti o di pallet all'articolo 1 del regolamento (CE) n. 1072/2009;
 - b) una modifica della definizione di "trasporti di cabotaggio" all'articolo 2 del regolamento (CE) n. 1072/2009;

- c) una definizione di "transito" nel regolamento (CE) n. 1072/2009 (emendamento 167) in quanto tale aspetto è contemplato nella proposta che stabilisce norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada;
- d) la proposta del Parlamento (emendamento 58) secondo cui essere dotati di tachigrafi intelligenti dovrebbe essere uno dei requisiti per una licenza comunitaria (articolo 4 del regolamento (CE) n. 1072/2009), in quanto tale aspetto è contemplato dalla proposta che modifica il regolamento (UE) n. 165/2014 per quanto riguarda il posizionamento per mezzo dei tachigrafi;
- e) l'emendamento 172 del Parlamento all'articolo 9 del regolamento (CE) n. 1072/2009 per quanto riguarda la retribuzione e le ferie annuali retribuite, in quanto tale aspetto è contemplato dalla proposta che stabilisce norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada.

IV. CONCLUSIONE

- 43. La posizione del Consiglio in prima lettura rispecchia pienamente il compromesso raggiunto nei negoziati tra il Consiglio e il Parlamento europeo, con il contributo della Commissione. Tale compromesso è confermato dalla lettera della presidente della commissione TRAN del Parlamento europeo al presidente del Comitato dei rappresentanti permanenti (23 gennaio 2020). In tale lettera la presidente comunica che raccomanderà ai membri della suddetta commissione, e successivamente alla plenaria, di accettare senza emendamenti, nella seconda lettura del Parlamento, la posizione del Consiglio in prima lettura, fatta salva la messa a punto da parte dei giuristi-linguisti delle due istituzioni.
- 44. Il Consiglio ritiene pertanto che la sua posizione in prima lettura rappresenti un risultato equilibrato e che, una volta adottati, i regolamenti modificati miglioreranno il funzionamento del mercato unico del trasporto su strada e contribuiranno a garantire la parità di condizioni nel settore del trasporto su strada grazie a un ulteriore chiarimento delle norme e a una migliore cooperazione tra le autorità, che garantiranno un controllo e un'esecuzione migliori.