



Bruxelles, 11 febbraio 2020
(OR. en)

Fascicoli interistituzionali:

2017/0121(COD)

2017/0122(COD)

2017/0123(COD)

5424/20
ADD 4

TRANS 25
SOC 29
EMPL 21
MI 11
COMPET 13
CODEC 37

NOTA PUNTO "I/A"

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Comitato dei rappresentanti permanenti (parte prima)/Consiglio
n. doc. Comm.:	ST 9668/17 ST 9670/17 ST 9671/17
Oggetto:	Primo pacchetto sulla mobilità 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 Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 per quanto riguarda le prescrizioni minime in materia di periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, di interruzioni minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali e il regolamento (UE) n. 165/2014 per quanto riguarda il posizionamento per mezzo dei tachigrafi Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda le prescrizioni di applicazione e fissa 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 – Accordo politico

Dichiarazioni della Commissione e degli Stati membri.

Dichiarazione della Commissione

La Commissione prende atto dell'accordo provvisorio sugli aspetti sociali e di mercato del primo pacchetto sulla mobilità raggiunto dal Consiglio e dal Parlamento europeo durante il quarto trilaterale tenutosi l'11 e il 12 dicembre 2019.

La Commissione si rammarica del fatto che l'accordo politico raggiunto dal Consiglio e dal Parlamento europeo includa elementi che non sono in linea con le ambizioni del Green Deal europeo e con l'approvazione del Consiglio europeo dell'obiettivo di realizzare un'UE a impatto climatico zero entro il 2050. Tali elementi sono il ritorno obbligatorio del veicolo nello Stato membro di stabilimento ogni otto settimane e le restrizioni imposte alle operazioni di trasporto combinato. Tali misure non facevano parte delle proposte della Commissione adottate il 31 maggio 2017 e non sono state oggetto di una valutazione d'impatto. L'obbligo di ritorno degli autocarri comporterà inefficienze nel sistema di trasporto e un inutile aumento delle emissioni, dell'inquinamento e del traffico, mentre le restrizioni al trasporto combinato ne ridurranno l'efficacia come sostegno alle operazioni di trasporto multimodale delle merci.

I miglioramenti sociali contenuti in tale proposta sono significativi. La Commissione procederà ora a un'attenta valutazione dell'impatto di questi due aspetti sul clima, sull'ambiente e sul funzionamento del mercato unico. La Commissione agirà in tal modo tenendo conto del Green Deal e delle misure intese a decarbonizzare i trasporti e a tutelare l'ambiente, garantendo nel contempo il buon funzionamento del mercato unico.

Dopo la valutazione d'impatto la Commissione eserciterà, se necessario, il proprio diritto di presentare una proposta legislativa mirata prima dell'entrata in vigore delle due disposizioni.

Dichiarazione della Bulgaria, di Cipro, dell'Ungheria, della Lettonia, della Lituania, di Malta, della Polonia e della Romania

La Bulgaria, Cipro, l'Ungheria, la Lettonia, la Lituania, Malta, la Polonia e la Romania esprimono profonda preoccupazione per il fatto che l'accordo provvisorio relativo al primo pacchetto sulla mobilità contraddice la libertà fondamentale relativa alla prestazione di servizi nel mercato unico, il principio della libera circolazione dei lavoratori, nonché le politiche e gli obiettivi cruciali dell'UE in materia di clima.

In particolare, il ritorno obbligatorio dei veicoli pesanti nello Stato membro di stabilimento almeno una volta ogni otto settimane è in contraddizione con gli ambiziosi obiettivi dell'UE in materia di clima, stabiliti dalla Commissione europea nel nuovo Green Deal l'11 dicembre 2019. Tale obbligo, se adottato, comporterà un notevole aumento del numero dei percorsi a vuoto degli autocarri sulle strade europee e, come conseguenza, un aumento sostanziale delle emissioni di CO₂ del settore dei trasporti, settore che è già responsabile di circa un quarto delle emissioni di gas a effetto serra nell'UE.

Malgrado i nostri sforzi volti a evidenziare questi punti e a dispetto delle prove scientifiche provenienti da studi sull'impatto di tale obbligo sull'aumento dei percorsi a vuoto e delle emissioni di CO₂, non vi è alcuna sensibilità quanto all'impatto previsto di tale disposizione e le argomentazioni logiche vengono respinte. Nel contempo, sebbene l'agenda "Legiferare meglio" richieda una valutazione d'impatto a livello dell'UE per tutte le misure di questo tipo, non è stata ancora presentata alcuna valutazione.

Il ritorno dei veicoli nello Stato membro di stabilimento è solo un esempio delle misure eccessivamente restrittive e discriminatorie proposte nel primo pacchetto sulla mobilità. Nutriamo preoccupazioni analoghe riguardo alle restrizioni relative al cabotaggio sotto forma di un eccessivo periodo di incompatibilità. Tale periodo di incompatibilità equivale a una misura protezionistica, che avrà un effetto assai negativo sul mercato unico. Secondo le stime di autorevoli istituti di ricerca, il ritorno obbligatorio degli autocarri e le restrizioni imposte ai trasporti di cabotaggio causeranno un aumento delle emissioni di CO₂ di milioni di tonnellate all'anno.

Un altro importante motivo di preoccupazione è costituito dal fatto che il ritorno obbligatorio dei veicoli porrà in una posizione di svantaggio gli Stati membri che, a causa della loro ubicazione geografica, avranno grandi difficoltà a fornire servizi di trasporto su gomma nel mercato unico, dal momento che i loro veicoli dovranno coprire distanze molto maggiori e superare notevoli ostacoli naturali, in particolare nel caso delle isole.

La concorrenza sleale da parte di operatori di paesi terzi è un altro fattore che non è stato adeguatamente considerato. Ciò è particolarmente preoccupante in quanto la soluzione da attuare avrà effetti a lungo termine non solo sul settore dei trasporti, ma anche sull'economia dell'UE nel suo complesso.

Il settore dei trasporti merita un quadro giuridico dell'UE equo e solido, che ne stimoli ulteriormente lo sviluppo, prevedendo nel contempo norme realistiche e applicabili. Anziché proporre disposizioni equilibrate e un autentico compromesso, l'accordo provvisorio impone misure restrittive, sproporzionate e protezionistiche.

Il primo pacchetto sulla mobilità è un fascicolo fondamentale per il mercato unico europeo, nonché per il settore dei trasporti su strada. Oggi più che mai dobbiamo preservare il buon funzionamento del mercato unico e delle economie di tutti gli Stati membri dell'UE, mantenendo la coerenza con altre politiche dell'UE.

Dichiarazione del Belgio

Il Belgio ha preso atto dei risultati dell'accordo provvisorio raggiunto l'11 dicembre tra il Parlamento europeo e il Consiglio sul pilastro sociale e il pilastro "mercato" del primo pacchetto mobilità.

Il Belgio si compiace del notevole miglioramento delle condizioni di lavoro dei conducenti di autocarri, in particolare tramite il divieto del riposo settimanale in cabina e l'applicazione del distacco ai trasporti di cabotaggio. In futuro dovrebbe essere instaurata una migliore parità di condizioni, attraverso l'integrazione dei veicoli commerciali leggeri nell'ambito di applicazione dell'intero pacchetto sulla mobilità, il ritorno alla sede degli autocarri ogni otto settimane e l'ambizioso calendario per l'introduzione di nuovi tachigrafi intelligenti che consentiranno di migliorare l'applicazione delle norme esistenti e di quelle nuove.

Il Belgio ritiene pertanto incoerente restringere ulteriormente l'accesso al mercato imponendo un periodo di incompatibilità di quattro giorni per il cabotaggio mentre, nel contempo l'Unione europea garantirà una convergenza sociale verso l'alto.

A nostro avviso il periodo di incompatibilità costituisce una barriera commerciale contraria allo spirito del mercato interno, nonché all'efficienza della catena logistica, poiché i trasporti di cabotaggio consentono di evitare percorsi a vuoto.

Deploriamo inoltre l'inclusione di una proposta sul distacco di lunga durata, che non figurava nella proposta della Commissione né negli accordi dei due colegislatori e che non è stata ancora valutata attentamente.

Malgrado gli elementi positivi sotto l'aspetto sociale contenuti nel pacchetto, il Belgio si asterrà pertanto dal pronunciarsi sull'accordo.

Dichiarazione dell'Estonia

L'Estonia sostiene pienamente gli obiettivi delle proposte originarie del pilastro sociale e del pilastro "mercato" del primo pacchetto sulla mobilità¹, che si proponevano di spianare la strada a norme chiare in materia di trasporti su strada. L'Estonia ritiene che il mercato internazionale del trasporto di merci su strada nell'Unione europea debba conformarsi ai principi generali del mercato unico, nonché essere aperto alla concorrenza, efficiente e rispettoso dell'ambiente. L'Estonia ritiene che i requisiti supplementari non debbano tradursi in un onere amministrativo eccessivo per le imprese o le autorità pubbliche, né essere in conflitto con gli obiettivi della politica dell'Unione europea in materia di clima.

Nel corso dei negoziati sul pacchetto, l'Estonia ha adottato un approccio costruttivo, cercando di prendere in considerazione e sostenere le proposte intese a migliorare le condizioni di lavoro dei conducenti, a contrastare le pratiche di mercato illegali e a ridurre gli effetti negativi sull'ambiente. Tuttavia, i negoziati hanno portato a un accordo che pone i vettori estoni in una situazione di svantaggio competitivo, in particolare imponendo alle imprese di trasporto su strada l'obbligo di organizzare l'attività della propria flotta in modo tale da garantire che i veicoli ritornino nello Stato membro di stabilimento entro otto settimane dalla partenza ("ritorno obbligatorio dei veicoli").

¹ 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 (COM(2017) 281).

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:52017PC0281>

Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 per quanto riguarda le prescrizioni minime in materia di periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, di interruzioni minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali e il regolamento (UE) n. 165/2014 per quanto riguarda il posizionamento per mezzo dei tachigrafi (COM(2017) 277).

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:52017PC0277>

Proposta di DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda le prescrizioni di applicazione e fissa 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 (COM(2017) 278).

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:52017PC0278>

Tale obbligo non figurava nel pacchetto iniziale e non è stato oggetto di una valutazione d'impatto accurata, il che desta preoccupazioni in merito alla sua compatibilità con l'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016².

In secondo luogo, il fatto che i veicoli ritornino nello Stato membro di stabilimento limita l'area geografica delle operazioni delle imprese di trasporto su strada di tale Stato membro e pertanto non è in linea con l'obiettivo del primo pacchetto sulla mobilità di garantire condizioni di parità.

In terzo luogo, poiché tale obbligo accresce il numero dei percorsi a vuoto e le emissioni di CO₂, l'Estonia ritiene che tale requisito sia in contraddizione con gli obiettivi della politica dell'UE in materia di clima e con gli obiettivi dell'accordo di Parigi. Ciò non è conforme alle conclusioni del Consiglio europeo del 12 dicembre 2019³.

Inoltre, l'Estonia ritiene che tale requisito sia sproporzionato, in quanto l'accordo già contiene misure volte a combattere il fenomeno delle cosiddette "società di comodo". Il ritorno obbligatorio dei veicoli rischia di incentivare tali pratiche e in aggiunta incoraggerà le imprese di trasporto su strada di Stati membri periferici a trasferire la propria sede, causando una diminuzione dei posti di lavoro e del gettito fiscale.

Infine, poiché la misura può potenzialmente aumentare i volumi del traffico, l'Estonia è preoccupata dell'impatto che avrà sulla sicurezza stradale.

Di conseguenza, e ribadendo nuovamente il suo sostegno agli obiettivi delle proposte originarie del pilastro sociale e del pilastro "mercato" del primo pacchetto sulla mobilità, l'Estonia si rammarica del fatto che il ritorno obbligatorio dei veicoli sia stato incluso nell'accordo. Alla luce del contesto sopra descritto, l'Estonia esprimerà un voto contrario a detto accordo.

² Accordo interistituzionale "Legiferare meglio" tra il Parlamento europeo, il Consiglio dell'Unione europea e la Commissione europea.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX%3A32016Q0512%2801%29>

³ Sezione I, punto 5: *Tutte le pertinenti normative e politiche dell'UE devono essere coerenti con l'obiettivo della neutralità climatica e contribuirvi, nel rispetto della parità di condizioni. /.../*

<https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-29-2019-INIT/it/pdf>