



## Relazione

### ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge n. 234/2012

#### Oggetto dell'atto:

Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica i regolamenti (CE) n. 80/2009, (UE) n. 996/2010 e (UE) n. 165/2014 per quanto riguarda alcuni obblighi di comunicazione nei settori del trasporto aereo e su strada.

- **Codice della proposta:** COM(2923) 591 final del 17/10/2023
- **Codice inter-istituzionale:** 2023/0361 (COD)
- **Amministrazione con competenza prevalente:** Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Ministero delle Imprese e del Made in Italy limitatamente a quanto inerente alla parte relativa alla modifica del Reg. UE n. 165/2014, segnatamente l'art. 24, par. 5 del medesimo.

\*\*\*

#### Premessa: finalità e contesto

##### quadro normativo:

- Regolamento (CE) n. 80/2009 (di competenza MIT);
- Regolamento (UE) 996/2010 (di competenza MIT);
- Regolamento (UE) 165/2014 (di competenza MIMIT): sul punto, si precisa che la proposta di modifica di cui all'oggetto trova già parziale attuazione con il Decreto del Ministro delle Imprese e del Made in Italy 23 febbraio 2023, art. 13, rubricato "Codici ed elenco dei Centri tecnici", segnatamente il comma 2, nel quale si dispone che "Sulla base delle comunicazioni del Ministero e delle Camere, l'Unioncamere forma l'elenco dei Centri tecnici autorizzati di cui all'art. 3, comma 5, del decreto ministeriale 31 ottobre 2003, n. 361. L'elenco è pubblico, reso liberamente consultabile mediante la pubblicazione sul sito web dell'Unioncamere".

##### Riferimenti

Nella comunicazione della Commissione "Competitività a lungo termine dell'UE: prospettive oltre il 2030" viene sottolineata l'importanza di un sistema normativo che garantisca il raggiungimento degli obiettivi a costi minimi. La Commissione si è impegnata a imprimere un nuovo slancio alla razionalizzazione e alla semplificazione degli obblighi di comunicazione, con l'obiettivo ultimo di ridurre tali oneri del 25 %, senza compromettere i relativi obiettivi strategici.

##### Finalità generali

In un contesto in cui la razionalizzazione degli obblighi di comunicazione e la riduzione degli oneri amministrativi costituiscono una priorità, la proposta mira a eliminare o razionalizzare gli obblighi di comunicazione specifici per le autorità pubbliche e soggetti privati, in particolare per quanto riguarda i trasporti stradali e aerei.

Con specifico riferimento alla proposta di modifica del Regolamento (UE) 165/2014, nella relazione di accompagnamento alla proposta di riforma si rinvengono le finalità di seguito riportate.

"Nella sua comunicazione "Competitività a lungo termine dell'UE: prospettive oltre il 2030", la Commissione ha sottolineato l'importanza di un sistema normativo che garantisca il raggiungimento degli obiettivi a costi minimi. Si è pertanto impegnata a imprimere un nuovo slancio alla razionalizzazione e alla semplificazione degli obblighi di comunicazione, con l'obiettivo ultimo di ridurre tali oneri del 25 %, senza compromettere i relativi obiettivi strategici". È bene evidenziare che gli obblighi di comunicazione svolgono un ruolo fondamentale nel garantire una corretta applicazione e un monitoraggio adeguato della legislazione.

<sup>1</sup> COM(2023) 168 final.

Nel complesso, i loro costi sono ampiamente compensati dai benefici che apportano, in particolare per quanto riguarda il monitoraggio e la garanzia della conformità alle principali misure strategiche. Essi possono tuttavia anche imporre oneri sproporzionati ai portatori di interessi, in particolare alle PMI e alle microimprese, anche alla luce dei progressi organizzativi e tecnologici che richiedono un adeguamento delle forme originarie degli obblighi di comunicazione. Il loro accumulo nel tempo può dare luogo a obblighi ridondanti, doppi o obsoleti, frequenze e tempistiche inefficienti o metodi di raccolta delle informazioni inadeguati. La razionalizzazione degli obblighi di comunicazione e la riduzione degli oneri amministrativi costituiscono pertanto una priorità. In tale contesto, la presente proposta mira a semplificare le iniziative nel settore dei trasporti, in particolare per quanto riguarda i trasporti stradali e aerei.

La proposta mira, dunque, a eliminare o razionalizzare gli obblighi di comunicazione specifici per le autorità pubbliche, come illustrato di seguito, nel rispetto degli obblighi previsti dal regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>2</sup> in base ai quali gli Stati membri sono tenuti a comunicare alla Commissione la lista delle officine che possono effettuare le installazioni, i controlli e le riparazioni dei tachigrafi e la Commissione è tenuta a pubblicare tali elenchi. Le liste avevano lo svantaggio di fornire solo un'istantanea delle officine autorizzate. I suddetti obblighi sono sostituiti dall'obbligo per gli Stati membri di pubblicare tali informazioni su un sito web accessibile al pubblico e di aggiornarle periodicamente e dall'obbligo per la Commissione di pubblicare l'elenco di tali siti web.

Tale proposta appare coerente con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato e fa parte di un primo pacchetto di misure volte a razionalizzare gli obblighi di comunicazione. Si tratta di una fase di un processo costante volto a esaminare accuratamente gli obblighi di comunicazione esistenti per valutarne la continua pertinenza e renderli più efficienti. Conseguentemente, la razionalizzazione introdotta da queste misure non inciderà sul conseguimento degli obiettivi nel settore normativo interessato, poiché esse non interferiscono con il rispetto degli obblighi di base da parte degli Stati membri. Rispetto alle altre normative dell'Unione europea, si precisa che, nell'ambito del programma di controllo dell'adeguatezza e dell'efficacia della regolamentazione (REFIT), la Commissione verifica che la sua legislazione sia adeguata allo scopo e conforme alle esigenze dei portatori di interessi e che, nel conseguimento dei suoi obiettivi, gli oneri siano ridotti al minimo. La presente proposta fa, pertanto, parte del programma REFIT, in quanto riduce la complessità degli oneri di comunicazione previsti dal quadro giuridico dell'UE. È bene evidenziare che, nonostante alcuni obblighi di comunicazione siano essenziali, essi devono essere quanto più efficienti possibile, evitando sovrapposizioni, eliminando gli oneri inutili e utilizzando il più possibile soluzioni digitali e interoperabili. La presente proposta razionalizza gli obblighi di comunicazione, rendendo così il conseguimento degli obiettivi della legislazione più efficiente e meno oneroso per le autorità pubbliche e per le società.

### **Elementi qualificanti ed innovativi**

La proposta elimina l'obbligo previsto dal regolamento (CE) n. 80/2009 in base al quale i venditori di sistemi telematici di prenotazione (CRS) sono tenuti a presentare ogni quattro anni e su richiesta della Commissione una relazione che descriva nei dettagli la loro struttura proprietaria e il modello di gestione. Tale obbligo nasceva dall'esigenza di impedire che CRS di proprietà di vettori discriminassero i vettori associati di altri CRS. In realtà, l'obbligo appare adesso eccessivo, in quanto le compagnie aeree non sono più proprietarie di CRS e pertanto la presentazione della relazione certificata non è più giustificata. Rimane comunque la possibilità per la Commissione di richiedere tali relazioni. La proposta sopprime, inoltre, l'obbligo di pubblicare un rapporto a livello nazionale sulla sicurezza previsto dal regolamento (UE) n. 996/2010. Il rapporto annuale sulla sicurezza è adesso pubblicato dall'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea (AESA) e l'obbligo di un rapporto di livello nazionale è diventato di conseguenza non giustificato.

## **A. Rispetto dei principi dell'ordinamento europeo**

### **1. Rispetto del principio di attribuzione, con particolare riguardo alla correttezza della base giuridica**

La proposta rispetta il principio di attribuzione; la base giuridica è correttamente individuata negli articoli 91 e 100 paragrafo 2 del TFUE.

In particolare, l'articolo 91 disciplina la procedura legislativa ordinaria che consente l'applicazione di una politica comune dei trasporti prevista dall'articolo 90, mentre l'articolo 100 specifica esplicitamente che le

<sup>2</sup> Regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, che abroga il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (GU L 60 del 28.2.2014, pag. 1).

procedure legislative ordinarie riguardano i trasporti aerei, per vie navigabili, su ferrovie e su strada.
<b>2. Rispetto del principio di sussidiarietà</b>
La proposta rispetta il principio di sussidiarietà in quanto gli obblighi di comunicazione in questione sono imposti dal diritto dell'UE. La loro razionalizzazione può pertanto essere effettuata in maniera migliore a livello dell'UE per garantire la certezza del diritto e la coerenza della comunicazione. In questo modo, sarà assicurata la parità di condizioni per le società e le amministrazioni pubbliche in tutta l'UE, che beneficeranno della razionalizzazione degli obblighi di comunicazione prevista dalla presente proposta.
<b>3. Rispetto del principio di proporzionalità</b>
La proposta rispetta il principio di proporzionalità in quanto si limita alle modifiche necessarie per garantire una comunicazione efficiente, senza modificare nessuno degli elementi sostanziali della legislazione in questione.

## **B. Valutazione complessiva del progetto e delle sue prospettive negoziali**

<b>1. Valutazione del progetto e urgenza</b>
La valutazione delle finalità generali del progetto è complessivamente positiva. In particolare, risulta condivisibile la modifica dell'articolo 12 del Regolamento (CE) n. 90/2009, in quanto elimina un obbligo di comunicazione non più giustificato, così come risulta ragionevole la modifica del Regolamento (UE) n. 996/2010, in quanto evita agli Stati membri di produrre un rapporto annuale nazionale sulla sicurezza che si risolve in sostanza in una sovrapposizione con il rapporto annuale sulla sicurezza elaborato dall'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea. Anche per quanto riguarda il Regolamento (UE) 165/2014, la valutazione delle finalità generali del progetto è complessivamente positiva in quanto comporta la razionalizzazione delle comunicazioni di cui alla citata normativa, semplificando gli oneri a carico delle amministrazioni nazionali senza comportare alcuna modifica delle norme interne. Il progetto non è di particolare urgenza.
<b>2. Conformità del progetto all'interesse nazionale</b>
La portata della proposta normativa non è tale da comportare valutazioni su possibili contrasti con l'interesse nazionale. Nei limiti dell'intervento emendativo proposto, si può tuttavia affermare che la razionalizzazione e la semplificazione degli obblighi di comunicazione sono certamente conformi all'interesse nazionale.
<b>3. Prospettive negoziali ed eventuali modifiche ritenute necessarie od opportune</b>
Non si hanno elementi per definire la tempistica di adozione prevista, né cognizione di eventuali pareri già espressi dalla delegazione italiana in occasione di presentazioni, incontri, ecc. In ogni caso, non si individuano elementi di criticità, né si ritengono necessarie ulteriori fasi di natura istruttoria.

## **C. Valutazione d'impatto**

<b>1. Impatto finanziario</b>
Non si rileva alcun impatto finanziario.
<b>2. Effetti sull'ordinamento nazionale</b>
Con particolare riferimento alla modifica del Regolamento (UE) n. 996/2010, la proposta introduce elementi di semplificazione, in quanto esonera lo Stato membro dal produrre una relazione annuale nazionale sulla sicurezza aerea. Per quanto riguarda il Regolamento (UE) 165/2014, la proposta di modifica semplificherebbe gli oneri di comunicazione attualmente previsti a carico dell'amministrazione nazionale, contribuendo nel contempo alla condivisione delle informazioni relative ai vari Stati membri, favorendo la trasparenza del mercato comune. Alla luce dei dati posseduti, la proposta di modifica non pare comportare modifiche di norme interne.
<b>3. Effetti sulle competenze regionali e delle autonomie locali</b>
La norma non incide sulle competenze regionali e delle autonomie locali ai sensi di quanto previsto dalla Costituzione.
<b>4. Effetti sull'organizzazione della pubblica amministrazione</b>
La proposta introduce elementi di semplificazione dell'attività amministrativa, ma non si individuano effetti sull'organizzazione della pubblica amministrazione. Alla luce degli elementi posseduti, non si rinvencono costi di adeguamento.
<b>5. Effetti sulle attività dei cittadini e delle imprese</b>

L'intervento normativo che emenda il regolamento (CE) n. 80/2009 incide in maniera positiva sui venditori di sistemi telematici di prenotazione (CRS) in quanto li esonera dall'obbligo di presentazione ogni quattro anni di una relazione che descriva nel dettaglio la loro struttura proprietaria e il modello di gestione.

Per quanto riguarda il Regolamento (UE) 165/2014, si ravvede un impatto positivo sui cittadini e le imprese in termini di maggiore trasparenza del mercato unionale. Non si ravvedono costi economico-finanziari e/o altri oneri a carico di cittadini e imprese derivanti dalla proposta di modifica.

### **Altro**

Per quanto riguarda il Regolamento (UE) 165/2014, si ravvedono potenziali profili di interesse di Unioncamere e delle Camere di commercio in qualità di enti impegnati nella raccolta dei dati e nella tenuta dell'elenco dei Centri tecnici.



## Tabella di corrispondenza

### ai sensi dell'art. 6, comma 5, della legge n. 234/2012

(D.P.C.M. 17 marzo 2015)

#### Oggetto dell'atto:

Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica i regolamenti (CE) n. 80/2009, (UE) n. 996/2010 e (UE) n. 165/2014 per quanto riguarda alcuni obblighi di comunicazione nei settori del trasporto aereo e su strada.

- **Codice della proposta:** COM(2923) 591 final del 17/10/2023
- **Codice inter-istituzionale:** 2023/0361 (COD)
- **Amministrazione con competenza prevalente:** Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Ministero delle Imprese e del Made in Italy limitatamente a quanto inerente alla parte relativa alla modifica del Reg. UE n. 165/2014, segnatamente l'art. 24, par. 5 del medesimo.

Disposizione del progetto di atto legislativo dell'Unione europea	Norma nazionale vigente	Commento
Regolamento (CE) n. 80/2009 Modifica dell'articolo 12	La modifica interviene su un Regolamento UE	Non si rilevano impatti finanziari; non è necessario un intervento normativo di natura primaria o secondaria; non si rilevano oneri amministrativi aggiuntivi;
Regolamento (UE) 996/2010 Modifica dell'articolo 4, paragrafo 5	La modifica interviene su un Regolamento UE	Non si rilevano impatti finanziari; non è necessario un intervento normativo di natura primaria o secondaria; non si rilevano oneri amministrativi aggiuntivi; sul piano dell'impatto sull'ordinamento nazionale, la proposta introduce elementi di semplificazione, in quanto esonera lo Stato membro dal produrre una relazione annuale nazionale sulla sicurezza aerea.
Regolamento (UE) 165/2014 Modifica articolo 24, paragrafo 5	La proposta di modifica trova già parziale attuazione con il Decreto del Ministro delle Imprese e del Made in Italy 23 febbraio 2023, art. 13, rubricato " <i>Codici ed elenco dei Centri tecnici</i> ",	La norma nazionale, di rango secondario, rientra nella competenza statale ai sensi dell'art. 117 della Costituzione e non necessita di adeguamento nel caso di entrata in vigore della modifica di

	<p>segnatamente il comma 2, nel quale si dispone che <i>“Sulla base delle comunicazioni del Ministero e delle Camere, l’Unioncamere forma l’elenco dei Centri tecnici autorizzati di cui all’art. 3, comma 5, del decreto ministeriale 31 ottobre 2003, n. 361. L’elenco è pubblico, reso liberamente consultabile mediante la pubblicazione sul sito web dell’Unioncamere”</i>.</p>	<p>cui al progetto di Regolamento UE.</p>
--	--	---