



Bruxelles, 15 aprile 2020
(OR. en)

7347/20

Fascicoli interistituzionali:

2017/0121(COD)

2017/0123(COD)

2017/0122(COD)

TRANS 156
SOC 210
EMPL 164
MI 114
COMPET 153
CODEC 283

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine: Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea

Data: 15 aprile 2020

Destinatario: Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea

n. doc. Comm.: COM(2020) 151 final

Oggetto: COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO a norma dell'articolo 294, paragrafo 6, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardante la posizione del Consiglio ai fini dell'adozione di un regolamento che modifica il regolamento (CE) n. 1071/2009, il regolamento (CE) n. 1072/2009 e il regolamento (UE) n. 1024/2012 per adeguarli all'evoluzione del settore, un regolamento 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 e una direttiva 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 e che modifica il regolamento (UE) n. 1024/2012

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2020) 151 final.

All.: COM(2020) 151 final

Bruxelles, 15.4.2020
COM(2020) 151 final

2017/0123 (COD)

NOTE

This Communication refers to the three Legislative Proposals COM(2017) 281 with interinstitutional reference 2017/0123(COD), COM(2017) 278 with interinstitutional reference 2017/0121(COD) and COM(2017) 277 with interinstitutional reference 2017/122(COD).

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO

**a norma dell'articolo 294, paragrafo 6, del trattato sul funzionamento
dell'Unione europea**

riguardante la

posizione del Consiglio ai fini dell'adozione di un regolamento che modifica il regolamento (CE) n. 1071/2009, il regolamento (CE) n. 1072/2009 e il regolamento (UE) n. 1024/2012 per adeguarli all'evoluzione del settore, un regolamento 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 e una direttiva 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 e che modifica il regolamento (UE) n. 1024/2012

(Testo rilevante ai fini del SEE)

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO

a norma dell'articolo 294, paragrafo 6, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea

riguardante la

posizione del Consiglio ai fini dell'adozione di un regolamento che modifica il regolamento (CE) n. 1071/2009, il regolamento (CE) n. 1072/2009 e il regolamento (UE) n. 1024/2012 per adeguarli all'evoluzione del settore, un regolamento 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 e una direttiva 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 e che modifica il regolamento (UE) n. 1024/2012

(Testo rilevante ai fini del SEE)

1. CONTESTO

Il 31 maggio 2017, nell'ambito del pacchetto sulla mobilità ("L'Europa in movimento"), la Commissione ha adottato un pacchetto completo di tre proposte legislative riguardanti gli aspetti sociali e del mercato interno del trasporto su strada nell'UE.

Le tre proposte legislative in questione sono:

- 1) una proposta di modifica del regolamento (CE) n. 1071/2009 per quanto riguarda l'accesso alla professione di trasportatore su strada e del regolamento (CE) n. 1072/2009 per quanto riguarda l'accesso al mercato internazionale del trasporto su strada;
- 2) una proposta di modifica del regolamento (CE) n. 561/2006 per quanto riguarda le norme sui periodi di guida e di riposo nel settore dei trasporti su strada e del regolamento (CE) n. 165/2014 per quanto riguarda i tachigrafi;
- 3) una proposta di modifica della direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda le prescrizioni minime per il controllo della conformità alle norme sui periodi di guida e di riposo, e che fissa norme settoriali specifiche sul distacco dei conducenti (lex specialis rispetto alla direttiva 96/71/CE sul distacco dei lavoratori e alla relativa direttiva di applicazione 2014/67/UE).

Data di trasmissione della proposta al Parlamento europeo e al Consiglio:

[documenti COM(2017)281 final – 2017/0123 (COD),
COM(2017)278 final – 2017/0121 (COD) and COM(2017)277 final

– 2017/0122 (COD)]	1.6.2017
Data del parere del Comitato economico e sociale europeo:	18.1.2018
Data del parere del Comitato delle regioni:	1.2.2018
Data della posizione del Parlamento europeo in prima lettura:	4.4.2019
Data di adozione della posizione del Consiglio:	7.4.2020

2. FINALITÀ DELLA PROPOSTA DELLA COMMISSIONE

Gli obiettivi generali delle proposte della Commissione sono migliorare le condizioni sociali e di lavoro dei lavoratori del settore dei trasporti su strada, garantendo nel contempo condizioni di concorrenza più eque tra gli operatori.

I principali obiettivi della proposta della Commissione di rivedere le norme relative all'accesso alla professione e al mercato sono chiarire e semplificare tali norme e lottare contro le società di comodo, al tempo stesso mantenendo sostanzialmente l'attuale grado di apertura del mercato.

La proposta di revisione delle norme sui periodi di guida e di riposo e sui tachigrafi è intesa a chiarire determinate disposizioni, ad adeguare alcune norme alle esigenze in evoluzione del settore e ad accelerare l'applicazione intelligente delle norme sociali nel settore dei trasporti su strada.

Per quanto riguarda la proposta della Commissione di rivedere la direttiva di applicazione e di stabilire norme specifiche sul distacco nel settore dei trasporti su strada, gli obiettivi sono garantire un'applicazione proporzionata e adeguata allo scopo delle norme in materia di distacco e migliorare l'applicazione e rendere più strutturata ed efficiente la cooperazione amministrativa tra gli Stati membri.

3. OSSERVAZIONI SULLA POSIZIONE DEL CONSIGLIO

La posizione in prima lettura adottata dal Consiglio il 7 aprile 2020 sostiene gli obiettivi principali delle proposte della Commissione di migliorare le condizioni sociali e di lavoro dei lavoratori del settore dei trasporti su strada, garantendo nel contempo condizioni di concorrenza più eque tra gli operatori.

La posizione del Consiglio rappresenta un passo avanti significativo rispetto alle attuali norme sociali e del mercato interno dell'UE per il trasporto su strada per i motivi seguenti.

- **Organizzazione dei periodi di riposo settimanali**

La Commissione ha proposto di adeguare le prescrizioni relative al riposo settimanale alle pratiche in uso nel settore, consentendo un'ulteriore flessibilità nell'organizzazione dei periodi di riposo settimanale, in modo che i conducenti possano usufruire di due periodi di riposo settimanale ridotti consecutivi in un periodo di quattro settimane. La posizione del Consiglio appoggia l'obiettivo della proposta della Commissione, pur limitando tale possibilità ai conducenti impegnati in trasporti internazionali di merci e nel rispetto di determinate condizioni, vale a dire che i due periodi di riposo ridotti consecutivi devono essere effettuati al di fuori dello Stato membro di stabilimento, i periodi di riposo ridotti consecutivi devono essere compensati prima del periodo di riposo regolare successivo e il conducente deve

tornare "a casa" ogni 3 settimane. Tali condizioni sono in linea con l'obiettivo della Commissione di prevedere un'ulteriore flessibilità per il trasporto di merci su lunghe distanze, garantendo nel contempo che i conducenti tornino regolarmente al loro domicilio per un lungo periodo di riposo. Per quanto riguarda il trasporto di passeggeri, la Commissione intende studiare ulteriormente l'organizzazione dei periodi di guida e di riposo per valutare se siano necessarie norme specifiche.

- *Ritorno regolare del conducente*

La Commissione ha proposto di introdurre l'obbligo per le imprese di trasporto di organizzare il lavoro dei conducenti in modo che questi possano fare ritorno al loro domicilio per effettuare un riposo settimanale almeno una volta in tre settimane consecutive. Ciò era inteso a prevenire una situazione in cui i conducenti lavorano all'estero per lunghi periodi, senza la possibilità di rientrare a casa dalle loro famiglie. La posizione del Consiglio appoggia l'obiettivo della proposta della Commissione. Essa specifica che i conducenti dovrebbero ritornare al loro luogo di residenza o alla sede di attività del datore di lavoro da cui essi dipendono nell'arco di quattro settimane consecutive. Un considerando chiarisce che il conducente "è libero di scegliere dove trascorrere il suo periodo di riposo". La proposta della Commissione prevede che l'intervallo sia ridotto a tre settimane se il conducente ha usufruito di due periodi di riposo settimanale ridotti consecutivi. La posizione del Consiglio non arriva fino a questo punto. Tuttavia la Commissione riconosce che la posizione del Consiglio è ispirata dallo stesso obiettivo, in particolare per i conducenti internazionali, che di norma usufruiranno di due periodi di riposo settimanale ridotti consecutivi e torneranno quindi al loro domicilio alla fine della terza settimana.

- *Divieto di effettuare il riposo settimanale regolare nella cabina del veicolo e in parcheggi sicuri*

La Commissione ha proposto di chiarire, in linea con la giurisprudenza, che i conducenti non possono effettuare i loro periodi di riposo settimanale regolari a bordo del veicolo e che il datore di lavoro è tenuto a fornire al conducente un alloggio adeguato, con adeguate attrezzature per il riposo e appropriati servizi igienici, se i conducenti non sono in grado di effettuare tale riposo settimanale in un luogo privato di loro scelta. Ciò era inteso a migliorare le condizioni di lavoro dei conducenti e a garantire buone condizioni di riposo. La posizione del Consiglio appoggia la proposta della Commissione, vietando che i periodi di riposo settimanali regolari vengano effettuati a bordo del veicolo. Il Consiglio va oltre la proposta della Commissione e la incarica di definire disposizioni dettagliate riguardanti le aree di parcheggio sicure, vale a dire il livello di servizio e la procedura per la certificazione di tali aree di parcheggio. La posizione del Consiglio soddisfa pienamente l'obiettivo della Commissione di garantire adeguate condizioni di riposo per i conducenti ed è, a tale riguardo, ancora più ambiziosa.

- *Applicazione delle norme sul distacco nel settore dei trasporti su strada*

La Commissione ha proposto di introdurre criteri specifici per l'applicazione delle norme sul distacco nel settore dei trasporti su strada, che tengano conto della natura altamente mobile del settore e che garantiscano una retribuzione equa per i conducenti che lavorano all'estero per un periodo di tempo significativo. La Commissione ha proposto di esentare dalle norme sul distacco relative al salario minimo e alle ferie retribuite minime le operazioni di trasporto internazionale che comportano un periodo di distacco fino a 3 giorni per mese civile; secondo la proposta della Commissione le operazioni di cabotaggio rimangono invece

pienamente soggette alle norme sul distacco. La posizione del Consiglio appoggia il principio delle norme settoriali sul distacco per il trasporto su strada, proponendo al tempo stesso un nuovo sistema basato sulle operazioni, in alternativa al sistema basato sul tempo proposto dalla Commissione. Le operazioni bilaterali che coinvolgono lo Stato membro di stabilimento degli operatori sono completamente esentate dall'applicazione delle norme sul distacco, mentre le operazioni di cross-trade e di cabotaggio, che non coinvolgono lo Stato membro di stabilimento degli operatori, sono pienamente soggette all'applicazione delle norme sul distacco.

È prevista anche un'esenzione dall'applicazione delle norme sul distacco per le attività aggiuntive connesse alle operazioni bilaterali. Per il trasporto di merci, il conducente può effettuare una sola attività di carico e/o scarico negli Stati membri o paesi terzi che attraversa, a condizione che il conducente non effettui operazioni di carico e scarico di merci nello stesso Stato membro. Se un'operazione di trasporto bilaterale partita dallo Stato membro di stabilimento, durante la quale non è stata effettuata alcuna attività aggiuntiva, è seguita da un'operazione di trasporto bilaterale verso lo Stato membro di stabilimento, l'esenzione per le attività aggiuntive è estesa a un massimo di due attività aggiuntive di carico e/o scarico.

Per il trasporto di passeggeri, nel contesto di operazioni bilaterali, il conducente può far salire e/o scendere passeggeri una volta negli Stati membri o paesi terzi che attraversa, a condizione che non offra servizi di trasporto passeggeri tra due luoghi all'interno dello Stato membro attraversato. Lo stesso vale per il viaggio di ritorno.

Le esenzioni dalle norme sul distacco per le attività aggiuntive connesse alle operazioni bilaterali si applicheranno a decorrere dalla data in cui i conducenti saranno tenuti a registrare manualmente nei tachigrafi i dati relativi all'attraversamento delle frontiere. Esse cesseranno di applicarsi alla data in cui sarà obbligatorio installare sui veicoli i tachigrafi intelligenti conformi all'obbligo di registrazione degli attraversamenti di frontiera e delle attività aggiuntive.

La posizione del Consiglio chiarisce inoltre che, per quanto riguarda l'applicazione delle norme sul distacco, le imprese stabilite in Stati al di fuori dell'UE non devono beneficiare di un trattamento più favorevole di quello riservato alle imprese stabilite in uno Stato membro, anche quando effettuano operazioni di trasporto in virtù di accordi bilaterali o multilaterali che consentono l'accesso al mercato dell'Unione.

La posizione del Consiglio chiarisce infine l'applicazione del concetto di distacco di lunga durata, introdotto nella direttiva rivista sul distacco [direttiva (UE) 2018/957], alle operazioni di trasporto internazionale su strada, precisando che i periodi effettuati in uno Stato membro non si cumulano con quelli effettuati in qualsiasi altro Stato membro.

Come la proposta della Commissione, la posizione del Consiglio si basa sull'obiettivo di garantire che i conducenti soggetti al costo della vita di Stati membri diversi da quello in cui risiedono siano pagati in base a tali costi e possano quindi disporre di un tenore di vita adeguato. I chiarimenti contenuti nella posizione del Consiglio in merito al distacco di lunga durata e all'applicazione delle norme sul distacco ai paesi terzi sono necessari e accolti con favore, al fine di eliminare i dubbi in merito all'applicazione delle norme sul distacco da parte degli Stati membri. La Commissione ha inoltre proposto prescrizioni amministrative specifiche per l'applicazione delle norme sul distacco nel settore dei trasporti su strada, al fine di evitare indebiti oneri amministrativi per gli operatori. La posizione del Consiglio appoggia la proposta della Commissione e prevede che gli scambi di informazioni tra

autorità nazionali e la presentazione di dichiarazioni di distacco da parte delle imprese di trasporto su strada avvengano attraverso il sistema di informazione del mercato interno (IMI). L'uso dell'IMI ridurrà ulteriormente gli oneri amministrativi, sia per le amministrazioni che per le imprese, e contribuirà pertanto all'obiettivo generale del pacchetto sulla mobilità.

- *Introduzione della nuova tecnologia tachigrafica*

La Commissione non ha proposto di modificare il regolamento relativo ai tachigrafi. Il Consiglio ha tuttavia ritenuto necessario introdurre una nuova generazione di tachigrafi "intelligenti" in modo da poter registrare con maggiore precisione la posizione dei veicoli usati per operazioni di trasporto transfrontaliero, agevolando in tal modo l'applicazione delle norme sociali e del mercato interno. La posizione del Consiglio stabilisce un calendario per l'adozione di questa nuova tecnologia nei veicoli nuovi (due anni dalla data di adozione delle specifiche tecniche) e nella flotta esistente (ammodernamento di tutti i veicoli dotati di un tachigrafo diverso dal tachigrafo intelligente versione 1 entro tre anni dalla data di adozione delle specifiche tecniche; ammodernamento di tutti i veicoli dotati di un tachigrafo intelligente versione 1 entro quattro anni dalla data di adozione delle specifiche tecniche). La posizione del Consiglio è pienamente in linea con l'obiettivo fondamentale del pacchetto sulla mobilità, che è quello di consentire un'applicazione efficace ed efficiente delle nuove norme sociali e del mercato interno.

- *Applicazione delle norme sull'accesso alla professione e sui periodi di guida e di riposo ai veicoli commerciali leggeri*

Al fine di introdurre un livello minimo di professionalizzazione degli operatori che utilizzano veicoli commerciali leggeri e di ravvicinare in tal modo le condizioni di concorrenza tra gli operatori, la Commissione ha proposto di estendere alcune delle norme sull'accesso alla professione di trasportatore di merci su strada alle imprese che utilizzano veicoli commerciali leggeri. Tali operatori sarebbero quindi soggetti ai criteri di sede effettiva e stabile e di adeguata idoneità finanziaria. La posizione del Consiglio appoggia la proposta di includere gli operatori che utilizzano veicoli commerciali leggeri nell'ambito di applicazione delle norme sull'accesso alla professione di trasportatore su strada, applicando al tempo stesso l'insieme delle norme a tali trasportatori. Tuttavia, solo gli operatori attivi nel settore dei trasporti internazionali per conto terzi e che utilizzano veicoli con massa a carico ammissibile superiore a 2,5 tonnellate sono soggetti a tali norme. La posizione del Consiglio estende inoltre a questi operatori le norme sui tempi di guida e di riposo e sui tachigrafi. La posizione del Consiglio risponde all'obiettivo della proposta della Commissione di introdurre un livello minimo di professionalizzazione degli operatori che utilizzano veicoli commerciali leggeri e di stabilire condizioni di parità tra questi ultimi e gli operatori che utilizzano veicoli pesanti. La posizione del Consiglio, che prevede inoltre di sottoporre tali operatori alle norme sui periodi di guida e di riposo e sui tachigrafi, è accettabile in quanto aumenterà ulteriormente la sicurezza stradale per questo tipo di veicoli utilizzati nei trasporti internazionali per conto terzi.

- *Norme sul cabotaggio*

La Commissione ha proposto di rivedere le norme sul cabotaggio, consentendo un numero illimitato di operazioni entro un periodo di 5 giorni dallo scarico del trasporto internazionale in entrata nello Stato membro ospitante. Tale norma sostituirebbe l'attuale limite di 3 operazioni in 7 giorni al fine di facilitare l'applicazione della norma stessa e mantenere nel contempo l'attuale livello di

apertura del mercato. La posizione del Consiglio mantiene le attuali restrizioni al cabotaggio (3 operazioni in 7 giorni), introducendo nel contempo un periodo di incompatibilità di quattro giorni, durante il quale agli operatori non è consentito effettuare altre operazioni di cabotaggio nello stesso Stato membro. Il Consiglio non segue l'approccio proposto dalla Commissione, volto principalmente a facilitare l'applicazione delle norme. Tale applicazione risulta invece più problematica mantenendo il modello attuale per il cabotaggio, ma la Commissione ritiene che con la nuova generazione di tachigrafi "intelligenti", che è contemplata nella posizione del Consiglio, sarà più facile individuare il tipo di operazioni effettuate dai trasportatori e il rispettivo numero. Ciò dovrebbe migliorare l'applicabilità delle norme sul cabotaggio rispetto alla situazione attuale. La Commissione può accettare l'idea di un periodo di incompatibilità per affrontare la questione del "cabotaggio sistematico", vale a dire degli operatori che ripetono diversi periodi consecutivi di cabotaggio nello stesso Stato membro, uscendo da tale Stato membro e rientrandovi, in violazione dei limiti imposti dal regolamento (UE) n. 1072/2009, mantenuto nel testo della modifica.

- *Criteri di stabilimento relativi ai conducenti (Roma I)*

La Commissione non ha proposto nuove prescrizioni per l'assunzione di lavoratori in relazione al criterio di sede effettiva e stabile per l'accesso alla professione di trasportatore su strada. La posizione del Consiglio comprende un nuovo criterio di stabilimento che prevede che gli operatori dispongano ordinariamente, su base continuativa, di conducenti che hanno normalmente come base una sede di attività nello Stato membro di stabilimento, in proporzione al volume delle operazioni di trasporto. La posizione del Consiglio è volta a garantire un organico sufficiente a quella che dovrebbe essere una sede effettiva e stabile e lascia un margine sufficiente per non limitare indebitamente la libertà degli operatori per quanto riguarda l'assunzione del personale.

- *Termini di attuazione / date di applicazione*

La Commissione non ha proposto date specifiche per l'applicazione delle nuove norme. La posizione del Consiglio stabilisce che il regolamento che modifica i regolamenti (CE) n. 1071/2009 e (CE) n. 1072/2009 sarà applicabile 18 mesi dopo la sua data di entrata in vigore. Tuttavia, l'intero regolamento (CE) n. 1071/2009 e l'obbligo di essere titolare di una licenza comunitaria a norma del regolamento (CE) n. 1072/2009 si applicheranno agli operatori che utilizzano veicoli commerciali leggeri di peso superiore a 2,5 tonnellate impegnati in trasporti internazionali solo dopo 21 mesi dalla data di entrata in vigore del regolamento di modifica. La direttiva di applicazione riveduta (direttiva 2006/22/CE) e la *lex specialis* sul distacco dei lavoratori dovranno essere recepite mediante misure nazionali degli Stati membri entro 18 mesi dall'entrata in vigore dell'atto. Poiché i regolamenti rivisti (CE) n. 561/2006 e (CE) n. 165/2014 saranno applicabili immediatamente alla data della loro entrata in vigore, essi includono disposizioni transitorie per l'applicazione delle disposizioni relative all'attuazione del tachigrafo intelligente (si veda sopra) e all'applicazione delle norme ai veicoli commerciali leggeri (dal 1° luglio 2026). Gli Stati membri, gli operatori e la Commissione avranno bisogno di un notevole lasso di tempo per adeguarsi alle nuove norme. In particolare, l'ulteriore sviluppo del sistema di informazione del mercato interno per l'applicazione delle norme sul distacco, le nuove prescrizioni in materia di formazione e di esame per gli operatori che utilizzano veicoli commerciali leggeri e gli sviluppi tecnici necessari per le nuove

tecnologie tachigrafiche richiedono tempi di attuazione sufficienti. La posizione del Consiglio al riguardo è pertanto accettabile.

La Commissione ha tuttavia delle riserve in merito a due misure incluse nella posizione del Consiglio, vale a dire l'obbligo di ritorno regolare degli autocarri allo Stato membro di stabilimento degli operatori e la possibilità per gli Stati membri di applicare le restrizioni al cabotaggio nei tragitti stradali nazionali di operazioni di trasporto combinato. Per questo motivo, il 12 dicembre 2019 la Commissione ha rilasciato la seguente dichiarazione relativa all'accordo politico raggiunto dal Parlamento europeo e dal Consiglio:

"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 trilogio 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."

Poiché le due misure in questione fanno parte della posizione del Consiglio, la Commissione conferma la posizione assunta nella dichiarazione.

4. CONCLUSIONI

La Commissione ritiene che, nonostante la posizione del Consiglio presenti alcune carenze, l'introduzione delle nuove e più chiare disposizioni sopra descritte offrirà migliori condizioni di lavoro e sociali, una concorrenza leale e una maggiore certezza del diritto nel settore dei trasporti su strada. Le nuove disposizioni costituiranno inoltre una solida base per la futura applicazione delle norme in materia di trasporto su strada.

In uno spirito di compromesso, la Commissione accetta la posizione adottata dal Consiglio, consentendo in tal modo al Parlamento europeo di adottare il testo definitivo in seconda lettura. La Commissione ritiene infatti che l'adozione delle proposte relative agli aspetti sociali e di mercato recherebbe notevoli vantaggi al settore del trasporto su strada. La Commissione mantiene tuttavia le sue riserve in merito a due delle misure incluse nella posizione del Consiglio.