



Bruxelles, 31.5.2017
COM(2017) 282 final

2017/0113 (COD)

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**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SWD(2017) 196 final}
{SWD(2017) 197 final}
{SWD(2017) 198 final}
{SWD(2017) 199 final}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

- **Motivi e obiettivi della proposta**

La direttiva 2006/1/CE relativa all'utilizzazione di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada¹ fornisce un livello minimo di apertura del mercato all'impiego di veicoli noleggiati per il trasporto di merci nel mercato unico. In questo modo la direttiva mira da un lato a ottimizzare l'allocazione delle risorse limitando lo spreco dei fattori di produzione (p. es. il capitale bloccato in veicoli sottoutilizzati) e dall'altro ad aumentare la flessibilità e la produttività delle imprese interessate. Tutti gli obiettivi della direttiva sono associati all'uso di veicoli noleggiati.

Allo stesso tempo, tuttavia, la direttiva consente agli Stati membri di limitare l'impiego di veicoli noleggiati per il trasporto di merci aventi un peso lordo superiore a sei tonnellate per le attività per conto proprio. Essa consente inoltre di limitare l'uso di un veicolo noleggiato in uno Stato membro diverso da quello in cui è stabilita l'impresa che lo prende a noleggio.

Queste restrizioni limitano l'efficacia della direttiva e generano inoltre un onere inutile per le imprese e un mosaico di norme che crea confusione tra gli operatori. Ridurre gli oneri per le imprese e rendere chiara la normativa sono obiettivi fondamentali del programma di controllo dell'adeguatezza e dell'efficacia della regolamentazione dell'UE (REFIT), di cui la presente proposta costituisce un elemento.

Si propone quindi di eliminare la possibilità di limitare l'impiego di veicoli noleggiati per le attività per conto proprio. L'uso di un veicolo noleggiato in un altro Stato membro dovrebbe inoltre essere ammesso per un periodo di almeno quattro mesi in modo da consentire alle imprese di far fronte a picchi di domanda temporanei o stagionali e/o di sostituire veicoli difettosi o guasti. Permettere agli Stati membri di limitare a quattro mesi l'uso di un veicolo noleggiato in uno Stato membro diverso da quello in cui è stabilita l'impresa che lo prende a noleggio appare necessario per evitare possibili distorsioni, date le notevoli differenze tra Stati nella tassazione dei veicoli stradali.

A livello generale la proposta garantisce ai trasportatori di tutta l'UE un accesso equo al mercato dei veicoli a noleggio. Essa garantisce inoltre un quadro normativo uniforme in tutta l'UE e permette ai trasportatori di svolgere le loro attività nel modo più efficiente possibile. Poiché i veicoli a noleggio sono in genere più nuovi e sicuri e meno inquinanti, la proposta contribuisce a ridurre gli effetti negativi dei trasporti su strada.

La presente proposta è una delle numerose proposte relative al settore dei trasporti su strada che la Commissione intende adottare nel 2017 per preparare alle sfide future il quadro normativo che disciplina tale settore.

- **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

I veicoli noleggiati per il trasporto di merci sono considerati in entrambi i regolamenti (CE) n. 1071/2009² e (CE) n. 1072/2009³ nel contesto delle condizioni relative alla sede stabile di un trasportatore (che è uno dei requisiti per l'accesso alla professione di trasportatore su

¹ GU L 33 del 4.2.2006, pag. 82.

² GU L 300 del 14.11.2009, pag. 51.

³ GU L 300 del 14.11.2009, pag. 72.

strada) e nel contesto della normativa sulla licenza comunitaria, di cui una copia deve essere messa a disposizione del titolare della licenza di ciascun veicolo noleggiato. In tal senso l'impiego di veicoli noleggiati è rilevante per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada. I due regolamenti e la direttiva formano il quadro giuridico che regola le attività del settore del trasporto di merci su strada nell'UE. L'attuazione dei provvedimenti di questi tre atti giuridici è strettamente interconnessa. Per quanto riguarda in particolare l'attuazione delle restrizioni temporali (facoltative), secondo cui l'uso di un veicolo noleggiato in uno Stato membro diverso da quello in cui è stabilita l'impresa che lo prende a noleggio può essere limitato a quattro mesi, la proposta di modifica avanzata nei confronti del regolamento (CE) n. 1071/2009 è pertinente. Secondo tale proposta gli Stati membri sarebbero obbligati a indicare il numero di targa di ciascun veicolo a disposizione di un trasportatore nel rispettivo registro elettronico nazionale. Una simile norma dovrebbe essere di grande aiuto per monitorare la conformità con le suddette restrizioni temporali.

- **Coerenza con le altre normative dell'Unione**

La proposta è pienamente in linea con la priorità della Commissione di realizzare un mercato interno più profondo ed equo. Il mercato interno per la fornitura di servizi di trasporto effettuati con veicoli noleggiati per il trasporto di merci e di servizi di noleggio e leasing di veicoli ne uscirà rafforzato. La proposta è in linea anche con gli obiettivi della politica comune dei trasporti descritta nel Libro Bianco del 2011 "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile"⁴. La presente proposta riduce inoltre l'onere normativo sui trasportatori e rende più chiaro il quadro giuridico, entrambi obiettivi del programma dell'UE REFIT.

2. **BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ**

- **Base giuridica**

La base giuridica della presente direttiva è l'articolo 91, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

- **Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)**

Le competenze per disciplinare il settore dei trasporti sono condivise fra UE e Stati membri a norma dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera g), del TFUE.

Il settore del trasporto su strada sta diventando sempre più internazionale. La quota delle attività internazionali di trasporto su strada rispetto alle attività totali nell'attuale UE-28 è aumentata da circa il 28 % nel 2000 a quasi il 36 % nel 2014⁵. Solo l'UE può fornire un quadro giuridico uniforme per un mercato interno per la fornitura di servizi di trasporto su strada sempre più integrato. Senza l'intervento dell'UE gli Stati membri non sarebbero in grado di creare le condizioni di parità necessarie nell'ambito del mercato interno. L'attuale mosaico di norme nazionali può essere superato solamente con un'iniziativa dell'UE. Un quadro giuridico uniforme ridurrà i costi per garantire la conformità e l'attuazione in tutta l'UE. Dal momento che la direttiva consente attualmente agli Stati membri di limitare l'impiego di veicoli noleggiati a determinate condizioni, per ridurre le competenze degli Stati membri e imporre restrizioni all'uso dei veicoli noleggiati è necessaria una modifica della direttiva che può essere apportata solo a livello di UE.

⁴ COM(2011) 144 final del 28.3.2011.

⁵ Cfr. Il trasporto nell'UE in cifre. Statistical Pocketbook 2016, tabelle 2.2.4b e 2.2.4c; disponibile online all'indirizzo <http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2016>.

- **Proporzionalità**

Come indicato alla sezione 7.4 della valutazione d'impatto, la proposta non va oltre quanto necessario per affrontare i problemi individuati e contiene solamente alcune modifiche mirate della direttiva che contribuiscono a migliorare il quadro giuridico che regola le attività del settore del trasporto di merci su strada e del settore del noleggio e leasing di veicoli nell'UE.

- **Scelta dell'atto giuridico**

Poiché l'atto da modificare è una direttiva, l'atto modificativo proposto dovrebbe in linea di principio assumere la stessa forma.

3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

- **Valutazioni ex post / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente**

Il documento di lavoro collegato alla valutazione *ex post* della direttiva 2006/1/CE è stato adottato insieme alla presente proposta⁶. Nel periodo 2015-16 è stato condotto uno studio esterno la cui relazione finale è pubblicata sul sito della Commissione⁷.

I principali risultati della valutazione *ex post* hanno evidenziato che gli obiettivi della direttiva 2006/1/CE potrebbero essere conseguiti con maggiore efficacia se essa non consentisse agli Stati membri di limitare l'impiego di veicoli noleggiati per il trasporto di merci in alcuni segmenti di mercato e a determinate condizioni. Le restrizioni al noleggio transfrontaliero di veicoli per il trasporto di merci impedisce ai trasportatori di ottimizzare l'utilizzo delle proprie flotte trasferendo i propri veicoli nei luoghi in cui ve ne sia una maggiore necessità. Le restrizioni al noleggio transfrontaliero di veicoli per il trasporto di merci riducono inoltre l'efficacia della direttiva 2006/1/CE, poiché da un lato fanno aumentare i costi per garantire la conformità sia per i trasportatori sia per le società di noleggio/leasing di veicoli, e dall'altro rendono più ingenti i costi di attuazione e di applicazione per le autorità pubbliche. In assenza di restrizioni, tali costi risulterebbero ridotti e trascurabili.

Permettere agli Stati membri di limitare l'impiego di veicoli noleggiati per il trasporto di merci va inoltre contro le esigenze dell'economia europea di una maggiore flessibilità ed efficienza delle attività di trasporto di merci e non è pienamente compatibile con le attuali priorità politiche, che prevedono un approfondimento del mercato unico e la promozione dell'uso di veicoli più sicuri, puliti ed efficienti in termini di consumi.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

Le parti interessate hanno avuto diverse opportunità di presentare il proprio contributo sia durante la valutazione *ex post*, sia durante il processo di valutazione d'impatto. Oltre alle interviste mirate che hanno coinvolto i portatori di interessi (sono state condotte 27 interviste nell'autunno 2015 per la valutazione *ex post* e 33 nella seconda metà del 2016 per la valutazione d'impatto), ha avuto luogo una consultazione pubblica online di 12 settimane (riguardante sia la valutazione *ex post*, sia la valutazione di impatto) tra l'11 agosto e il 4 novembre 2016 (con 27 partecipanti) e una consultazione delle PMI durata 7 settimane tra il 22 settembre e l'11 novembre 2016, organizzata tramite il gruppo PMI della rete Enterprise Europe (EEN). La consultazione del gruppo PMI si è basata su due questionari distinti, uno

⁶ SWD(2017) XXX final [complete reference when number is available].

⁷ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-evaluation-of-directive-2006-1-ec-final-report.pdf>

sull'impiego di veicoli noleggiati per il trasporto di merci (156 risposte) e l'altro sull'uso di autobus e pullman noleggiati (94 risposte).

La consultazione ha fornito una serie di dati e alcuni contributi pertinenti e importanti da parte dei professionisti del settore. Uno degli esiti delle consultazioni è che l'assenza di norme UE sull'uso di autobus e pullman noleggiati non rappresentava davvero un problema e che il ricorso a autobus e pullman noleggiati non era limitato a uno specifico segmento del mercato. Per questo motivo una delle opzioni strategiche originariamente previste, che avrebbe esteso l'ambito di applicazione della direttiva all'uso di autobus e pullman noleggiati, è stata scartata.

La consultazione ha inoltre fornito qualche informazione per quanto riguarda le motivazioni per le quali gli Stati membri applicano restrizioni all'impiego di veicoli noleggiati. 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 riguardanti l'impiego di veicoli noleggiati per le attività per conto proprio e maggiori difficoltà nell'applicazione della normativa sul trasporto stradale. Mentre le motivazioni riguardanti le restrizioni all'uso di veicoli noleggiati in un altro Stato membro sono state tenute in considerazione, quelle collegate alle restrizioni all'uso di veicoli noleggiati per le attività per conto proprio non sono risultate convincenti.

- **Assunzione e uso di perizie**

La Commissione è stata affiancata da un contraente esterno che ha svolto uno studio sulla valutazione *ex post* della direttiva e uno studio di supporto sulla valutazione d'impatto.

- **Valutazione d'impatto**

L'iniziativa trae sostegno da una valutazione d'impatto che ha ricevuto il parere positivo, con riserve, del comitato per il controllo normativo. Le riserve sono state affrontate fornendo maggiori dettagli sul contesto politico, spiegando la portata dei problemi individuati e i motivi per cui tali problemi andrebbero affrontati proprio ora, scartando l'opzione strategica originariamente prevista che avrebbe esteso l'ambito di applicazione della direttiva all'uso di autobus e pullman noleggiati (poiché non è stata individuata casistica a supporto di tale opzione), fornendo una spiegazione del rischio del mancato raggiungimento dell'esito previsto dell'opzione prescelta (in particolar modo in rapporto a di possibili incentivi per la pianificazione o per l'ottimizzazione fiscale e di possibili difficoltà per gli Stati membri nell'applicazione della normativa in materia di trasporto stradale), fornendo una stima provvisoria della riduzione dei costi amministrativi e ulteriori informazioni sulla consultazione dei portatori di interessi.

Sono state esaminate le seguenti opzioni strategiche:

Opzione 0: Emanare orientamenti e raccomandazioni.

Opzione 1: Formulare modifiche legislative mirate.

Opzione 1a: Permettere l'uso di veicoli noleggiati per il trasporto di merci per attività per conto proprio in tutta l'UE.

Opzione 1b: Permettere l'uso di veicoli per il trasporto di merci che un operatore con sede in uno Stato membro ha noleggiato in un altro Stato membro per un certo periodo di tempo (da tre a quattro mesi), p. es. per far fronte a picchi di domanda temporanei o stagionali.

Opzione 1c: Combinazione delle opzioni 1a e 1b.

Opzione 2: Stesse norme (o almeno non più restrittive) per l'impiego di veicoli noleggiati e di veicoli di proprietà dell'impresa.

L'opzione 1c rappresenta l'opzione preferita poiché si tratta di quella più efficace e che affronta tutti i problemi individuati senza intervenire più del necessario. Essa è preferibile all'opzione 2 in quanto quest'ultima non eliminerebbe il mosaico di norme dell'UE legate all'impiego di veicoli noleggiati. Al contrario, le diverse norme dei vari Stati membri rimarrebbero in vigore a condizione che non mettano i veicoli noleggiati in una posizione sfavorita rispetto ai veicoli di proprietà dei trasportatori (p. es. i requisiti relativi alla reimmatricolazione di veicoli acquistati o noleggiati in un altro Stato membro).

L'opzione preferita permetterebbe una riduzione dei costi operativi per gli autotrasportatori dell'UE pari a 158 milioni di EUR fino al 2030. I trasportatori che abbandonassero i veicoli di proprietà a favore dei veicoli noleggiati dovrebbero registrare un calo dei propri costi operativi pari a circa il 2 %. Oltre a ciò il settore del noleggio/leasing di veicoli si ripromette un guadagno di circa 81 milioni di euro, che porterebbe il beneficio economico annuo totale a circa 240 milioni di euro fino al 2030. Si creerebbero inoltre quasi 5 000 posti di lavoro aggiuntivi, di cui 2 900 nel settore del noleggio/leasing di veicoli e 1 700 nel settore del trasporto di merci su strada.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

La proposta costituisce parte del programma REFIT della Commissione. Il suo obiettivo è la semplificazione delle norme relative all'impiego di veicoli noleggiati. L'apertura del mercato all'impiego di veicoli noleggiati per il trasporto di merci per attività per conto proprio eliminerà ogni restrizione, per cui si ridurranno i costi per garantire la conformità sostenuti dai trasportatori. Fornire un quadro uniforme per l'impiego di veicoli noleggiati in un altro Stato membro (almeno fino a un periodo massimo di quattro mesi) dovrebbe garantire chiarezza giuridica e far risparmiare ai trasportatori fino a 12,8 milioni di euro in costi di radiazione e reimmatricolazione dei loro veicoli.

- **Diritti fondamentali**

La proposta rispetta i diritti fondamentali e osserva i principi riconosciuti segnatamente nella Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea⁸.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

Nessuna.

5. ALTRI ELEMENTI

- **Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione**

L'attuazione di questa direttiva sarà oggetto di un attento monitoraggio. La Commissione presenterà una relazione sull'attuazione e sugli effetti della direttiva entro cinque anni dalla scadenza del termine per il suo recepimento. Liberalizzando ulteriormente l'impiego di veicoli noleggiati, la presente direttiva dovrebbe stimolare il mercato dei veicoli a noleggio e portare a una riduzione dei prezzi e a una maggiore flessibilità e redditività per i trasportatori. Le informazioni pertinenti devono essere raccolte presso le autorità nazionali competenti e i

⁸ Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea (GU C 326 del 26.10.2012, pag. 391).

rappresentanti del settore del noleggio e leasing di veicoli e per mezzo di un'indagine condotta tra i trasportatori. Si prevede che anche i registri elettronici nazionali delle imprese di trasporto stradale forniranno informazioni utili; poiché in futuro i trasportatori dovranno indicare il numero di targa dei veicoli a loro disposizione, dovrebbe infatti essere molto facile ottenere da quei registri un riepilogo della quota di veicoli immatricolati da terzi nella flotta totale dei veicoli.

- **Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta**

Gli elementi fondamentali della proposta sono i seguenti:

Modifica dell'articolo 2 della direttiva 2006/1/CE

L'articolo 2 fornisce il quadro per le norme che gli Stati membri applicano per l'utilizzazione sul proprio territorio di veicoli presi a noleggio da imprese stabilite nel territorio di un altro Stato membro. In questo contesto la limitazione del campo di applicazione dell'articolo al "traffico tra Stati membri" è obsoleta poiché i veicoli presi a noleggio possono essere utilizzati anche per trasporti di cabotaggio in linea con le disposizioni del regolamento (CE) n. 1072/2009.

Le attuali disposizioni consentono agli Stati membri di limitare l'impiego di veicoli noleggiati in uno Stato membro diverso da quello in cui è stabilita l'impresa che lo prende a noleggio. Ciò genera un mosaico di norme in tutta l'UE e un'incertezza giuridica che a sua volta impedisce alle imprese di approfittare di offerte di locazione oltreconfine potenzialmente più interessanti dal punto di vista economico. Si propone quindi di permettere alle imprese di usare in tutta l'UE veicoli noleggiati in qualsiasi paese dell'UE.

Date le notevoli differenze nella tassazione dei veicoli stradali all'interno dell'UE e al fine di evitare distorsioni fiscali, gli Stati membri possono limitare nel tempo, per un periodo non inferiore a quattro mesi, l'impiego sul rispettivo territorio di un veicolo noleggiato in uno Stato membro diverso da quello in cui è stabilita l'impresa che lo prende a noleggio. Il periodo minimo di quattro mesi è inteso a garantire che i veicoli presi a noleggio (e immatricolati) in un altro Stato membro possano essere utilizzati per far fronte a particolari picchi di domanda improvvisi, temporanei o stagionali oppure per sostituire veicoli difettosi o guasti.

Modifica dell'articolo 3 della direttiva 2006/1/CE

L'articolo 3 fornisce il quadro per le norme che gli Stati membri applicano per l'utilizzazione di veicoli presi a noleggio da imprese stabilite nel proprio territorio. Le attuali disposizioni si applicano ai veicoli a noleggio immatricolati o messi lecitamente in circolazione nello stesso Stato membro "purché siano soddisfatte le condizioni di cui all'articolo 2." Poiché l'articolo 2 modificato consente l'uso di veicoli a noleggio immatricolati o messi lecitamente in circolazione in qualsiasi Stato membro, il paragrafo 1 è modificato per eliminare tale incoerenza. Dovrebbe essere possibile utilizzare un veicolo immatricolato o messo in circolazione conformemente alla legislazione di uno Stato membro diverso da quello in cui è stabilita l'impresa che lo prende a noleggio non solo per le operazioni di trasporto in qualsiasi altro Stato membro (in linea con l'articolo 2 modificato), ma anche per le operazioni di trasporto nello Stato membro in cui ha sede l'impresa che lo prende a noleggio.

Il paragrafo 2 è soppresso in quanto gli Stati membri non dovrebbero più avere la facoltà di limitare l'uso di veicoli noleggiati per il trasporto di merci per le attività per conto proprio. Le imprese di tutta l'UE dovrebbero essere autorizzate a impiegare veicoli noleggiati per le attività per conto proprio e godere dei benefici che ne derivano, e non dovrebbero essere

costrette a usare veicoli di proprietà oppure a dare in appalto le attività di trasporto a un'impresa che fornisce tali servizi per conto terzi. I veicoli di proprietà di imprese che li utilizzano per le attività di trasporto per conto proprio sono spesso sottoutilizzati e in media più vecchi, meno sicuri e più inquinanti dei veicoli presi a noleggio.

Nuovo articolo 5 bis della direttiva 2006/1/CE

La direttiva rappresenta un passo in avanti verso l'apertura del mercato per l'impiego di veicoli noleggiati per il trasporto di merci su strada. Consentendo l'uso di veicoli noleggiati in uno Stato membro diverso da quello in cui è stabilita l'impresa che li prende a noleggio, almeno per un periodo di quattro mesi, ed eliminando le restrizioni all'uso di veicoli noleggiati per il trasporto di merci per attività per conto proprio, la direttiva apre nuove opportunità sia alle imprese che prendono a noleggio i veicoli, sia alle imprese del settore del noleggio/leasing di veicoli in tutta l'UE.

L'attuazione e gli effetti di questa nuova direttiva e il suo impatto sui trasportatori che effettuano operazioni di trasporto per conto proprio o per conto terzi e sul settore del noleggio/leasing di veicoli dovrebbero essere valutati in una relazione da presentare alla Commissione. La valutazione dovrebbe avere luogo quando saranno disponibili prove sufficienti, ovvero presumibilmente cinque anni dopo la scadenza del termine per il recepimento (sei anni e mezzo dopo l'entrata in vigore della nuova direttiva). In base a tale relazione la Commissione valuterà se siano necessarie ulteriori misure.

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹,

visto il parere del Comitato delle regioni²,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 2006/1/CE del Parlamento europeo e del Consiglio³ stabilisce un livello minimo di apertura del mercato per l'utilizzazione di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada.
- (2) L'impiego di veicoli noleggiati può ridurre i costi per le imprese che trasportano merci per conto proprio o per conto terzi e allo stesso tempo accrescerne la flessibilità operativa. Ciò può pertanto contribuire ad aumentare la produttività e la competitività delle imprese interessate. Poiché i veicoli noleggiati tendono a essere più nuovi rispetto alla flotta media, essi sono anche più sicuri e meno inquinanti.
- (3) La direttiva 2006/1/CE non consente alle imprese di beneficiare pienamente dei vantaggi derivanti dall'uso di veicoli presi a noleggio. Essa consente infatti agli Stati membri di limitare per le proprie imprese l'uso di veicoli noleggiati con peso massimo ammissibile a pieno carico superiore a sei tonnellate per i trasporti per conto proprio. Gli Stati membri non sono inoltre obbligati a permettere l'uso sul proprio territorio di un veicolo preso a noleggio se tale veicolo è stato immatricolato o messo in circolazione conformemente alla legislazione di uno Stato membro diverso da quello in cui è stabilita l'impresa che lo ha preso a noleggio.
- (4) Al fine di consentire alle imprese di beneficiare maggiormente dei vantaggi derivanti dall'impiego di veicoli noleggiati, dovrebbe essere reso loro possibile l'impiego di

¹ GU C del , pag. .

² GU C del , pag. .

³ Direttiva 2006/1/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 gennaio 2006, relativa all'utilizzazione di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada (versione codificata) (GU L 33 del 4.2.2006, pag. 82).

veicoli noleggiati in qualsiasi Stato membro, non solo in quello in cui sono stabilite. Ciò consentirebbe loro di far fronte con maggiore facilità a particolari picchi di domanda improvvisi, temporanei o stagionali, oppure di sostituire i veicoli difettosi o guasti.

- (5) Il livello di tassazione del trasporto stradale varia ancora notevolmente all'interno dell'Unione. Certe restrizioni, che incidono inoltre indirettamente sulla libera prestazione di servizi di noleggio di veicoli, rimangono pertanto giustificate al fine di evitare distorsioni fiscali. Gli Stati membri dovrebbero quindi avere la facoltà di limitare la durata del periodo in cui un veicolo noleggiato in uno Stato membro diverso da quello in cui è stabilita l'impresa che lo ha preso a noleggio può essere usato sul rispettivo territorio.
- (6) Affinché le operazioni di trasporto per conto proprio siano effettuate con maggiore efficienza, gli Stati membri non dovrebbero più essere autorizzati a limitare la possibilità di utilizzare veicoli noleggiati per tali operazioni.
- (7) L'attuazione e gli effetti della presente direttiva dovrebbero essere monitorati dalla Commissione e da essa documentati in una relazione. Qualsiasi misura futura in questo settore dovrebbe essere considerata alla luce di tale relazione.
- (8) Poiché gli obiettivi della presente direttiva non possono essere conseguiti in misura sufficiente dai soli Stati membri e possono piuttosto, a motivo della natura transfrontaliera del trasporto su strada e delle questioni che la presente direttiva intende affrontare, essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. In linea con il principio di proporzionalità, la direttiva si limita a quanto è necessario per il raggiungimento dei suddetti obiettivi.
- (9) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la direttiva 2006/1/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

La direttiva 2006/1/CE è così modificata:

1) L'articolo 2 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è così modificato:

i) la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

"Ogni Stato membro consente l'utilizzazione nel suo territorio di veicoli presi a noleggio da imprese stabilite nel territorio di un altro Stato membro, a condizione che:"

ii) la lettera a) è sostituita dalla seguente:

"a) il veicolo sia immatricolato o messo in circolazione conformemente alla legislazione di uno Stato membro;"

b) è inserito il seguente paragrafo 1 *bis*:

"1 *bis*. Se il veicolo non è stato immatricolato o messo in circolazione conformemente alla legislazione dello Stato membro in cui è stabilita l'impresa che lo ha noleggiato, gli Stati membri possono limitare nel tempo l'utilizzo del veicolo noleggiato sul rispettivo territorio. In tal caso gli Stati membri ne consentono tuttavia l'utilizzo per almeno quattro mesi dell'anno in questione."

- 2) L'articolo 3 è sostituito dal seguente:

"Articolo 3

Gli Stati membri prendono i provvedimenti necessari per far sì che, per il trasporto di merci su strada, le imprese nazionali possano utilizzare i veicoli noleggiati alle stesse condizioni dei veicoli di loro appartenenza, purché siano soddisfatte le condizioni di cui all'articolo 2.";

- 3) È inserito il seguente articolo 5 bis:

"Articolo 5 bis

Entro il [OP: please insert the date calculated 5 years after the deadline for transposition of the Directive] la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'attuazione e sugli effetti della presente direttiva. La relazione contiene informazioni sull'utilizzo di veicoli noleggiati in uno Stato membro diverso da quello in cui è stabilita l'impresa che li prende a noleggio. Sulla base di tale relazione la Commissione valuta se sia necessario proporre misure supplementari."

Articolo 2

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva al più tardi entro il [OP: please insert the date calculated 18 months following the entry into force]. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni fondamentali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 3

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente