

Bruxelles, 21 maggio 2019
(OR. en)

**Fascicolo interistituzionale:
2017/0113(COD)**

**9447/1/19
REV 1**

**TRANS 349
CODEC 1113**

RELAZIONE

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Comitato dei rappresentanti permanenti / Consiglio
n. doc. prec.:	9140/19
n. doc. Comm.:	ST 9669/17 + ADD 1-4
Oggetto:	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 – Relazione sullo stato di avanzamento dei lavori

I. INTRODUZIONE

1. La Commissione ha presentato la sua proposta di modifica della direttiva 2006/1/CE relativa all'utilizzazione di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada nel maggio 2017. La proposta fa parte del primo pacchetto sulla mobilità ed è collegata alla proposta di revisione delle norme relative all'accesso alla professione di trasportatore su strada e all'accesso al mercato del trasporto di merci su strada (regolamenti n. 1071/2009 e n. 1072/2009).
2. La direttiva 2006/1/CE codifica norme precedenti e prevede un livello minimo di apertura del mercato per l'utilizzazione di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada tra gli Stati membri, sia per le imprese stabilite nel loro territorio sia per le quelle stabilite in un altro Stato membro.

Tuttavia, la direttiva:

- autorizza uno Stato membro a limitare l'utilizzazione dei veicoli presi a noleggio da imprese stabilite nel suo territorio a quelli immatricolati nello Stato membro e consente inoltre di vietare l'utilizzazione di veicoli noleggiati il cui peso totale a pieno carico autorizzato sia superiore a sei tonnellate per le operazioni di trasporto per conto proprio;
 - è limitata, riguardo alle imprese stabilite in un altro Stato membro, al noleggio di veicoli immatricolati nel medesimo Stato membro ai fini del traffico tra Stati membri.
3. La Commissione propone di modificare la direttiva 2006/1/CE principalmente per eliminare le restrizioni esistenti e istituire un quadro normativo chiaro e uniforme, dando ai trasportatori in tutta l'UE la parità di accesso al mercato dei veicoli a noleggio.

II. LAVORI NELL'AMBITO DELLE ALTRE ISTITUZIONI

4. La commissione per i trasporti e il turismo (TRAN) del Parlamento europeo ha nominato Cláudia Monteiro de Aguiar (PPE, PT) come relatrice. La commissione TRAN ha votato la sua relazione il 24 maggio 2018 e il Parlamento europeo ha approvato in prima lettura il suo accordo, contenente 15 emendamenti, il 15 gennaio 2019¹.
5. Il Comitato economico e sociale europeo e il Comitato europeo delle regioni hanno adottato un parere, rispettivamente, il 6 dicembre 2017 e il 1° febbraio 2018.

III. LAVORI NELL'AMBITO DEL CONSIGLIO

6. La Commissione ha presentato la sua proposta e la relativa valutazione d'impatto al gruppo "Trasporti terrestri" il 1° e il 21 giugno 2017. Il gruppo di lavoro si è riunito il 7 luglio, l'11 ottobre e il 6 novembre 2017 sotto la presidenza estone e il 26 febbraio, il 20 marzo e il 24 aprile 2018 sotto la presidenza bulgara per analizzare in dettaglio la proposta e discutere i compromessi della presidenza. Un primo tentativo di raggiungere un orientamento generale in occasione della sessione del Consiglio TTE del 7 giugno 2018 non ha avuto esito positivo.

¹ Cfr. doc. 5386/19.

7. Il gruppo "Trasporti terrestri" ha ripreso l'esame della proposta sotto la presidenza rumena, più precisamente il 14, 21 e 28 gennaio, il 4 aprile e il 2 maggio 2019, per discutere un compromesso della presidenza, la cui versione più recente figura nell'allegato della presente relazione. La maggior parte delle delegazioni ha in generale riconosciuto i buoni progressi compiuti in merito alla proposta; alcune hanno sottolineato che l'adozione di un orientamento generale consentirebbe di trattare il fascicolo in oggetto parallelamente a quelli correlati del primo pacchetto sulla mobilità, una volta avviati i negoziati con il Parlamento europeo. Due delegazioni hanno mantenuto la propria valutazione negativa della proposta. La Commissione ha mantenuto una riserva generale sull'esito dei negoziati.
8. Mentre numerose delegazioni continuano a nutrire preoccupazioni circa l'impatto della proposta sulle entrate prodotte dall'imposta sui veicoli, quasi tutte riconoscono che il compromesso della Presidenza consente agli Stati membri di ridurre in larga misura i rischi (articolo 1, paragrafo 2, che sostituisce l'articolo 3 della direttiva, e considerando 3 e 4). Una delegazione ritiene che l'introduzione di una maggiore libertà di circolazione dei veicoli noleggiati potrebbe avere effetti negativi sulle norme nazionali in materia di immatricolazione dei veicoli, mentre un'altra delegazione ha espresso l'esigenza di esaminare ulteriormente la proposta alla luce di leggi nazionali recentemente adottate.
9. Per quanto riguarda l'utilizzazione transfrontaliera di veicoli noleggiati da imprese stabilite in un altro Stato membro (articolo 1, paragrafo 1, che modifica l'articolo 2 della direttiva, e considerando 4 bis), la maggior parte delle delegazioni potrebbe accettare una maggiore flessibilità. Molte delegazioni hanno sottolineato l'importanza di misure di controllo efficaci in questo caso, in particolare per monitorare le attività di cabotaggio. A tale riguardo, l'uso del sistema ERRU² (articolo 1, paragrafo 2 bis, che inserisce un nuovo articolo 3 bis nella direttiva, e considerando 5 ter e 5 quater) è stato considerato ragionevole dalla maggior parte delle delegazioni, anche se alcune lo hanno ritenuto troppo gravoso o non abbastanza efficace. Diverse delegazioni hanno sottolineato che il sistema ERRU sarà aggiornato in modo più completo dopo l'adozione delle modifiche al regolamento n. 1071/2009 nell'ambito del primo pacchetto sulla mobilità e hanno auspicato una tempistica coordinata dei rispettivi aggiornamenti.

² Il Registro europeo delle imprese di trasporto su strada (ERRU) è un sistema inteso a garantire che i registri elettronici nazionali siano interconnessi, ai sensi dell'articolo 16, paragrafi 5 e 6, del regolamento n. 1071/2009.

10. Il Comitato dei rappresentanti permanenti ha discusso il compromesso il 15 maggio 2019. Da un lato, molte delegazioni lo hanno sostenuto, nonostante alcuni rischi residui, ad esempio per quanto riguarda le entrate fiscali e il controllo delle operazioni di trasporto su strada effettuate in altri Stati membri. Dall'altro, un numero considerevole di delegazioni ha espresso dubbi circa la possibilità di raggiungere un orientamento generale già nel giugno 2019. Alcune delegazioni hanno espresso una riserva di esame sfavorevole sulla portata dell'obbligo per la Commissione di effettuare una valutazione riguardo alle entrate fiscali (articolo 1, paragrafo 3 - nuovo articolo 5 bis della direttiva). Dopo la riunione la presidenza ha concluso che una relazione sullo stato di avanzamento dei lavori sarebbe la base più appropriata per la discussione in sede di Consiglio.

IV. CONCLUSIONI

11. La presidenza ritiene che i buoni progressi compiuti abbiano portato a un'ulteriore riduzione delle preoccupazioni degli Stati membri, preservando nel contempo il nucleo degli obiettivi della Commissione.
- a) Per evitare effetti collaterali indesiderati, gli Stati membri possono limitare il noleggio, da parte delle loro imprese, di veicoli immatricolati in altri Stati membri a 30 giorni per anno solare e/o al 25% del parco di veicoli. Grazie a questo breve periodo minimo dovrebbe essere possibile salvaguardare le norme nazionali in materia di immatricolazione dei veicoli ed evitare l'erosione fiscale. La possibilità di limitare il noleggio di veicoli commerciali leggeri per le operazioni di trasporto per conto proprio aggiunge un'ulteriore salvaguardia. Per garantire un monitoraggio completo dell'impatto sulle entrate fiscali, la relazione di valutazione della Commissione potrebbe essere estesa a questo aspetto.
- b) Al fine di garantire che l'utilizzazione di veicoli presi a noleggio da imprese stabilite in un altro Stato membro non dia origine ad abusi volti ad aggirare le norme per l'accesso al mercato, i veicoli devono recare a bordo una copia certificata conforme della licenza comunitaria, se richiesta ai sensi del regolamento n. 1072/2009. Inoltre, gli Stati membri avranno accesso alle informazioni sui numeri di immatricolazione dei veicoli noleggiati mediante l'interfaccia UE dei registri elettronici nazionali (ERRU). In considerazione del fatto che il sistema ERRU sarà oggetto di una revisione nel regolamento n. 1071/2009 (articolo 16)³, il compromesso contiene l'obbligo di inserire nel registro nazionale informazioni relative ai numeri di immatricolazione dei veicoli noleggiati.

³ Cfr. l'orientamento generale sulla proposta relativa al regolamento n. 1071/2009, doc. 15084/18, pag. 16.

12. La presidenza prende atto del fatto che molte delegazioni hanno sottolineato il collegamento con i principali fascicoli del primo pacchetto sulla mobilità. Tale collegamento è duplice: in primo luogo, sul piano tecnico, risiede nella necessità di migliorare lo scambio di informazioni tra gli Stati membri per potenziare il monitoraggio e il controllo; in secondo luogo, riguarda il dibattito politico generale sull'accesso al mercato e le relative restrizioni. Il Parlamento europeo ha adottato posizioni in prima lettura su tutti i fascicoli in esame. Il Consiglio ha adottato un orientamento generale per tre proposte del primo pacchetto sulla mobilità⁴, ma non ancora sulla proposta relativa ai veicoli noleggiati. La presidenza osserva inoltre che, sebbene riconoscano in generale l'importanza di questo collegamento, le delegazioni hanno espresso opinioni divergenti in merito alla tempistica adeguata per portare avanti questo fascicolo, in parallelo con gli altri fascicoli o in una fase successiva.
13. Alla luce di quanto precede, il Comitato dei rappresentanti permanenti e il Consiglio sono invitati a prendere atto dei progressi compiuti in merito al fascicolo.
-

⁴ Cfr. doc. 15084/18.

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

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 europeo⁵,

visto il parere del Comitato delle regioni⁶,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 2006/1/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁷ stabilisce un livello minimo di apertura del mercato per l'utilizzazione di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada.

⁵ GU C del , pag. .

⁶ GU C del , pag. .

⁷ 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).

- (2) L'utilizzazione 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'utilizzazione di veicoli presi a noleggio. Essa consente infatti agli Stati membri di limitare, da parte delle imprese stabilite sui loro rispettivi territori, l'utilizzazione 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'utilizzazione sui loro rispettivi territori di un veicolo noleggiato 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, esse dovrebbero poter impiegare veicoli noleggiati in qualsiasi Stato membro, non solo in quello in cui sono stabilite. Ciò consentirebbe loro, in particolare, di affrontare più facilmente picchi di domanda di corta durata, stagionali o temporanei, oppure di sostituire i veicoli difettosi o guasti.
- (4 bis) Gli Stati membri non dovrebbero poter limitare l'utilizzazione sul loro rispettivo territorio di un veicolo noleggiato da un'impresa stabilita nel territorio di un altro Stato membro, purché tale veicolo sia stato immatricolato o messo in circolazione conformemente alla legislazione di qualsiasi Stato membro ovvero, se si tratta di un veicolo cui è imposto l'obbligo di recare a bordo una copia certificata conforme della licenza comunitaria in conformità del regolamento (CE) n. 1072/2009, ne sia stato autorizzato l'impiego da parte dallo Stato membro in cui l'impresa è stabilita per mezzo di tale copia certificata conforme.

- (5) Il livello di tassazione del trasporto su strada 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 le imprese stabilite sul loro rispettivo territorio possono utilizzare un veicolo preso a noleggio immatricolato o messo in circolazione in un altro Stato membro. Essi dovrebbero altresì poter limitare il numero di tali veicoli presi a noleggio da un'impresa stabilita sul loro rispettivo territorio.
- (5 bis) Al fine di migliorare l'applicazione di una restrizione all'utilizzazione di un veicolo preso a noleggio immatricolato o messo in circolazione conformemente alla legislazione di uno Stato membro diverso da quello in cui è stabilita l'impresa che lo ha noleggiato, uno Stato membro dovrebbe essere autorizzato a esigere che la durata del contratto di noleggio non superi la durata consentita per l'impiego del veicolo in questione. In aggiunta, la validità delle copie certificate conformi della licenza comunitaria rilasciata in conformità del regolamento (CE) n. 1072/2009 può essere limitata al periodo corrispondente alla durata del contratto di noleggio. Inoltre il numero di immatricolazione del veicolo noleggiato può essere indicato su tali copie certificate conformi.
- (5 ter) La circolazione dei veicoli noleggiati non dovrebbe ostacolare il monitoraggio e il controllo della legalità delle operazioni effettuate dagli operatori negli Stati membri diversi dal loro Stato membro di stabilimento. In conformità del regolamento (CE) n. 1071/2009, gli operatori dovrebbero comunicare alle autorità dello Stato membro in cui sono stabiliti il numero di immatricolazione di ciascun veicolo a motore a loro disposizione, cosicché tale informazione possa essere inserita nel registro elettronico nazionale. Detto regolamento prevede che le autorità degli altri Stati membri possano accedere ai dati contenuti nei registri elettronici nazionali; i registri elettronici nazionali dovrebbero permettere la ricerca mirata dei veicoli con un numero di immatricolazione diverso da quelli rilasciati dallo Stato membro di stabilimento.

- (5 quater) Al fine di garantire il rispetto uniforme dell'obbligo di fornire informazioni sul numero di immatricolazione del veicolo noleggiato per il registro elettronico nazionale, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione riguardo ai requisiti minimi relativi all'inserimento di tali dati da inserire nel registro elettronico nazionale. È opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio⁸.
- (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. Tuttavia, per evitare potenziali problemi fiscali, gli Stati membri dovrebbero essere in grado di limitare l'utilizzazione per operazioni di trasporto per conto proprio di un veicolo con massa massima a pieno carico ammissibile non superiore a 3,5 tonnellate se è registrato al di fuori dello Stato membro di stabilimento dell'impresa che lo utilizza.
- (7) L'attuazione e gli effetti della presente direttiva dovrebbero essere monitorati dalla Commissione e da essa documentati in una relazione. La relazione dovrebbe esaminare con particolare attenzione se detta direttiva ha avuto per risultato l'utilizzazione di veicoli più vecchi o di determinati tipi di veicoli e pertanto ha avuto un effetto sulla sicurezza stradale e se ha comportato difficoltà in relazione all'attuazione, inclusa l'attuazione delle norme in materia di cabotaggio. 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:

⁸ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

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 qualsiasi Stato membro e utilizzato conformemente alle disposizioni dei regolamenti (CE) n. 1071/2009 e (CE) n. 1072/2009 nello Stato membro di stabilimento dell'impresa che lo utilizza, se del caso.";

2) l'articolo 3 è sostituito dal seguente:

"Articolo 3

1. Gli Stati membri prendono i provvedimenti necessari per far sì che, per il trasporto di merci su strada, le imprese stabilite sul proprio rispettivo territorio possano utilizzare i veicoli noleggiati alle stesse condizioni dei veicoli di loro appartenenza, purché siano soddisfatte le condizioni di cui all'articolo 2.
2. Se il veicolo noleggiato è immatricolato o messo in circolazione conformemente alla legislazione di un altro Stato membro, lo Stato membro in cui è stabilita l'impresa può:
 - a) limitare il periodo di utilizzazione del veicolo noleggiato nel suo rispettivo territorio, a condizione che autorizzi l'utilizzazione del veicolo noleggiato da parte di una stessa impresa per un periodo di 30 giorni consecutivi in un determinato anno civile; in questo caso può esigere che il contratto di noleggio non vada oltre il termine stabilito dallo Stato membro;

- b) limitare il numero di veicoli noleggiati che può essere utilizzato da un'impresa purché consenta l'utilizzazione di un numero minimo di veicoli. Detto numero minimo è almeno pari al 25% del parco di veicoli per il trasporto di merci di proprietà dell'impresa al 31 dicembre dell'anno precedente la richiesta di autorizzazione per l'utilizzazione del veicolo noleggiato. Nel caso di un'impresa con un parco totale di più di uno e meno di quattro veicoli, è consentita l'utilizzazione di almeno un veicolo noleggiato;
- c) limitare l'utilizzazione di un veicolo con massa massima a pieno carico ammissibile non superiore a 3,5 tonnellate per operazioni di trasporto per conto proprio.";

2 bis) è inserito il seguente articolo 3 bis:

"Articolo 3 bis

Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché le informazioni relative al numero di immatricolazione del veicolo noleggiato siano inserite nel registro elettronico nazionale di cui all'articolo 16 del regolamento (CE) n. 1071/2009.

La Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, i requisiti minimi relativi ai dati da inserire nel registro elettronico nazionale. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 5 ter, paragrafo 2.";

- 3) sono inseriti i seguenti articoli 5 bis e 5 ter:

"Articolo 5 bis

Entro il [OP: inserire la data corrispondente a 5 anni dopo la scadenza del termine per il recepimento della direttiva] la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'attuazione e sugli effetti della presente direttiva. La relazione contiene informazioni sull'utilizzazione di veicoli noleggiati in uno Stato membro diverso da quello in cui è stabilita l'impresa che li prende a noleggio. La relazione esaminerà anche gli impatti sulla sicurezza stradale[, sulle entrate fiscali] e sull'attuazione delle norme in materia di cabotaggio in conformità del regolamento (CE) n. 1072/2009. Sulla base di tale relazione la Commissione valuta se sia necessario proporre misure supplementari.

Articolo 5 ter

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 42, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 165/2014 del Consiglio, del 4 febbraio 2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 4 del regolamento (UE) n. 182/2011."

Articolo 2

3. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva al più tardi entro il [OP: inserire la data corrispondente a [24] mesi dopo l'entrata in vigore]. 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.

4. 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