

## COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 19.12.2017  
C(2017) 8457 final

*Signor Presidente,*

*la Commissione desidera ringraziare il Senato della Repubblica del parere espresso in merito alle proposte adottate dalla Commissione il 31 maggio 2017 nel quadro del "pacchetto sulla mobilità" {COM(2017) 275 a 282 final}.*

*Tali proposte perseguono una serie di obiettivi, mirando in particolare a migliorare le condizioni della concorrenza, le condizioni di lavoro dei conducenti nel settore del trasporto su strada e la sicurezza stradale; inoltre, esse intendono rendere più efficiente l'applicazione delle norme e ridurre gli oneri amministrativi. Le proposte di revisione della direttiva "Eurobollo" mirano a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub>, la congestione del traffico e altre esternalità negative del trasporto stradale; altri obiettivi sono la semplificazione del quadro giuridico esistente e una tariffazione stradale più equa per gli utenti. La proposta di rifusione della direttiva sull'interoperabilità è destinata a facilitare l'instaurazione dell'interoperabilità transfrontaliera dei sistemi di pedaggio elettronico europei, consentendo agli esattori di pedaggi di identificare più facilmente i trasgressori che guidano veicoli immatricolati in un altro Stato membro. La proposta di regolamento sul monitoraggio e la comunicazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> e del consumo di carburante dei veicoli pesanti nuovi è la prima normativa in assoluto riguardante le emissioni di CO<sub>2</sub> di questo tipo di veicoli: essa mira ad aumentare la trasparenza e a stimolare la diffusione di veicoli pesanti più efficienti in termini di consumo di carburanti.*

*La Commissione accoglie con favore il sostegno espresso dal Senato della Repubblica a queste proposte.*

*In risposta alle osservazioni e raccomandazioni specifiche sulle singole proposte, la Commissione desidera rimandare il Senato della Repubblica all'allegato.*

*Le osservazioni formulate nella presente risposta fanno riferimento alle proposte iniziali presentate dalla Commissione, che attualmente stanno seguendo l'iter legislativo al Parlamento europeo e al Consiglio.*

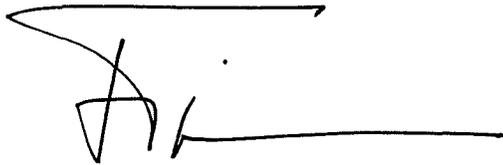
*On. Pietro GRASSO  
Presidente del Senato della Repubblica  
Palazzo Madama, 1  
IT — 00186 ROMA*

*Discussioni sono state avviate nel gruppo di lavoro del Consiglio sotto la Presidenza estone a seguito dell'adozione delle proposte. La Commissione opera in stretta collaborazione con la Presidenza estone per individuare le principali questioni su cui gli Stati membri hanno pareri discordi e facilitare le discussioni. Sul versante del Parlamento europeo, sono stati designati i relatori e i relatori ombra e le discussioni sono state avviate nel settembre 2017.*

*La Commissione nutre speranza che i colegislatori adottino le proposte a breve termine.*

*Confidando che i chiarimenti forniti rispondano alle questioni sollevate, la Commissione auspica di continuare in futuro il dialogo politico con il Senato della Repubblica.*

*Voglia gradire, signor Presidente, i sensi della nostra più alta considerazione.*



*Frans Timmermans  
Primo vicepresidente*



*Violeta Bulc  
Membro della Commissione*

## ALLEGATO

*La Commissione ha esaminato attentamente ciascuna delle questioni sollevate dal Senato della Repubblica nel suo parere ed è lieta di fornire i seguenti chiarimenti.*

*Per quanto riguarda la proposta di modificare il capo III della direttiva "Eurobollo" sui pedaggi stradali {COM(2017) 275 final}, la Commissione accoglie con favore i suggerimenti del Senato della Repubblica in merito al reinvestimento delle risorse derivanti dai pedaggi nel settore dei trasporti, nonché riguardo alla necessità di proteggere le aree sensibili dal ricorso a vie stradali alternative. La Commissione prende atto delle riserve espresse dal Senato della Repubblica circa l'imposizione di oneri connessi alla congestione del traffico. La Commissione ricorda che, in base alla proposta, la scelta di introdurre o meno tali oneri spetta agli Stati membri e che lo Stato membro, o l'autorità competente, controlla l'efficacia del proprio sistema di pedaggio e valuta il rischio che sia fatto ricorso a vie stradali alternative e gli eventuali effetti negativi. La Commissione ricorda inoltre che la casistica mostra come la variazione del pedaggio stradale a seconda dell'orario abbia l'effetto di far spostare il traffico dalle ore di punta ai periodi di minor congestione (si veda la valutazione d'impatto che accompagna la proposta).*

*Per quanto riguarda la proposta relativa alla tassazione dei veicoli {COM(2017) 276 final}, la Commissione apprezza il suggerimento espresso dal Senato della Repubblica di estendere le compensazioni riguardanti la riduzione della tassazione ai veicoli leggeri, anch'essi interessati dalla proposta sui pedaggi stradali. La Commissione ricorda che escludendo i veicoli leggeri dall'ambito di applicazione del Capo II della direttiva, gli Stati membri mantengono la libertà di prevedere una compensazione adeguata in caso di introduzione di pedaggi per gli utilizzatori di tali veicoli (cfr. anche la proposta di modifica dell'articolo 7 duodecies della direttiva).*

*Dal canto suo, la proposta sulle norme sociali {COM(2017) 277 final} intende affrontare problemi legati a condizioni inadeguate di riposo e a lunghi periodi di assenza da casa dei conducenti. Tali fattori concorrono alla stanchezza e di conseguenza aumentano i rischi per la sicurezza stradale: essi hanno quindi un effetto negativo sia sulle condizioni di lavoro sia sull'equilibrio tra vita professionale e vita privata delle persone interessate. Per questo ed altri motivi è importante che il lavoro dei conducenti sia organizzato in modo da consentire loro di rientrare a casa a intervalli regolari. Gli elementi contenuti nella proposta della Commissione mirano a risolvere tali problemi e, se adottati dal legislatore, anche ad aumentare l'attrattiva del settore per le persone in cerca di lavoro e a migliorarne in generale l'immagine.*

*Le norme proposte sul distacco {COM(2017) 278 final} prevedono una soglia di tre giorni per mese civile, al di sotto della quale le disposizioni della direttiva sul distacco dei lavoratori<sup>1</sup> concernenti la retribuzione e le ferie annuali non si applicano ai conducenti che effettuano operazioni di trasporto internazionale. Queste norme rappresentano un approccio equilibrato tra, da un lato, la protezione del diritto dei conducenti a un'adeguata retribuzione e, dall'altro, la necessità di garantire il buon funzionamento del mercato interno. Le*

---

<sup>1</sup> Articolo 3, primo comma, lettere b) e c), della direttiva 96/71/CE.

*disposizioni amministrative e in materia di controlli devono essere proporzionate e tener conto delle caratteristiche di mobilità del settore e la Commissione ha proposto norme specifiche a tal fine.*

*Per quanto riguarda la proposta in materia di monitoraggio e comunicazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> generate dai veicoli pesanti {COM(2017) 279 final}, analizzate nella valutazione d'impatto che accompagna la proposta, i costi connessi alla comunicazione dei dati registrati a carico delle autorità degli Stati membri sono modesti e si aggirano sui 3 500 EUR l'anno per ogni Stato membro. Per la futura legislazione in materia di norme sulle emissioni, i costi e i tempi di esecuzione saranno debitamente analizzati nella relativa valutazione d'impatto.*

*Per quanto riguarda la proposta relativa all'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale {COM(2017) 280 final}, la Commissione prende atto delle riserve espresse dal Senato della Repubblica riguardo all'adeguatezza delle disposizioni che delegano determinati poteri alla Commissione. Per quanto riguarda la questione specifica dell'elenco di tecnologie utilizzabili per la riscossione elettronica dei pedaggi, la Commissione ricorda che l'inserimento di tale elenco nell'allegato della direttiva è necessario per consentire alla legislazione di essere opportunamente adattata ai futuri progressi tecnologici.*

*Per quanto riguarda la proposta relativa all'accesso al mercato internazionale del trasporto merci su strada {COM(2017) 281 final} e, più specificamente, i requisiti dell'articolo 8 del regolamento (CE) n. 1072/2009, la Commissione intende facilitarne l'applicazione, senza aprire o chiudere il mercato rispetto alla situazione attuale. La valutazione d'impatto che accompagna la proposta non giunge alla conclusione che la nuova normativa determinerebbe un aumento delle attività di cabotaggio, compreso il cabotaggio "sistematico".*

*Infine, per quanto riguarda la proposta relativa alla revisione del quadro per l'utilizzo di veicoli noleggiati per il trasporto di merci {COM(2017) 282 final}, la Commissione, pur apprezzando il parere favorevole del Senato della Repubblica, ritiene che la proposta di introdurre un limite temporale armonizzato oltre il quale i veicoli adibiti al trasporto di merci non possano essere noleggiati in un altro Stato membro non serva a facilitare il lavoro delle autorità nazionali di controllo. Le autorità nazionali di controllo sono tenute soltanto a conoscere le norme applicabili nel proprio paese, poiché le norme applicabili nel paese di stabilimento di un operatore straniero non sono rilevanti. Ad esempio, nel caso in cui l'utilizzo di un veicolo noleggiato e immatricolato in uno Stato membro diverso da quello in cui è stabilito l'operatore che lo utilizza sia limitato a quattro mesi in Italia, questa limitazione si applica a tutti i veicoli analoghi, siano essi utilizzati da operatori stabiliti in Italia o operatori stabiliti all'estero. L'obiettivo della proposta è garantire che in tutta l'UE un veicolo noleggiato (e registrato) in un paese qualsiasi dell'UE possa essere utilizzato per un periodo di quattro mesi. Oltre questo periodo, l'uso di tale veicolo nel territorio di uno Stato membro può, ma non deve, essere limitato dalla legislazione nazionale dello Stato membro in questione.*