

**RISOLUZIONE APPROVATA DALLA COMMISSIONE
SUGLI ATTI COMUNITARI N. COM (2017) 275 definitivo, N. COM (2017) 276
definitivo, N. COM (2017) 277 definitivo, N. COM (2017) 278 definitivo, N. COM
(2017) 279 definitivo, N. COM (2017) 280 definitivo, N. COM (2017) 281
definitivo E N. COM (2017) 282 definitivo SOTTOPOSTI AL PARERE MOTIVATO
SULLA SUSSIDIARIETA'
(Doc. XVIII, n. 213)**

La Commissione,

esaminati gli atti in titolo ai sensi dell'articolo 144, commi 1 e 6, del Regolamento,

premesso che:

le proposte della Commissione europea, adottate nell'ambito della Comunicazione "L'Europa in movimento" (COM (2017) 283 definitivo) e strettamente collegate tra loro, sono volte a modificare il sistema per la tassazione dei veicoli pesanti per l'uso di alcune infrastrutture, a migliorare il funzionamento del mercato del trasporto delle merci su strada e le condizioni sociali e occupazionali dei lavoratori e a introdurre una maggiore attenzione al rispetto delle normative, al miglioramento della interoperabilità tra i sistemi di telepedaggio, al monitoraggio e alla trasmissione di informazioni in tema di emissioni di CO2 e di consumo di carburante dei veicoli pesanti;

valutate:

le relazioni del Governo, trasmesse ai sensi dell'articolo 6, commi 4 e 5, della legge n. 234 del 2012;

le informazioni acquisite dalla Commissione attraverso lo svolgimento di un ampio ciclo di audizioni informali con i principali soggetti pubblici e privati coinvolti nel settore;

le osservazioni favorevoli con rilievi approvate dalla Commissione Lavoro, previdenza sociale sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio 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 (n. COM (2017) 277 definitivo) in data 12 luglio 2017;

le osservazioni favorevoli approvate dalla Commissione Lavoro, previdenza sociale sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 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 (n. COM (2017) 278 definitivo) in data 12 luglio 2017;

le osservazioni favorevoli con rilievi approvate dalla Commissione Politiche dell'Unione europea sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio concernente il monitoraggio e la comunicazione dei dati relativi al consumo di carburante e alle emissioni di CO2 dei veicoli pesanti nuovi (COM (2017) 279) in data 18 luglio 2017;

le osservazioni favorevoli con rilievi approvate dalla Commissione Politiche dell'Unione europea sulla proposta di direttiva del Consiglio che modifica la direttiva 1999/62/CE, relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada

per l'uso di alcune infrastrutture, per quanto riguarda determinate disposizioni concernenti le tasse sugli autoveicoli (COM (2017) 276) in data 19 luglio 2017;

le osservazioni favorevoli con rilievi approvate dalla Commissione Politiche dell'Unione europea sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio 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 (COM (2017) 277) in data 26 luglio 2017;

le osservazioni favorevoli con rilievi approvate dalla Commissione Politiche dell'Unione europea sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio 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 (COM (2017) 278) in data 26 luglio 2017;

le osservazioni favorevoli con rilievi approvate dalla Commissione Politiche dell'Unione europea sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica i regolamenti (CE) n. 1071/2009 e (CE) n. 1072/2009 per adeguarli all'evoluzione del settore (COM (2017) 281) in data 26 luglio 2017;

le osservazioni favorevoli con rilievi approvate dalla Commissione Politiche dell'Unione europea sulla proposta di regolamento 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 (COM (2017) 282) in data 26 luglio 2017;

considerato che:

lo sviluppo del mercato dell'autotrasporto deve avvenire secondo condizioni di concorrenza equa e assicurando la piena tutela dei diritti dei lavoratori del settore;

è necessario rafforzare gli strumenti di prevenzione e repressione delle violazioni della legislazione vigente, arginando le forme di concorrenza sleale e di *dumping* sociale;

occorre elevare i livelli della sicurezza stradale nel settore dell'autotrasporto, garantendo la qualificazione professionale e il rispetto delle regole della circolazione da parte dei conducenti;

rilevato che:

una parte delle proposte in esame (COM (2017) 277, COM (2017) 278 e COM (2017) 281) riguardano le condizioni occupazionali e i diritti dei lavoratori dell'autotrasporto, che sono spesso assai diverse nei singoli Paesi membri dell'Unione europea;

un'azione efficace di armonizzazione delle regole all'interno dell'Unione deve quindi tenere conto delle diverse situazioni di partenza, al fine di garantire il mantenimento delle maggiori tutele per i lavoratori previste dalle legislazioni di alcuni Stati membri, evitando sia pratiche di concorrenza sleale e di *dumping* sociale da parte degli Stati membri con tutele più deboli, sia spinte verso un peggioramento generalizzato dei livelli di protezione all'interno dell'Unione;

un altro gruppo di proposte in esame (COM (2017) 275, COM (2017) 276, COM (2017) 279 e COM (2017) 280) attengono alla regolamentazione dei pedaggi stradali, che si collega anche al controllo delle emissioni di CO₂ dei veicoli;

tali proposte intervengono di fatto nel sistema fiscale interno degli Stati membri: se è auspicabile la definizione di regole e criteri comuni per il pedaggiamento stradale, è però opportuno che i singoli Stati membri abbiano adeguata flessibilità e autonomia nella fissazione e combinazione delle diverse componenti del pedaggio e nelle decisioni di destinazione dei relativi introiti, che non dovrebbero essere limitati solo a finalità di carattere ambientale;

in relazione all'ultima proposta in esame (COM (2017) 282), riguardante il noleggio senza conducente di veicoli per il trasporto di merci su strada, occorre prestare particolare attenzione al profilo delle qualifiche professionali dei conducenti;

si pronuncia in senso favorevole sul rispetto dei profili di sussidiarietà e di proporzionalità, formulando, per quanto attiene ai profili di merito, le seguenti osservazioni:

- relativamente alla proposta COM (2017) 275 — tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture, occorre:

a) ampliare la portata del vincolo di destinazione degli introiti di cui all'articolo 7-*septies* della proposta, prevedendo l'obbligo di reinvestimento nel settore dei trasporti, in particolare nella costruzione e manutenzione delle infrastrutture, delle risorse aggiuntive derivanti dall'introduzione di pedaggi e diritti di utenza;

b) assicurare che gli introiti derivanti dalla riscossione di oneri connessi alla congestione del traffico di cui all'articolo 9, o il valore finanziario equivalente, siano destinati a sostenere le infrastrutture e i servizi di trasporto collettivo;

c) garantire una compensazione dell'aumento dei costi per le imprese conseguente all'incremento degli oneri stradali attraverso la previsione di adeguate riduzioni fiscali;

d) in relazione anche a quanto previsto dalla proposta di direttiva COM (2017) 276, in particolare per gli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto merci, prevedere disposizioni che orientino gli Stati membri a indirizzare il traffico di tali autoveicoli sulla rete autostradale e in genere sulla rete stradale coperta da pedaggio, anche mediante restrizioni e divieti di utilizzo della rete stradale secondaria non sottoposta a pedaggio, salvo i casi di specifica origine e destinazione dei trasporti;

e) in coerenza con l'obiettivo di progressivo passaggio dai meccanismi di tassazione fondati sul tempo a quelli basati sul reale utilizzo della infrastruttura, occorre infatti scoraggiare l'utilizzo di infrastrutture non adeguate al transito di mezzi pesanti e spesso connotate da critici attraversamenti urbani, per evitare ulteriori livelli di inquinamento, di congestione e di impropria usura delle infrastrutture stesse, i cui costi di manutenzione sarebbero oltretutto in capo a enti gestori privi della possibilità di recuperare, almeno in parte, le risorse necessarie dai pedaggi;

- relativamente alla proposta COM (2017) 276 — tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture, per quanto riguarda determinate disposizioni concernenti le tasse sugli autoveicoli, occorre:

a) prevedere l'esclusione dei veicoli leggeri dal meccanismo di riduzione della tassazione solo in via temporanea, per motivi precauzionali, individuando a regime una qualche forma di compensazione anche per tale categoria di veicoli, che sono invece assoggettati alla proposta di direttiva sui pedaggi stradali;

- relativamente alla proposta COM (2017) 277 — prescrizioni minime in materia di periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, di interruzioni minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali e posizionamento per mezzo dei tachigrafi, occorre:

a) contemperare la flessibilità organizzativa dell'attività di trasporto con l'esigenza di assicurare un'adeguata tutela della salute dei lavoratori e della sicurezza stradale. Pertanto, si esclude che la media del riposo settimanale obbligatorio di cui all'articolo 8 possa essere calcolata su un periodo di tempo di quattro settimane consecutive rispetto alle due attualmente previste;

b) subordinare l'applicazione delle disposizioni che prevedono una maggiore flessibilità nella fruizione dei periodi di riposo alla definitiva adozione, in tutti gli Stati membri, del cronotachigrafo digitale con localizzazione geosatellitare disciplinato dal Regolamento (UE) n. 165/2014, così da consentire i controlli sull'effettivo rispetto delle prescrizioni normative, anche ai fini della sicurezza stradale;

c) prevedere il divieto esplicito del riposo in cabina per i conducenti, stabilendo la responsabilità in solido dei datori di lavoro in caso di violazione del divieto, con adeguate sanzioni;

d) prevedere l'indicazione da parte del conducente dei luoghi di fruizione dei periodi di riposo sul foglio di registrazione, in modo da facilitare le verifiche necessarie;

e) precisare che l'esenzione dagli obblighi di registrazione dei tempi di guida e di riposo, prevista dall'articolo 3, lettera h), per il "trasporto non commerciale di merci" richiede il possesso di documentazione idonea a dimostrare la natura del trasporto e la proprietà delle merci trasportate;

f) subordinare lo scambio di informazioni tra gli Stati membri sull'indice di rischio delle imprese all'adozione di una classificazione omogenea del rischio all'interno dell'Unione;

- relativamente alla proposta COM (2017) 278 — distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada, occorre:

a) assicurare che le norme dello Stato ospitante in materia di tariffe minime salariali e di durata minima delle ferie annuali retribuite trovino applicazione anche in caso di permanenza dell'autotrasportatore per un periodo pari o inferiore ai tre giorni, per tutte le attività di trasporto su strada (incluso il cabotaggio);

b) escludere dalla disciplina del distacco i casi di mero transito del mezzo, senza che sia compiuta nel territorio di uno Stato alcuna operazione di carico o scarico;

c) introdurre forme di responsabilità del datore di lavoro in relazione all'adempimento degli obblighi amministrativi e al pagamento delle eventuali sanzioni comminate per la loro violazione;

d) escludere l'inserimento dell'attività di controllo sul rispetto dell'orario di lavoro settimanale del conducente tra quelle da effettuare su strada, in considerazione della specificità della normativa, legata anche ad aspetti di carattere contrattuale e sindacale non immediatamente conoscibili o valutabili da parte degli addetti ai controlli su strada;

- relativamente alla proposta COM (2017) 279 — monitoraggio e comunicazione dei dati relativi al consumo di carburante e alle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi, occorre:

a) assicurare che le procedure per la determinazione degli *standard* di emissione e per la relativa comunicazione da parte delle Autorità preposte e delle case produttrici non siano eccessivamente onerose;

b) garantire un adeguato periodo di transizione per l'adozione dei nuovi *standard* di emissione, anche in relazione al loro utilizzo per la determinazione dei nuovi valori di riferimento delle emissioni, ai fini della tassazione degli autoveicoli pesanti di cui alla proposta COM (2017) 275;

- relativamente alla proposta COM (2017) 280 — interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale e scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione, occorre:

a) sostenere le misure volte a facilitare il pagamento dei pedaggi da parte degli operatori del settore;

b) valutare la possibilità di mantenere l'indicazione delle tecnologie che possono essere usate per la riscossione dei pagamenti nel testo della proposta anziché nell'allegato IV, per la cui modifica sarà ora sufficiente un semplice atto delegato della Commissione;

c) prevedere che, nel conferimento dei poteri delegati alla Commissione, sia in ogni caso adeguatamente garantita la partecipazione degli Stati alle procedure di aggiornamento e revisione degli allegati, data la rilevanza delle materie delegate;

d) prevedere adeguati periodi di transizione per la sostituzione delle apparecchiature, ove ciò sia reso necessario in conseguenza dell'evoluzione tecnologica;

- relativamente alla proposta COM (2017) 281 — accesso all'attività di trasportatore e al mercato unico, occorre:

a) ridurre da cinque a un massimo di tre giorni il periodo nell'ambito del quale i trasportatori non residenti possono svolgere senza limitazioni l'attività di cabotaggio stradale di merci;

b) prevedere parametri idonei all'accertamento dell'effettivo esercizio dell'attività di trasporto nello Stato di stabilimento (anche per contrastare il fenomeno delle *letter-box companies*), quali la disponibilità di una sede stabile e un rapporto adeguato tra i veicoli a disposizione dell'impresa, i conducenti e le attività di trasporto;

- relativamente alla proposta COM (2017) 282 — utilizzazione di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada, occorre:

a) prevedere limitazioni delle attività di noleggio di veicoli commerciali di massa superiore alle 6 tonnellate nel settore del conto proprio idonee a impedire lo svolgimento abusivo di trasporto merci per conto terzi, mediante l'indicazione di una durata massima (ad esempio non superiore a un determinato numero di mesi all'anno), uguale per tutti gli Stati membri, al fine di agevolare le operazioni di controllo;

b) prevedere che, indipendentemente dal soggetto che effettua il noleggio, i suddetti veicoli possano essere guidati esclusivamente da conducenti dotati delle necessarie qualificazioni professionali.

La presente risoluzione è da intendersi anche quale atto di indirizzo al Governo ai sensi dell'articolo 7 della legge 24 dicembre 2012, n. 234.