



AUDIZIONE FEDERAUTO

19 Luglio 2017

SENATO DELLA REPUBBLICA

8A COMMISSIONE LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI

Signor Presidente, Signori Membri della Commissione,

a nome della Federauto che rappresenta in Italia i concessionari auto, veicoli commerciali, veicoli industriali e autobus ed in qualità di membro della Divisione Federauto Trucks, specificamente dedicata alle problematiche dei veicoli adibiti al trasporto merci, vi ringrazio per l'opportunità concessa e procedo ad illustrare il nostro punto di vista che si concentrerà sulla

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 merci su strada

e

La relazione elaborata dal Ministero delle Infrastrutture e del Trasporto in merito al progetto di atto legislativo dell'Unione Europea concernente *La 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 merci su strada*

Siamo ad indicare i seguenti punti che riteniamo critici:

- Per quanto riguarda l'eliminazione della facoltà per gli Stati membri di vietare il noleggio di veicoli di massa superiore a 6 ton nel trasporto in conto proprio, ci uniamo alle preoccupazioni indicate nella relazione del Ministero dalle aziende conto terzi sulla possibilità che grazie al noleggio di veicoli superiori alle 6 ton le imprese conto proprio possano svolgere trasporti in conto terzi in maniera abusiva. Riteniamo quindi non condivisibile la possibilità di estendere il noleggio di veicoli di massa superiore alle 6 ton per il trasporto conto proprio stante la normativa che attualmente regola il conto proprio.
- Per quanto concerne la possibilità per i singoli Stati membri di limitare, in termini temporali per un periodo non inferiore a 4 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 siamo favorevoli a che tale limite venga apposto poiché riteniamo, come per altro è indicato dalla Relazione della Commissione, che le notevoli differenze nella

tassazione dei veicoli stradali all'interno dell'UE determinerebbe distorsioni fiscali rilevanti tra i diversi Stati; riteniamo inoltre che si possano creare ulteriori distorsioni economiche e di sicurezza viste le differenti normative sulla circolazione e sulle attività di controllo periodiche.

- Riteniamo fondamentale che nei contratti di noleggio di veicoli vengano indicati tassativamente i punti assistenziali e la loro dislocazione presso i quali i veicoli dovranno effettuare le operazioni di manutenzione e riparazione e successive revisioni annuali previste per legge, a tutela dell'utilizzatore e della sicurezza stradale.

L'attività riparativa che si rende necessaria sui veicoli oggetto di noleggio deve essere normata in modo che venga svolta presso una rete certificata, come la rete assistenziale delle case costruttrici la quale deve sottostare ai parametri qualitativi indicati dalle case e deve servirsi di personale qualificato.

Anche i ricambi utilizzati nell'attività assistenziale devono essere certificati come ricambi di qualità, anche se equivalenti.

Con la normativa vigente è possibile che i noleggiatori si servano di reti assistenziali secondarie e di ricambi non certificati, non curandosi di essere trasparenti nei confronti dell'utilizzatore che si aspetta un livello di servizio maggiore.

- Attestiamo la necessità che la società di noleggio sia proprietaria dei veicoli. Evidenziamo quindi che la società di noleggio non può acquisire i veicoli che saranno oggetto di noleggio a titolo di sublocazione, come prevede la normativa attualmente in vigore art.94, comma 4bis del Codice della Strada.
- Non crediamo che i numeri indicati dalla Relazione per cui l'apertura ai noleggi di veicoli industriali possa creare un incremento di quasi 5.000 posti di lavoro e una riduzione dei costi operativi di circa il 2% poiché i maggiori benefici andrebbero solo in capo a gruppi bancari/assicurativi svilendo la filiera della vendita, distribuzione e assistenza dei veicoli industriali.
- Da ultimo, riteniamo che una modifica della normativa vigente non costituisca affatto una semplificazione del quadro normativo e che, in definitiva, danneggi in misura significativa il sistema di PMI a vantaggio di aziende quasi sempre di diretta emanazione bancaria e, quindi, di grande dimensione.