

OSSERVAZIONI E PROPOSTE DELLA 14^a COMMISSIONE PERMANENTE
(Politiche dell'Unione europea)

Ai sensi dell'articolo 144, comma 1, del Regolamento

(Estensore: CARDINALI)

Roma, 26 luglio 2017

Osservazioni sull'atto:

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)

La Commissione, esaminato l'atto in titolo,

considerato che la proposta prevede modifiche al regolamento (CE) n. 1071/2009 relativo ai requisiti di accesso ed esercizio della professione di trasportatore su strada e al regolamento (CE) n. 1072/2009 relativo alla licenza per effettuare trasporti internazionali per conto terzi (compreso il cabotaggio), ai fini di una maggiore armonizzazione nell'applicazione della normativa da parte degli Stati membri, attraverso disposizioni volte a chiarirne il quadro normativo, rafforzarne l'esecuzione, apportare modifiche alle norme sul cabotaggio e alle disposizioni in materia di stabilimento, e introdurre una parziale estensione dell'applicazione dei requisiti di accesso anche ai veicoli commerciali leggeri;

rilevato che, secondo le stime della Commissione europea, la proposta permetterà alle imprese dell'UE di risparmiare tra 2,7 e 5,2 miliardi di euro nel periodo 2020-2035, nonché a ridurre del 62 per cento del numero di infrazioni in materia di cabotaggio e del 10 per cento il rischio di costituzione di società di comodo, e a migliorare le condizioni di lavoro e la professionalizzazione degli operatori di veicoli commerciali leggeri;

considerate, in particolare, le seguenti modifiche al regolamento (CE) n. 1071/2009:

- all'articolo 1 si prevede di applicare alle imprese di trasporto che operano esclusivamente con veicoli commerciali leggeri (di massa non superiore a 3,5 tonnellate), in tutti gli Stati membri, i requisiti di una sede effettiva e stabile in uno Stato membro e di un'adeguata idoneità finanziaria (sebbene inferiore rispetto ai veicoli pesanti). Gli Stati membri manterrebbero comunque la facoltà di applicare ad essi anche gli altri requisiti di cui all'articolo 3, paragrafo 1, previsti per i veicoli più pesanti, come avvenuto finora;

- all'articolo 3 si prevede di sopprimere il paragrafo 2, che consente tuttora di imporre condizioni supplementari per l'accesso alla professione di trasportatore, oltre ai predetti requisiti di cui all'articolo 3, paragrafo 1, e che ha alimentato divergenze normative tra gli Stati membri;

- all'articolo 5, vengono chiarite le disposizioni sullo svolgimento delle attività nello Stato membro di stabilimento, tra cui si aggiunge l'obbligo per l'impresa di detenere attivi e avvalersi di personale, in proporzione all'attività delle sue sedi;

- all'articolo 6 si prevedono modifiche volte a chiarire e armonizzare ulteriormente la valutazione del requisito dell'onorabilità e ad estendere l'elenco delle infrazioni che possono

Al Presidente
dell'8^a Commissione permanente
S E D E

comportare la perdita dell'onorabilità. Inoltre, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati per stabilire quali infrazioni della normativa dell'Unione, oltre a quelle di cui all'allegato IV, possono comportare la perdita dell'onorabilità;

- all'articolo 14, si specifica che, dopo aver perso la propria onorabilità, un gestore dei trasporti non può essere riabilitato prima che sia trascorso un anno. La norma consente di evitare divergenze importanti in proposito tra gli Stati membri;

- all'articolo 16, vengono previsti ulteriori elementi di informazione da inserire nei registri elettronici nazionali (le targhe dei veicoli, il totale delle attività di capitale e del fatturato, il fattore di rischio dell'impresa), per una migliore esecuzione delle norme che disciplinano l'accesso alla professione;

- al nuovo articolo 18 si specificano ulteriormente le modalità di cooperazione tra gli Stati membri, stabilendo in particolare un periodo di tempo massimo entro il quale gli Stati membri dovranno rispondere alle richieste motivate presentate da altri Stati membri e imponendo agli Stati membri l'obbligo di svolgere ispezioni in caso di mancato rispetto dei criteri di stabilimento da parte di imprese aventi sede nel loro territorio, sulla scorta di prove fornite da altri Stati membri;

considerate, inoltre, le seguenti modifiche al regolamento (CE) n. 1072/2009:

- all'articolo 8 si elimina il numero massimo di tre trasporti di cabotaggio che possono essere effettuati in uno Stato membro ospitante a seguito di un trasporto internazionale in entrata, ma al contempo si riduce il numero massimo di giorni, da 7 a 5, entro i quali poterli effettuare. Tali modifiche, secondo la valutazione d'impatto svolta dalla Commissione europea, favoriscono l'applicabilità della normativa. Inoltre, il nuovo paragrafo 4 *bis* precisa che la prova dell'originario trasporto internazionale in entrata può essere fornita, nell'ambito di un controllo, anche con mezzi elettronici, semplificando in tal modo le procedure ed eliminando l'incertezza giuridica;

- al nuovo articolo 10 *bis* si richiede agli Stati membri di effettuare un numero minimo di controlli sui trasporti di cabotaggio, pari al 2 per cento dal 2020 e al 3 per cento dal 2022 di tutti i cabotaggi effettuati nel secondo anno precedente. Si stabilisce inoltre che gli Stati membri effettuino, almeno tre volte l'anno, controlli sul cabotaggio, concertati tra due o più Stati membri;

valutata la relazione del Governo, elaborata ai sensi dell'articolo 6, commi 4 e 5, della legge n. 234 del 2012,

formula per quanto di competenza osservazioni favorevoli, con i seguenti rilievi:

la base giuridica è correttamente individuata nell'articolo 91, paragrafo 1, del TFUE, che prevede la procedura legislativa ordinaria per adottare le misure dirette a realizzare gli obiettivi della politica comune dei trasporti;

il principio di sussidiarietà è rispettato in quanto l'obiettivo di modificare la normativa europea sull'accesso e l'esercizio del trasporto su strada ai fini di una maggiore armonizzazione nella sua applicazione da parte degli Stati membri, attraverso disposizioni volte a chiarirne il quadro normativo, rafforzarne l'esecuzione, apportare modifiche alle norme sul cabotaggio e alle disposizioni in materia di stabilimento, e introdurre una parziale estensione dell'applicazione dei requisiti di accesso anche ai veicoli commerciali leggeri, non può essere conseguito dagli Stati membri singolarmente;

il principio di proporzionalità è rispettato in quanto la proposta si limita a disporre le misure necessarie ad ottenere il predetto scopo;

con riferimento all'estensione del requisito finanziario anche ai trasporti con veicoli leggeri (fino a 3,5 tonnellate), si evidenzia che questo è già previsto in Italia per i veicoli da

1,5 a 3,5 tonnellate, che hanno l'obbligo di rispettare il medesimo requisito finanziario valido per i veicoli pesanti, ovvero di disporre ogni anno di un capitale e di riserve per un valore di almeno 9.000 euro quando solo un veicolo è utilizzato e di 5.000 euro per ogni veicolo supplementare utilizzato. Con il nuovo regolamento, le imprese di trasporto con veicoli leggeri, stabilite in Italia, vedranno ridursi il requisito, rispettivamente, a 1.800 euro e a 900 euro, ma anche ad estenderne l'applicazione ai trasportatori con veicoli di massa inferiore a 1,5 tonnellate.

Valeria Cardinali