

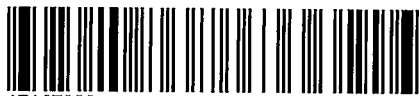


PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI  
DIPARTIMENTO POLITICHE EUROPEE  
*Servizio Informativa parlamentari e Corte di Giustizia UE*

Presidenza del Consiglio dei Ministri

DPE 0007514 P-4.22.1

del 06/07/2017



17147993

Camera dei Deputati  
Ufficio Rapporti con l'Unione Europea

Senato della Repubblica  
Ufficio dei rapporti con le istituzioni  
dell'Unione Europea

e p.c.

Ministero delle Infrastrutture e del  
Trasporti  
Nucleo di valutazione degli atti UE

Ministero del Lavoro  
Nucleo di valutazione degli atti UE

Ministero degli Affari esteri e della  
Cooperazione internazionale  
Nucleo di valutazione degli atti UE

**OGGETTO:** Trasmissione, ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge 24 dicembre 2012 n. 234, della relazione concernente la *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.*

Si trasmette, ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge 24 dicembre 2012 n. 234, la relazione elaborata dal Ministero delle Infrastrutture e del Trasporti in merito al progetto di atto legislativo dell'Unione Europea di cui all'oggetto.

p.

Il Coordinatore del Servizio  
dott. Gaetano De Salvo



Ministero

delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE  
GLI AFFARI GENERALI E IL PERSONALE  
DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO STRADALE  
E PER L'INTERMODALITA'  
DIVISIONE 4

(Accesso alla professione ed al mercato del trasporto di  
Merci - Autotrasporto di merci in ambito dell'Unione Europea)  
Via G. Caraci, 36 - 00157 ROMA  
tel. 06/41584102 - email [divisione4.dgtsi@mit.gov.it](mailto:divisione4.dgtsi@mit.gov.it)

DPE-0007480-A-05/07/2017

Allegati 2

p. c.: Al Gabinetto del Ministro delle infrastrutture e  
trasporti. Ufficio legislativo  
SEDE

Al Capo del Dipartimento per i trasporti, la  
navigazione, gli affari generali e il personale  
SEDE

OGGETTO: Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica i  
regolamenti (CE) n. 1071/2009 e n. 1072/2009 per adeguarli all'evoluzione del  
settore.

Relazione ex art. 6, comma 4, legge 24 dicembre 2012, n. 234.

Si fa seguito alla nota n. 11472 del 22 giugno 2017 di questa Direzione generale riguardante  
l'argomento in oggetto e, con riferimento alla nota di codesto Dipartimento n. DPE 0007390 P-  
4.22.25 del 4 luglio 2017, si invia la versione consolidata della relazione in oggetto (All. 1), redatta  
tenendo conto delle osservazioni formulate dall'Ispettorato Nazionale del Lavoro, completa della  
tabella di corrispondenza di cui all'articolo 6, comma 5 della legge 24 dicembre 2012, n. 234,  
compilata con riferimento alla normativa nazionale, come espressamente previsto dalla citata  
norma, interessata dalla proposta di modifica (All. 2).

IL DIRETTORE GENERALE  
(Dott. Enrico Finocchi)

|  |
|--|
| <p>MINFRA<br/>Dipartimento per i trasporti, la navigazione,<br/>gli AA.GG e il personale</p> <p>REGISTRO UFFICIALE</p> <p>Prot.n. 12076 5.117 USCITA</p> <p>08.05.07</p> |
|--|

Roma, - 5 LUG. 2017

Alla Presidenza del Consiglio dei Ministri  
Dipartimento politiche europee  
Servizio informative parlamentari e Corte di  
giustizia UE  
ROMA

## **ALLEGATO 1**

### **Relazione ex articolo 6, comma 4, della legge 24 dicembre 2012, n. 234**

Oggetto: Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica i regolamenti (CE) n 1071/2009 e n. 1072/2009 per adeguarli all'evoluzione del settore.

Codice Consiglio: n. 9668/2017;  
Codice della proposta COM(2017) 281;  
Codice interistituzionale 2017/0123 (COD).

#### **Disciplina attuale**

I regolamenti in corso di modifica disciplinano l'accesso alla professione di trasportatore su strada e l'accesso al mercato del trasporto internazionale di merci su strada nell'ambito dell'Unione europea.

#### **Proposta (articolo 1, paragrafo 1, lettera a))**

In sede di definizione delle esclusioni dal campo di applicazione del regolamento (CE) n. 1071/2009, viene precisato il concetto di "trasporto di persone su strada a fini non commerciali". Tale fattispecie, già prevista nel citato regolamento, viene esplicitata nella proposta con riferimento a tutti quei trasporti di persone che vengono eseguiti senza remunerazione o per usi strettamente privati.

#### **Osservazioni**

Si ritiene che tale proposta possa essere accolta in quanto finalizzata a chiarire circostanze che, qualora emergano in sede di controllo su strada, possono costituire motivo di incertezza e di non corretta applicazione delle norme sanzionatorie.

#### **Proposta (articolo 1, paragrafo 1, lettera b))**

Viene estesa l'applicazione delle norme in materia di accesso alla professione di trasportatore su strada di merci, in maniera obbligatoria quelle riguardanti lo stabilimento e l'idoneità finanziaria, ed in maniera facoltativa, con possibilità per gli Stati membri di determinarne alcune modalità, quelle relative all'idoneità professionale ed all'onorabilità, alle imprese che esercitano esclusivamente con veicoli aventi massa fino a 3,5 tonnellate

#### **Osservazioni**

L'estensione verso il basso del campo di applicazione del regolamento è condivisibile, in quanto è finalizzata a garantire un livello minimo di professionalità all'intero settore del trasporto di merci per conto di terzi; emergono, tuttavia, dei dubbi circa le modalità scelte.

In particolare, si ritiene opportuno che il requisito dell'onorabilità non sia facoltativo e che sia anche da prevedere un limite inferiore di massa in relazione al quale non applicare le norme sull'accesso alla professione, analogamente a quanto avviene in Italia dove si è deciso, già nel 2012, di estendere l'applicazione delle norme in questione, anche se con alcuni correttivi, alle imprese che esercitano esclusivamente con veicoli di massa compresa tra 1,5 e 3,5 tonnellate.

In relazione, infine, al requisito dell'idoneità finanziaria, per il quale la proposta di modifica dell'articolo 7 che lo riguarda prevede una diversa modulazione dell'entità della dimostrazione, vi sono alcune perplessità derivanti dal fatto che si preferirebbe un'applicazione uniforme del requisito e dei suoi modi di conseguimento a tutte le imprese che accedono alla professione di trasportatore su strada di merci, senza distinzioni.

L'Ispettorato Nazionale del Lavoro ha evidenziato che tale proposta di modifica ha una particolare rilevanza per i risvolti dal punto di vista ispettivo nel settore dei servizi di consegna e spedizione, poiché si epurerebbe il settore da tutte quelle imprese nate in modo estemporaneo, che non possiedono effettiva consistenza finanziaria, che hanno una vita molto breve e si rendono irrintracciabili per le amministrazioni e gli enti previdenziali ed assistenziali.

Pur tuttavia, per formulare un giudizio concreto su tale modifica occorre capire come essa possa impattare sulla regolamentazione, sia del mercato sia della forza lavoro, nonché sulle risorse ispettive e sui relativi controlli.

#### **Proposta (articolo 1, paragrafo 2)**

Viene soppressa la possibilità per i singoli Stati membri di introdurre requisiti per l'accesso alla professione aggiuntivi rispetto a quelli già fissati dal regolamento stesso.

#### **Osservazioni**

La soppressione della previsione normativa in questione potrebbe interferire, a livello nazionale, con l'attuale normativa in materia di accesso al mercato, il cui rispetto, in concreto, costituisce un ulteriore passaggio per il conseguimento dell'autorizzazione per l'accesso alla professione di trasportatore su strada di merci.

#### **Proposta (articolo 1, paragrafo 3, lettere a), b), c) e d))**

Il testo di modifica prevede alcune misure volte a rafforzare il requisito dello stabilimento, con il fine di ostacolare il fenomeno delle imprese "letter box".

In particolare, viene introdotto l'obbligo di conservare nei locali afferenti l'impresa, oltre alla documentazione già prevista dalla versione originaria del regolamento, anche i contratti commerciali e di lavoro. Negli stessi locali deve essere svolta anche l'attività commerciale, oltre a quella amministrativa.

Infine, viene imposto che l'impresa detenga beni e impieghi personale in proporzione alle attività che si svolgono presso la sede interessata.

#### **Osservazioni**

Si condivide l'opportunità di rafforzare il requisito dello stabilimento, al fine di renderlo effettivo, attraverso l'individuazione di una serie di elementi che assumono vesti di obbligatorietà.

Nello specifico, sembra evidente che l'efficacia delle misure individuate dipenda da quella dei controlli, che si annunciano particolarmente complessi e da affidare anche a settori estranei ai compiti ordinari del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Non essendo individuata a livello di regolamento, un elemento di particolare delicatezza è quello della necessità di fissare, con norme nazionali, la proporzione tra beni e personale, da un lato, e le attività che si svolgono presso la sede, dall'altro.

L'Ispettorato Nazionale del Lavoro ha evidenziato che il venir meno nella proposta di modifica del riferimento alla sede dove dovrebbero essere allocati i documenti indicati nel regolamento, potrà essere valutato, in ordine a potenziali difficoltà nel richiedere la documentazione utile agli accertamenti ispettivi di competenza, solo dopo la sua effettiva applicazione.

Altre ripercussioni potranno essere valutate in ordine alla competenza territoriale degli ispettori, rendendo maggiormente onerosa l'attività di controllo.

#### **Proposta (articolo 1, paragrafo 4, lettere a))**

La proposta indica ulteriori materie, nell'ambito delle quali individuare violazioni significative ai fini della perdita del requisito dell'onorabilità.

In particolare, viene segnalato il settore del diritto fiscale, del distacco dei lavoratori e degli obblighi contrattuali.

#### **Osservazioni**

Il contenuto della proposta è condivisibile, peraltro l'estensione dei settori da considerare ai fini dell'onorabilità aumenta la complessità dei controlli da effettuare e la delicatezza della gestione per i soggetti chiamati ad adottare i provvedimenti conseguenti.

#### **Proposta (articolo 1, paragrafo 4, lettere b))**

La proposta di modifica è finalizzata ad individuare, nell'ambito del procedimento amministrativo volto a valutare la perdita o meno dell'onorabilità, alcuni criteri di giudizio quali quello del numero delle violazioni gravi alle norme nazionali ed europee in materia di trasporto su strada, non esplicitamente citati nella versione vigente del regolamento.

Inoltre, viene garantito il diritto dei soggetti interessati al procedimento ad intervenire nello stesso attraverso l'esposizione di argomentazioni ed osservazioni.

#### **Osservazioni**

Si condivide il contenuto della proposta, che corrisponde, peraltro, a quanto già vigente in Italia in materia di intervento dei soggetti interessati nel procedimento amministrativo che li riguarda e a quanto già considerato circa l'individuazione dei criteri di valutazione che informano il procedimento di verifica dell'onorabilità.

#### **Proposta (articolo 1, paragrafo 4, lettere c))**

Viene affidata alla Commissione il compito di adottare gli opportuni atti per l'individuazione delle violazioni in grado di incidere sul possesso del requisito dell'onorabilità.

In particolare, rispetto alla versione vigente, viene indicato, come ulteriore criterio per la loro definizione, quello della loro capacità di distorsione della concorrenza nel mercato del trasporto su strada e di compromissione delle condizioni di lavoro dei lavoratori del settore dei trasporti.

#### **Osservazioni**

L'individuazione degli ulteriori criteri sopra esposti consentirà, con buona probabilità, di far ricomprendere tra le violazioni rilevanti ai fini dell'onorabilità anche quelle attinenti il cabotaggio.

Si tratta di un obiettivo a lungo perseguito dall'Italia, fallito in passato, in quanto unico criterio per l'individuazione delle violazioni era quello della loro capacità di determinare rischi per la vita o lesioni gravi per i soggetti coinvolti.

Conseguentemente, la proposta di modifica trova piena condivisione.

#### **Proposta (articolo 1, paragrafo 5, lettere a) e b))**

Con la proposta di modifica si intende apportare alcune modifiche ai modi di dimostrazione e di modulazione dell'idoneità finanziaria

In particolare, vengono fissate soglie più basse (euro 1800,00 per il primo veicolo ed euro 900,00 per ogni ulteriore veicolo) per le imprese che esercitano esclusivamente con veicoli di massa fino a 3,5 tonnellate.

Inoltre, l'utilizzo della certificazione dei conti annuali diviene lo strumento base per la dimostrazione dell'idoneità finanziaria; il ricorso agli altri strumenti previsti dalla disciplina vigente (fidejussione bancaria o assicurativa...) è possibile solo nell'eventualità in cui i suddetti conti annuali siano assenti.

#### **Osservazioni**

Circa la fissazione di soglie diverse per le imprese che esercitano con veicoli di massa fino a 3,5 tonnellate, si ribadisce quanto già esposto nelle osservazioni riguardanti la proposta di cui all'articolo 1, paragrafo 1, lettera b).

In effetti, se da un lato si impone un nuovo obbligo a tutte le imprese stabilite nei diversi Stati membri appartenenti alla categoria sopra citata, si riduce l'entità dell'obbligo a carico delle imprese italiane, attualmente allo stesso livello delle imprese che esercitano con veicoli di massa superiore a 3,5 tonnellate, riducendone, nel contempo, la qualità.

Per quanto attiene lo strumento di dimostrazione del requisito dell'idoneità finanziaria, la conservazione dell'attuale assetto consentirebbe una libertà di scelta all'impresa interessata anche se la modifica appare poter razionalizzare le modalità.

#### **Proposta (articolo 1, paragrafo 10)**

La proposta prevede che il gestore dei trasporti non possa recuperare l'onorabilità prima che sia trascorso un anno dalla data della sua perdita.

#### **Osservazioni**

La modifica suggerita sembra piuttosto penalizzante per il gestore, a fronte della disciplina vigente che non copre tale aspetto.

Meglio sarebbe, forse, che il regolamento individui una forbice (es.: da tre mesi ad un anno) nell'ambito della quale i singoli Stati membri possano intervenire.

#### **Proposta (articolo 1, paragrafo 11, lettere a), b) e c))**

La proposta mira ad integrare il contenuto minimo del Registro Elettronico Nazionale delle imprese di trasporto su strada (REN), inserendo, nella parte riservata, le targhe dei veicoli in disponibilità, il numero dei dipendenti, dati relativi al patrimonio ed al bilancio e l'indice di rischio dell'impresa.

#### **Osservazioni**

L'inserimento dei dati elencati nel REN aggiunge elementi che garantiscono la qualità dell'impresa e, in questo senso, la valutazione delle integrazioni proposte è positiva.

Tuttavia, l'attuazione di tali misure pone diverse problematiche da risolvere sotto il profilo normativo ed organizzativo, comportando, tra l'altro, la necessità di collaborazione con uffici anche di altri Ministeri.

In quest'ottica, l'Ispettorato Nazionale del Lavoro ha evidenziato come il termine di cinque giorni, previsto perché sia data risposta a richieste di informazioni provenienti da autorità competenti dello Stato membro che gestisce il REN, appare, forse, stringente; sarebbe opportuno prevederne, esplicitamente, la natura (perentoria o meno).

E' conseguente che l'attuazione richieda un congruo lasso di tempo.

#### **Proposta (articolo 1, paragrafo 12)**

La riformulazione integrale dell'articolo 18 del regolamento n. 1071/2009 ha lo scopo di rafforzare la collaborazione tra gli Stati membri, con riferimento, in particolare, alla tematica dello stabilimento. Viene prevista una procedura specifica per lo scambio di informazioni in tempi piuttosto brevi (dieci giorni, in caso di risposte interlocutorie o per segnalare difficoltà ad adempiere o venticinque giorni nei casi ordinari). La cooperazione si realizza anche attraverso la richiesta di controlli, ispezioni ed indagini da svolgere nei confronti dell'impresa coinvolta.

#### **Osservazioni**

La proposta ha certamente un valore positivo, tuttavia va ribadito quanto già sopra segnalato in merito alle problematiche di natura normativa ed organizzativa che ne derivano ed in merito ai tempi di attuazione.

In particolare, l'Ispettorato Nazionale del Lavoro ha evidenziato che i termini previsti per la fornitura di informazioni sembrano eccessivamente stringenti e perentori. Inoltre, ha rilevato che l'imposizione agli Stati membri dell'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, pur essendo indubbiamente apprezzabile in un'ottica di cooperazione, può comportare un maggiore onere per gli organi di vigilanza.

#### **Proposta (articolo 1, paragrafo 16)**

La proposta prevede l'obbligo per gli Stati membri di preparare una relazione piuttosto articolata riguardante l'utilizzo dei veicoli di massa fino a 3,5 tonnellate, da inoltrare alla Commissione entro il 30 giugno di ciascun anno. Tale relazione comprende anche l'indicazione della quota di attività svolta da tali veicoli in relazione alla totale attività di autotrasporto, secondo un'articolazione in trasporto nazionale, internazionale e di cabotaggio.

#### **Osservazioni**

Si tratta di una relazione comprendente dati la cui raccolta comporterà, probabilmente, rilevazioni e studi specifici.

#### **Proposta (articolo 2, paragrafo 1)**

La proposta di modifica prevede l'inserimento nell'articolo concernente l'ambito di applicazione del regolamento n.1072/2009 di una disposizione in base alla quale il trasporto di containers vuoti o di pallets, se oggetto di un contratto di trasporto, è da considerarsi un trasporto per conto di terzi.

### Osservazioni

Nulla da eccepire circa il contenuto della proposta.

### Proposta (articolo 2, paragrafo 2)

La proposta modifica la definizione di "cabotaggio", mettendo in evidenza che ciascuna operazione di cabotaggio può comportare una pluralità di operazioni di carico e/o scarico, secondo quanto precisato nella lettera di vettura.

### Osservazioni

La definizione riflette un parere già diffuso in passato dalla Commissione circa il fatto che un trasporto di cabotaggio può comportare una pluralità di attività di carico e scarico.

### Proposta (articolo 2, paragrafo 5, lettere a), b) e c))

La proposta di modifica prevede una limitazione dell'attività di cabotaggio espressa in termini temporali, 5 giorni, da computarsi a partire dalla data dell'ultimo scarico afferente il trasporto internazionale destinato nello Stato membro in cui la suddetta attività viene svolta.

La documentazione a bordo del veicolo può essere esibita agli organi di controllo anche in formato elettronico oppure trasmessa nel corso degli eventuali controlli su strada.

### Osservazioni

La normativa ipotizzata modifica in maniera sostanziale quanto previsto dal regolamento vigente in termini di limitazione dell'attività di cabotaggio, che è legata all'esecuzione di un numero prefissato di operazioni (tre) in un determinato arco temporale (7 giorni), decorrente dall'ultimo scarico relativo al trasporto internazionale destinato nel Paese membro in cui l'attività di cabotaggio viene svolta.

Si tratta di un evidente compromesso tra il gruppo di Paesi interessato a limitare l'attività di cabotaggio, Italia compresa, ed il gruppo favorevole ad una liberalizzazione dello stesso.

La soluzione prospettata è quella di una sostanziale liberalizzazione, solo blandamente limitata.

Dal punto di vista dell'interesse nazionale, sarebbe auspicabile una diminuzione, magari fino a tre giorni del periodo entro il quale svolgere il cabotaggio, in modo tale da rendere meno agevoli trasporti di cabotaggio di lunga distanza, nella consapevolezza tuttavia che pochi ostacoli possono essere frapposti ad imprese con sede in paesi confinanti e che hanno una forte propensione a svolgere una tale attività.

Sarebbe, inoltre, molto efficace la determinazione di un intervallo di tempo tra i periodi di cabotaggio, anche se tale misura, forzatamente legata all'attività di un veicolo, sarebbe di scarsa rilevanza in vista di una limitazione dell'attività di cabotaggio per imprese aventi un alto numero di veicoli.

Infine, l'introduzione di un obbligo di accettazione di documentazione elettronica comporterebbe la necessità, anche con appositi interventi normativi, di rendere gestibili sul territorio nazionale documenti che, alla prima verifica, potrebbero anche non essere presenti a bordo.

### Proposta (articolo 2, paragrafo 7)

La proposta introduce delle modalità specifiche di esecuzione dei controlli riguardanti l'attività di cabotaggio, fissando delle percentuali minime obbligatorie (2% rispetto al complesso delle attività



di cabotaggio svolte, in termini di t/km secondo quanto risulta dai dati Eurostat), secondo modalità analoghe ad altre tipologie di controllo.

In questo quadro, vengono anche previste attività di controllo concertate tra i vari Stati membri ed anche una forma di scambio di informazioni sulle violazioni rilevate nel corso di tali controlli concertati.

Viene inoltre indicato l'indice di rischio come elemento di riferimento per l'esecuzione di controlli mirati nei confronti delle imprese.

### **Osservazioni**

La proposta rafforza l'attività di controllo nei confronti del cabotaggio, con l'evidente obiettivo di individuare le attività illegittime e, quindi, di scoraggiare le violazioni.

L'Ispettorato Nazionale del Lavoro ha evidenziato che i controlli introdotti con la proposta di modifica in esame, sembrano essere aggiuntivi rispetto agli altri controlli già previsti dalla normativa europea. Tale innovazione potrebbe comportare un aggravio eccessivo per le attività istituzionali delle strutture territoriali dell'Ispettorato.

Inoltre, l'introduzione di uno specifico obbligo di controllo per le imprese classificate a maggior rischio di violazioni presenta alcuni elementi di incertezza quali l'individuazione delle aziende considerate a rischio secondo le disposizioni della normativa introdotta, l'organismo, o gli organismi, competenti a tale controllo e le relative modalità di svolgimento, nonché l'eventuale coordinamento tra gli organismi competenti e l'eventuale sussistenza, tra questi specifici controlli oggetto di coordinamento, anche di profili di tipo lavoristico.

A tale proposito, il suddetto Ispettorato sottolinea che il decreto legislativo n. 144 del 2008 contempla già un Ufficio di coordinamento competente, tra l'altro, a segnalare all'Ispettorato stesso le aziende potenzialmente irregolari sotto il profilo lavoristico.

Ritorni di esperienza potrebbero derivare dall'organizzazione di controlli concertati tra i Paesi membri.

### **Proposta (articolo 2, paragrafo 8)**

La proposta di un articolo 14 bis, da inserire nel regolamento vigente, impone agli Stati membri di prevedere delle sanzioni per le violazioni concernenti i trasporti internazionali e le attività di cabotaggio che coinvolgano anche altri soggetti della catena logistica del trasporto (spedizionieri, mittenti, ...).

### **Osservazioni**

La valutazione della proposta è positiva, già la normativa nazionale prevede tale tipo di articolazione per quanto concerne l'aspetto sanzionatorio.

L'Ispettorato Nazionale del Lavoro rileva che meriterebbe una migliore specificazione, per gli evidenti riflessi dal punto di vista ispettivo, l'avverbio "intenzionalmente" utilizzato per definire il modo con cui i vari soggetti della catena logistica del trasporto commissionano servizi di trasporto da eseguirsi in violazione del regolamento in esame.

### **Proposta (articolo 2, paragrafo 10)**

La proposta prevede la cadenza annuale di relazioni già previste nella versione vigente del regolamento.

Viene introdotta una nuova relazione concernente i trasporti di cabotaggio, che prevede la necessità di indicare il numero dei veicoli controllati e delle tonnellate/km degli stessi.

## Osservazioni

La redazione della nuova relazione comporterà una particolare attività degli organi preposti al controllo.

Trattandosi di attività svolta da soggetti diversi dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la raccolta dei dati avrà anche dei risvolti rilevanti sotto il profilo organizzativo.

L'Ispettorato Nazionale del Lavoro precisa come i termini previsti dalla proposta di modifica debbano essere considerati ordinatori per evitare un concreto rischio di risposte tardive.

## Elementi specifici di cui all'art. 6, comma 4, della legge n. 234/2014

### Base giuridica. Sussidiarietà. Proporzionalità. (lettera a)

La base giuridica individuata dalla Commissione, l'articolo 91, paragrafo 1 del TFEU, è adeguata e la materia trattata rientra tra le competenze dell'Unione europea nel settore del trasporto su strada, come d'altra parte dimostrano gli atti di diversa natura che, in passato, sono stati emanati per la disciplina del settore in questione.

Riguardo al principio di sussidiarietà, va rilevato che è rispettato in quanto l'intervento normativo della Commissione ha lo scopo di realizzare obiettivi, nel settore del trasporto stradale, che non possono essere sufficientemente realizzati dai singoli Stati membri, trattandosi di materia che, a motivo della sua dimensione e degli effetti determinati dalla sua normazione, può essere meglio disciplinata a livello europeo.

Sotto il profilo della proporzionalità, l'intervento della Commissione non utilizza strumenti normativi che esorbitano l'obiettivo prefissato, vale a dire quello della normazione dell'accesso alla professione di trasportatore su strada di merci ed al mercato del trasporto internazionale di merci su strada.

### Valutazione complessiva del progetto. Prospettive negoziali. Punti di rilievo. (lettera b)

Dal punto di vista complessivo, il progetto risponde ad esigenze più volte manifestatesi nel corso degli oltre cinque anni di applicazione dei regolamenti n. 1071/2009 e 1072/2009.

In particolare, sono oggetto della revisione normativa le questioni dello stabilimento e del cabotaggio in quanto riguardano elementi molto sensibili del trasporto europeo di merci su strada, per i risvolti di carattere fiscale e sociale che tali tematiche rivestono.

Altro elemento centrale della proposta è l'estensione, seppur non completa, dell'applicazione della normativa in materia di accesso alla professione alle imprese che esercitano esclusivamente con veicoli di massa fino a 3,5 tonnellate.

Diversi studi a livello di singoli Stati membri hanno evidenziato il ruolo crescente che imprese della tipologia sopra descritta hanno nel mercato europeo del trasporto stradale di merci, anche in diretta concorrenza con le imprese che si servono di veicoli aventi massa superiore a 3,5 tonnellate.

Da tale circostanza è derivata l'esigenza di sottoporre entrambe le categorie di imprese a norme pressoché uguali, al fine di garantire la corretta concorrenza.

La valutazione del progetto di modifica è moderatamente positiva, pur con le criticità evidenziate nei commenti relativi alle singole proposte che potranno essere oggetto di negoziato nelle sedi in cui saranno discusse, in maniera tale da realizzare obiettivi di maggiore interesse per il settore nazionale del trasporto di merci.

In particolare, per quanto attiene le proposte di modifica concernenti la materia del cabotaggio stradale di merci, rispetto alla quale esiste un alto livello di sensibilità da parte del settore, la

previsione di un periodo di cinque giorni, nell'ambito del quale i trasportatori non residenti possono effettuare, senza limiti, tale attività, corrisponde, in sostanza, ad una forma di liberalizzazione.

Tale esito non è conforme agli interessi del trasporto nazionale e potrebbe essere mitigato da una scelta orientata verso la diminuzione del periodo di cabotaggio a tre giorni.

Si auspica che una tale soluzione possa essere condivisa anche da quei Stati membri i cui interessi in tale materia sono simili a quelli dell'Italia e con cui esiste, in questo senso, un fronte comune che si è concretizzato, negli scorsi mesi, nella c.d. "Road Alliance".

**Impatto finanziario. Effetti sull'ordinamento nazionale e sulle competenze regionali e delle autonomie locali, sull'organizzazione delle P.A. e sulle attività dei cittadini e delle imprese. (lettera c)**

Dal punto di vista finanziario, si deve rilevare che, in taluni casi, l'impatto derivante dalle modifiche normative verrà sostenuto utilizzando le risorse umane ed economiche ordinariamente disponibili per le amministrazioni pubbliche coinvolte a livello sia centrale sia periferico nell'attuazione della nuova disciplina. In altri casi, invece, si dovrà ricorrere a risorse ulteriori la cui entità dovrà essere quantificata una volta che sia stata meglio precisata la portata delle norme secondo il testo che verrà effettivamente approvato.

Un particolare impegno, in ogni caso, dovrà essere posto sotto il profilo organizzativo, in particolare da parte degli organi già preposti al controllo su strada e nelle sedi delle imprese delle attività di trasporto di merci, data la novità delle verifiche da effettuare e, in alcuni casi, della complessità delle stesse.

Per quanto riguarda gli effetti sull'ordinamento nazionale, si tratta di un regolamento, atto direttamente applicabile, senza necessità quindi di norme di attuazione, salvo laddove dovessero emergere profili sanzionatori.

Potrebbero invece insorgere esigenze di carattere organizzativo e di dettaglio, da assolvere attraverso l'utilizzo di atti normativi secondari quali decreti ministeriali, dirigenziali o circolari applicative.

La proposta di regolamento non risulta incidere sulle competenze regionali o delle autonomie locali, le quali sono chiamate ad applicare direttamente la normativa europea.

Per quanto concerne l'impatto sulle attività delle imprese, in taluni casi la proposta di regolamento impone degli oneri alle imprese che, tuttavia, possono essere considerati equilibrati in quanto finalizzati ad aumentare la qualità del settore ed a tutelare la corretta concorrenza tra le imprese, a livello nazionale ed europeo, con il fine di realizzare concretamente un mercato unico del trasporto stradale di merci.

**TABELLA DI CORRISPONDENZA**  
(art. 6, comma 5 della l. 234 del 2012)

| Disposizione del progetto di atto legislativo dell'Unione europea - 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 (articolo e paragrafo) | Norma nazionale vigente (norma primaria e secondaria)  | Commento (natura primaria o secondaria della norma, competenza ai sensi dell'articolo 117 della Costituzione, eventuali oneri finanziari, impatto sull'ordinamento nazionale, oneri amministrativi aggiuntivi, amministrazioni coinvolte, eventuale necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria)   |
|---|--|--|
| <p>articolo 1, paragrafo 1, lettera a)<br/>articolo 1, paragrafo 1, lettera b)</p>  | <p>decreto legge 9 febbraio 2012, n. 5 convertito con legge 4 aprile 2012, n. 35, articolo 11, comma 6 bis</p> | <p>La proposta di modifica impatta sulla norma nazionale che regola l'iscrizione al REN ed il conseguimento dell'autorizzazione per l'accesso alla professione, ampliando il novero delle imprese obbligate a tale formalità, coinvolgendo tutte le imprese che esercitano attività di trasporto di merci, indipendentemente dalla massa dei veicoli utilizzati. Attualmente, la disciplina nazionale prevede tale obbligo per le imprese che esercitano esclusivamente con veicoli di massa superiore a 1, 5 tonnellate. Dal punto di vista finanziario, si prospettano oneri quantificabili soltanto nel momento in cui verrà definito il testo normativo in sede UE. Sotto il profilo degli oneri amministrativi, da un lato le imprese, attualmente per nulla o solo parzialmente coinvolte nella normativa sull'accesso alla professione, dovranno sottostare a nuovi obblighi e formalità, mentre, dall'altro, gli uffici competenti vedranno aumentare il loro carico di lavoro, anche sotto il profilo del controllo del rispetto della normativa. In questo senso, l'amministrazione statale coinvolta è il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, con le sue strutture centrali e periferiche, competenti per la materia dell'accesso alla professione, oltre alle Regioni autonome ed alle Province autonome, cui tale competenza è attribuita dalla Costituzione e conseguenti atti applicativi. Sarà certamente necessaria l'emanazione di norme di vario livello per disciplinare l'aspetto organizzativo ed amministrativo derivante dal nuovo assetto normativo in materia di accesso alla professione di trasportatore su strada di merci.</p> |