



Bruxelles, 23 gennaio 2020
(OR. en)

5424/20

Fascicoli interistituzionali:

2017/0121(COD)

2017/0122(COD)

2017/0123(COD)

TRANS 25
SOC 29
EMPL 21
MI 11
COMPET 13
CODEC 37

NOTA PUNTO "I/A"

Origine: Segretariato generale del Consiglio

Destinatario: Comitato dei rappresentanti permanenti (parte prima)/Consiglio

n. doc. Comm.: ST 9668/17
ST 9670/17
ST 9671/17

Oggetto: Primo pacchetto sulla mobilità:
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
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
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
– Accordo politico

I. INTRODUZIONE

1. Il 31 maggio 2017 la Commissione ha presentato tre proposte legislative nel quadro del primo pacchetto sulla mobilità, rispettivamente sull'accesso alla professione di trasportatore su strada e al mercato del trasporto di merci su strada, sui periodi di riposo dei conducenti e le norme sul tachigrafo, e sulle disposizioni di applicazione in materia di legislazione sociale e il distacco dei conducenti. Gli obiettivi generali di queste proposte sono di armonizzare e semplificare ulteriormente le norme applicabili al settore europeo del trasporto su strada, il che si tradurrà in un'applicazione più coerente in tutti gli Stati membri, sosterrà l'equità sociale e la concorrenza leale e renderà più efficienti le imprese.
2. Il Comitato economico e sociale europeo ha adottato due pareri sulle tre proposte il 18 gennaio 2018, mentre il Comitato europeo delle regioni ne ha adottato uno sull'insieme delle proposte il 1° febbraio 2018.

II. LAVORI NELL'AMBITO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

3. Il 3 dicembre 2018, sotto la presidenza austriaca, il Consiglio ha adottato un orientamento generale¹ su tutti e tre i fascicoli.
4. Il 4 aprile 2019 il Parlamento europeo ha adottato le sue posizioni in prima lettura durante l'ottava legislatura.
5. Dopo l'inizio della nona legislatura, Henna Virkkunen (FI-PPE) è stata nominata relatrice per la proposta relativa ai periodi di riposo dei conducenti e alle norme sul tachigrafo, e Kateřina Konečná (CZ-GUE/GNL) è diventata relatrice per la proposta relativa alle disposizioni di applicazione in materia di legislazione sociale e al distacco dei conducenti. Per quanto riguarda la proposta relativa all'accesso alla professione di trasportatore su strada e al mercato del trasporto di merci su strada, Ismail Ertug (DE-S&E) ha mantenuto la responsabilità di relatore assunta durante l'ottava legislatura. La commissione per i trasporti e il turismo (TRAN) del Parlamento europeo ha convenuto di avviare i negoziati interistituzionali il 24 settembre 2019.

¹ Documento ST 15084/18.

6. A partire da settembre 2019, il Gruppo "Trasporti terrestri" del Consiglio ha esaminato gli emendamenti contenuti nella relazione legislativa del Parlamento europeo in preparazione ai negoziati, e il 25 ottobre² e il 20 novembre 2019³ il Comitato dei rappresentanti permanenti (Coreper) ha definito i mandati per i negoziati.
7. Dopo i triloghi informali del 3 ottobre, del 4, 5 e 25 novembre e dell'11 dicembre 2019, i negoziatori hanno concordato in via provvisoria i testi di compromesso per le tre proposte.
8. Il 20 dicembre 2019 il Coreper ha approvato tali testi sotto la presidenza finlandese. Una maggioranza sufficiente di delegazioni ha appoggiato il compromesso, sottolineando l'urgente necessità di riformare gli atti legislativi in vigore ponendo un accento particolare sull'armonizzazione e il chiarimento delle norme, sulla lotta alla concorrenza sleale, sul miglioramento delle condizioni di lavoro e dei diritti sociali dei conducenti, sulla definizione di norme settoriali in materia di distacco dei lavoratori con minori oneri amministrativi, nonché sul miglioramento della conformità attraverso norme più chiare, una migliore cooperazione tra le autorità di controllo e strumenti di controllo modernizzati.
9. Nel corso di tale riunione le delegazioni bulgara, cipriota, ungherese, lettone, lituana, maltese, polacca e rumena hanno presentato una dichiarazione congiunta in cui esprimono la loro insoddisfazione per il compromesso finale, che ritengono protezionista e troppo restrittivo per sostenere servizi di trasporto efficienti nel mercato interno e per evitare esuberi nel settore dei trasporti, anche in considerazione degli obiettivi ambientali e climatici. Al pari di queste delegazioni, anche la delegazione estone non ha potuto appoggiare il compromesso e ha rilasciato una dichiarazione. La delegazione belga ha rilasciato anch'essa una dichiarazione, spiegando perché si asterrà, principalmente a causa del compromesso sulle restrizioni al cabotaggio. La delegazione del Regno Unito non ha potuto appoggiare il compromesso e, in caso di prossima votazione, si asterrà anch'essa. Pur accogliendo con favore gli elementi positivi del compromesso, tale delegazione ritiene sproporzionata l'estensione delle norme ai veicoli commerciali leggeri e, al pari di altre, il ritorno regolare obbligatorio dei veicoli nello Stato membro di stabilimento.

² Documenti ST 13164/19 + ADD 1, ADD 2 REV 1 e ADD 3 REV 1.

³ Documenti ST 14049/19 + ADD 1, ADD 2 e ADD 3.

10. Come la maggioranza delle delegazioni, la Commissione ha potuto accettare il compromesso e ha sottolineato il miglioramento delle condizioni sociali, una concorrenza più equa anche tra le diverse categorie di veicoli, la lotta contro il ricorso a società di comodo, la riduzione degli oneri amministrativi in situazioni di distacco e la modernizzazione degli strumenti di controllo. Tuttavia la Commissione ha deplorato il ritorno obbligatorio del veicolo e le possibili restrizioni per i tragitti stradali delle operazioni di trasporto combinato. La Commissione ha annunciato in una dichiarazione che effettuerà una valutazione di tali aspetti prima dell'entrata in vigore delle due disposizioni.
11. Il 23 gennaio 2020 la commissione TRAN ha approvato l'accordo provvisorio sulle tre proposte. Con lettera in pari data, la presidente della commissione TRAN ha informato il presidente del Coreper (parte prima) che, se il Consiglio trasmetterà formalmente al Parlamento europeo la sua posizione in prima lettura rispecchiante l'accordo provvisorio, fatta salva la messa a punto da parte dei giuristi-linguisti, la presidente raccomanderà ai membri della commissione TRAN e successivamente alla plenaria di accettare la posizione del Consiglio senza emendamenti nella seconda lettura del Parlamento europeo.
12. A seguito di un accordo politico in sede di Consiglio, i testi saranno messi a punto dai giuristi-linguisti in vista dell'adozione di una posizione in prima lettura da parte del Consiglio.

III. CONCLUSIONE

13. Si invita pertanto il Comitato dei rappresentanti permanenti a raccomandare al Consiglio di confermare, in una delle prossime sessioni, l'accordo politico che figura
- nell'addendum 1 (proposta sull'accesso al mercato),
 - nell'addendum 2 (proposta sui tempi di guida, i periodi di riposo e i tachigrafi) e
 - nell'addendum 3 (proposta relativa a norme specifiche per il distacco dei conducenti e alle prescrizioni di applicazione)

della presente nota.