PASSEGGERI NEL TRASPORTO FERROVIARIO; INFRASTRUTTURE DI RETE; TRASPORTO DI MERCI SU STRADA; PEDAGGI.

21 mar

Passeggeri nel trasporto ferroviario; infrastrutture di rete; trasporto di merci su strada; pedaggi: gli esami in Commissione per i trasporti del Parlamento europeo.

mercoledì 21 marzo 2018 Direttive, comunicazioni, regolamenti e sentenze Contenuto pubblico

Lunedì 19 e martedì 20 marzo, presso la Commissione per i trasporti del Parlamento europeo si sta discutendo di:

- **Diritti e obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (rifusione)**, la cui documentazione si trova cliccando il link ed andando al punto 3 e dalla cui documentazione si apprende quanto segue:

http://www.emeeting.europarl.europa.eu/committees/agenda/201803/TRAN/TRAN(2018)0319_1/sitt-7670981

Principali preoccupazioni

Ambito di applicazione

In generale il relatore sostiene la proposta della Commissione europea di ridurre per quanto possibile la facoltà degli Stati membri di concedere deroghe. Nonostante ciò, i servizi internazionali di trasporto ferroviario di passeggeri tra paesi non appartenenti all'UE e gli Stati membri dell'UE non dovrebbero rientrare nell'ambito di applicazione della presente rifusione, in quanto le imprese ferroviarie dell'UE non dovrebbero rendere conto delle condizioni dell'infrastruttura ferroviaria nei paesi terzi o delle prestazione dei vettori non UE per i quali forniscono servizi di trazione.

Per quanto riguarda i servizi nazionali a lunga distanza, agli Stati membri non dovrebbe essere consentito di concedere deroghe a tali servizi dopo il 2024, come previsto dal presente regolamento. Una cessazione anticipata della deroga dovrebbe essere evitata, onde tenere conto del finanziamento del sistema ferroviario nell'Europa centrale e orientale. In tale zona i servizi a lunga distanza (esclusi quelli provenienti dal Regno Unito) sono ancora parzialmente esentati.

Inoltre il relatore sottolinea che la legislazione in materia di diritti dei consumatori dovrebbe concentrarsi sulla relazione tra il consumatore e il prestatore di servizi. Nel caso della presente rifusione si tratta delle imprese ferroviarie, ossia del vettore. I rapporti tra imprese dovrebbero essere trattati da un'altra normativa come ad esempio i pacchetti ferroviari. Il relatore ha pertanto soppresso i "requisiti di condivisione dei dati" (articolo 9, paragrafo 4), la cosiddetta "pianificazione di emergenza" (articolo 18, paragrafo 6) e il "diritto di regresso" (articolo 19).

Accessibilità

Il relatore sostiene con determinazione la necessità di facilitare l'accesso ai trasporti ferroviari per le persone con disabilità e a mobilità ridotta. I treni dovrebbero essere facilmente accessibili per tutti i cittadini dell'UE su una base di parità. A tale proposito, il relatore rammenta che il 4° pacchetto ferroviario ha fissato il quadro giuridico per adattare l'infrastruttura ferroviaria alle persone con disabilità e a mobilità ridotta al fine di offrire loro la possibilità di viaggiare in modo pienamente indipendente. Occorre sottolineare che in una società che invecchia, l'accessibilità diventerà una sfida sempre più importante per il settore dei trasporti.

Il relatore è quindi del parere che il settore ferroviario debba adoperarsi al massimo per fornire stazioni ferroviarie e treni accessibili. Il relatore propone conseguentemente di garantire l'accesso delle persone con disabilità e a mobilità ridotta all'intero sistema ferroviario dell'UE con un preavviso il più breve possibile e non superiore a 24 ore. Se del caso dovrebbe essere fornita assistenza quando sono operativi i servizi ferroviari. Tale assistenza dovrebbe essere gratuita. Gli organismi nazionali di controllo verificano la qualità dell'accessibilità del sistema ferroviario al fine di consentire miglioramenti mirati.

Il relatore riconosce che le attrezzature per la mobilità, come le sedie a rotelle o i dispositivi di assistenza, non sono soltanto essenziali per le persone a mobilità ridotta ma sono anche realizzate su misura e spesso care. È quindi molto importante che il risarcimento in caso di smarrimento o di danni sia eseguito puntualmente e che sia garantito il costo totale della sostituzione sulla base del valore attuale.

Il relatore ritiene che la formazione del personale sia fondamentale per fornire un'assistenza adeguata e di elevata qualità alle persone con disabilità e a mobilità ridotta. Propone pertanto che le risorse per la formazione del personale siano stanziate ai dipendenti che sono a diretto contatto con le persone a mobilità ridotta o che devono prestare servizi connessi. Ciò consentirà una formazione migliore e più centrata.

Biglietti

TEMATICHE

- PARLAMENTO ITALIANO
  - Disegni di legge
  - Calendario lavori parlamentari
  - Atti del Governo
  - Atti comunitari
  - Audizioni
  - Interrogazioni, interpellanze, risoluzioni, mozioni
  - DEF - Documento economico finanziario
  - Indagini conoscitive
  - Commissione d'inchiesta
  - Parlamento varie
  - Decreti Attuativi
  - XVIII Legislatura
- CODICE APPALTI - D.LGS N. 50/2016 E S. M.
- AUTOSTRADE
- INFRASTRUTTURE
  - Aree di servizio
  - Trasporti
  - Taxi e NCC
- CIPE
- PORTI
- AGRICOLTURA
- GIUSTIZIA
- IMMOBILIARE
- AMBIENTE ENERGIA
- TELECOMUNICAZIONI
- APPROFONDIMENTI
- COMUNICATI STAMPA
- NORMATIVA NAZIONALE
- NEWS INFOPARLAMENTO
- ISTITUZIONI
  - Consiglio dei Ministri
  - Regioni
- UNIONE EUROPEA
  - Agenda dei lavori delle istituzioni UE
  - Direttive, comunicazioni, regolamenti e sentenze

Rendere il più attrattivo possibile l'accesso al trasporto ferroviario al fine di sostenere un passaggio modale verso la ferrovia, come sottolineato nel Libro bianco sui trasporti1, è un obiettivo centrale del relatore. I biglietti globali sono molto apprezzati dai passeggeri del trasporto ferroviario e la loro disponibilità costituisce un elemento essenziale per aumentare l'attrattiva dei viaggi in treno. Tuttavia il relatore reputa che non spetti al legislatore imporre una cooperazione obbligatoria tra imprese nell'ambito dell'emissione di biglietti, in un contesto di apertura del mercato. Il settore ferroviario dovrebbe ricevere lo stesso trattamento degli altri modi di trasporto. Analogamente a quanto avviene nel settore aereo, dove non è imposta alcuna "condivisione" obbligatoria, le imprese ferroviarie dovrebbero essere libere di scegliere con quali attori cooperare, anche al fine di incentivare la concorrenza intermodale, da decenni uno dei principali elementi della politica dell'UE.

In tale contesto, l'attuazione di un'iniziativa industriale delle ferrovie e i venditori di biglietti ("Full service model") sta già producendo i primi risultati tangibili. A titolo di esempio, sul sito www.bahn.com è adesso possibile prenotare l'intero ventaglio di biglietti nazionali e internazionali Trenitalia e ÖBB, il che consente ai passeggeri di prenotare, pagare ed emettere il biglietto per viaggi con più vettori, ad esempio dalla Germania settentrionale all'Italia meridionale passando dall'Austria, in una volta sola.

Tuttavia il relatore ritiene che il legislatore dovrebbe svolgere un ruolo centrale per garantire un livello adeguato di protezione dei clienti dei trasporti ferroviari, in particolare garantendo che i passeggeri siano debitamente informati al momento dell'acquisto di qualsiasi tipo di biglietto, beneficiando del regime di indennizzo e di assistenza istituito dal presente regolamento. Il sistema ferroviario è altamente complesso, non solo dal punto di vista tecnico, ma anche per quanto riguarda la sicurezza dei passeggeri. Contemporaneamente, le imprese ferroviarie si stanno innovando e l'automazione è già una realtà. Pertanto le misure che impongono la vendita di biglietti attraverso canali specifici dovrebbero essere flessibili e riconoscere, ad esempio, che la vendita a bordo del treno non è sempre possibile, come già menzionato all'articolo 9, paragrafo 4, del regolamento attuale. Parallelamente è di fondamentale importanza che le imprese ferroviarie continuino ad offrire la possibilità di acquistare i biglietti attraverso canali alternativi accessibili e la potenzino.

Il ruolo dei venditori di biglietti e dei dettaglianti

Il relatore considera fondamentale evitare competenze non chiare nell'ambito del presente regolamento e assicurare la certezza giuridica. Sono state pertanto modificate alcune definizioni all'articolo 3, come ad esempio quella di "tour operator", che il relatore ha allineato alla definizione contenuta nella legislazione già esistente1.

L'attività principale dei venditori di biglietti in qualità di dettaglianti è la vendita di biglietti a nome delle imprese ferroviarie. In tale contesto il relatore ha modificato l'articolo 9, paragrafo 2, dispensando i venditori di biglietti dall'obbligo legale di fornire informazioni di viaggio continue ai passeggeri.

Forza maggiore

Dal 2013, in seguito a una sentenza della Corte di giustizia europea, le imprese ferroviarie non sono esonerate dall'obbligo di fornire un risarcimento per i ritardi causati da circostanze eccezionali. Il relatore ritiene che le circostanze eccezionali esistano per tutti i modi di trasporto. Si tratta di un punto ancora più importante nell'ottica della multimodalità, per la quale un insieme minimo di principi di base dovrebbe applicarsi a tutti i modi, anche al fine di evitare la distorsione della concorrenza intermodale. La rifusione della Commissione tiene conto di tale aspetto. Tuttavia, limita le circostanze eccezionali alle condizioni meteorologiche avverse o gravi catastrofi naturali, trascurando invece altre circostanze non connesse alle operazioni ferroviarie ma che hanno un forte impatto sul funzionamento del sistema, ad esempio gli attentati terroristici. All'articolo 17, paragrafo 8, il relatore propone di introdurre la definizione di forza maggiore riportata al punto 32.2 dell'allegato I (regole uniformi CIV), che copre tutte le circostanze inattese che esulano dal controllo delle imprese ferroviarie.

- Politica di coesione e obiettivo tematico "Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare **le strozzature nelle principali infrastrutture di rete" – Articolo 9, paragrafo 7, del regolamento sulle disposizioni comuni**, la cui documentazione si trova cliccando il link ed andando al punto 5 e dalla cui documentazione si apprende quanto segue:

http://www.emeeting.europarl.europa.eu/committees/agenda/201803/TRAN/TRAN(2018)0319_1/sitt-7670981

Nel documento si prende atto dei progressi, tuttora limitati, compiuti nel completamento delle reti strategiche TEN-T, attraverso progetti previsti nell'ambito del FESR e del FC, con uno tasso di selezione dei progetti molto scarso; invita la Commissione a studiare come potrebbero essere superati i limiti attuali della realizzazione; 2. sottolinea che molti Stati membri sono ancora in ritardo per quanto riguarda il conseguimento degli obiettivi fondamentali dell'UE in materia di politica comune dei trasporti, in particolare a un confronto tra Stati membri dell'Europa centrale e orientale e quelli dell'Europa occidentale; sottolinea che le loro esigenze specifiche non sempre sono in linea con le priorità di investimento dell'UE e chiede pertanto la necessaria flessibilità nel finanziamento dei progetti del settore dei trasporti a titolo del FESR e del FC; 3. chiede un sostegno continuo ed equilibrato per la rete di base TEN-T e le priorità orizzontali, prendendo in considerazione la necessità di potenziare e rinnovare le infrastrutture esistenti e di integrare meglio le reti di trasporto nazionali, comprese le infrastrutture stradali; sottolinea, in tale contesto, la necessità di dotazioni di bilancio adeguate e di programmi di finanziamento strutturati con chiarezza, a titolo della politica dei trasporti e di quella di coesione post 2020; 4. è favorevole a una più ampia applicazione dell'approccio "blending"; chiede, tuttavia, un maggiore scambio delle prassi migliori, assistenza tecnica e strumentari di preparazione per gli Stati membri, al fine di diffondere le informazioni sugli strumenti finanziari; ricorda altresì che gli strumenti finanziari non sono sempre adeguati per finanziare i trasporti ferroviari, per vie navigabili interne o per progetti transfrontalieri e che i paesi più piccoli si trovano in difficoltà nell'attuazione dei partenariati pubblico privato; sottolinea, pertanto, la necessità di rafforzare la parte riservata alle sovvenzioni dei fondi dell'UE, dal momento che le sovvenzioni restano uno strumento essenziale per attirare finanziamenti privati e colmare le lacune tra gli Stati membri.

- Tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al **trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture**, la cui documentazione si trova cliccando il link ed andando al punto 10 e dalla cui documentazione si apprende quanto segue:

Interrogazioni, risposte e proposte di risoluzioni

News Europea

http://www.emeeting.europarl.europa.eu/committees/agenda/201803/TRAN/TRAN(2018)0319_1/sitt-7670981

1. Situazione attuale

La direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione di autoveicoli pesanti per l'uso di determinate infrastrutture mira principalmente a eliminare le distorsioni di concorrenza tra le imprese di trasporto, al fine di garantire il buon funzionamento del mercato interno e il principio della libera circolazione delle merci. La revisione della direttiva 1999/62/CE nel 2011 ha permesso di prendere in considerazione le esternalità negative nella differenziazione degli oneri e di integrare la possibilità di istituire oneri per i costi esterni. Tuttavia, la direttiva del 2011 non ha contribuito pienamente al conseguimento degli obiettivi del Libro bianco dei trasporti per la piena applicazione dei principi "chi inquina paga" e "l'utente paga" sulla rete stradale transeuropea. Oggi solo circa il 25% della rete stradale transeuropea globale è coperto da pedaggi basati sulla distanza per i veicoli pesanti.

2. Proposte della Commissione – Inclusione di tutti i veicoli pesanti nell'ambito di applicazione: a partire dal 2020, i sistemi di pedaggio esistenti e nuovi che si applicano ai veicoli pesanti dovranno applicarsi anche agli autobus e pullman. Inoltre, non sarà più possibile esentare i veicoli pesanti di peso inferiore alle 12tonnellate dai sistemi di pedaggio. Tale misura è intesa a limitare le distorsioni di concorrenza tra i veicoli pesanti e a non far ricadere l'onere dei pedaggi solo sui veicoli pesanti di peso superiore a 12 tonnellate. – La Commissione propone di estendere talune disposizioni della direttiva ai veicoli leggeri, in particolare in materia di differenziazione degli oneri per l'infrastruttura. – Divieto dei bolli di circolazione (per il pagamento del pedaggio) per i veicoli pesanti a partire dal 2024 e dal 2028 per i veicoli leggeri, per applicare meglio il principio "l'utente paga". – Possibilità di introdurre oneri per congestione del traffico. – Differenziazione degli oneri per l'infrastruttura in rapporto alle emissioni di CO2 per i veicoli pesanti a partire dal 2021 e in funzione delle emissioni di CO2 e delle norme EURO per i veicoli leggeri. – Riduzione del 75% degli oneri per l'infrastruttura per i veicoli a emissioni zero. – Obbligo di istituire oneri per i costi esterni su determinati assi stradali in cui i danni ambientali causati da veicoli pesanti sono superiori alla media. – Le proposte della Commissione intendono inoltre rafforzare la trasparenza dei sistemi di pedaggio e il controllo dell'utilizzo delle entrate.

3. Proposte del relatore

La proposta della Commissione prevede diverse misure che sono in linea con gli obiettivi del Libro bianco dei trasporti volti a conseguire la piena applicazione dei principi "chi inquina paga" e "l'utente paga". A questo proposito, il relatore ritiene che il Parlamento europeo debba mantenere il livello di ambizione della proposta della Commissione. Il relatore reputa inoltre che la proposta della Commissione debba essere migliorata e rafforzata su diversi aspetti chiave. In questa prospettiva, la relazione propone diversi emendamenti su elementi essenziali del testo che si articolano intorno a cinque temi principali: a) Eliminazione delle discriminazioni tra i diversi utenti della strada e applicazione dei principi "chi inquina paga" e "l'utente paga" a tutti i veicoli: – A tal fine, il relatore propone di applicare, dopo l'eliminazione dei sistemi di bolli, pedaggi senza discriminazioni dei veicoli affinché tutti gli utenti della strada partecipano agli oneri per l'infrastruttura e per i costi esterni. – Per chiarire la proposta della Commissione sui costi esterni, è opportuno introdurre un onere per i costi esterni sulle reti interessate dagli oneri per l'infrastruttura. – L'applicazione dei principi "chi inquina paga" e "l'utente paga" a tutti i veicoli contribuirà all'eliminazione delle discriminazioni tra i vari utenti della strada.

b) Eliminazione delle distorsioni di concorrenza nel trasporto stradale e tra i modi di trasporto: – A tal fine, il relatore propone non solo di vietare i bolli di circolazione (per il pagamento del pedaggio) ma di sostituirli con sistemi basati sulla distanza. L'obiettivo è garantire che le reti TEN-T interessate dal sistema dei bolli siano soggette a un onere al fine di evitare distorsioni di concorrenza con altri modi di trasporto. – Per eliminare le distorsioni della concorrenza, si propone di allineare le disposizioni applicabili ai furgoni che trasportano merci a quelle applicabili ai veicoli pesanti.

c) Lotta contro il deterioramento continuo delle reti stradali in Europa: – Nell'UE, la spesa pubblica per la manutenzione stradale è diminuita di circa il 30% tra il 2006 e il 2013. Si tratta di una questione di sicurezza stradale. Per rispondere a questo problema, il relatore propone di destinare gli introiti derivanti dagli oneri per l'infrastruttura alla manutenzione e al miglioramento delle strade nonché al miglioramento del sistema dei trasporti.

d) Accelerazione della transizione verso una mobilità pulita: – Il relatore propone che gli introiti derivanti dagli oneri per i costi esterni siano utilizzati per finanziare la transizione verso una mobilità a basse emissioni. – Il relatore raccomanda altresì di facilitare l'applicazione di maggiorazioni per finanziare i progetti della rete transeuropea di trasporto.

e) Accettabilità e trasparenza dei sistemi di pedaggio: – Il relatore ritiene che la destinazione degli introiti contribuisca all'accettabilità dei sistemi di pedaggio. In tale prospettiva, il relatore propone che gli introiti derivanti dagli oneri siano utilizzati sul territorio del tratto stradale in cui le tariffe sono applicate. – Per tenere conto della natura specifica di taluni territori, il relatore propone di introdurre la possibilità di applicare un'esenzione forfettaria per km su un tratto stradale specifico onde garantire più elasticità e maggiore flessibilità per tenere conto della situazione delle regioni periferiche. – Per garantire l'inclusione sociale e la coesione territoriale, il relatore propone di aumentare gli sconti previsti per gli utenti abituali, in particolare alla periferia degli agglomerati.

– Il relatore ritiene che le reti stradali interessate da un onere per l'infrastruttura debbano garantire un elevato livello di sicurezza stradale e tutte le infrastrutture necessarie, come parcheggi sicuri e custoditi, per poter rispettare gli obblighi previsti dal regolamento sui periodi di riposo e di guida dei conducenti. – Per garantire la trasparenza dei sistemi di pedaggio, soprattutto in materia di calcolo delle tariffe e di assegnazione delle entrate, il relatore propone di istituire in ogni Stato membro un'autorità indipendente di supervisione dei sistemi di pedaggio e di garantire un elevato livello di informazione a tutti gli utenti in merito all'utilizzo delle entrate. – Il relatore modifica la proposta della Commissione concernente gli oneri per congestione del traffico per non penalizzare eccessivamente gli autobus e i trasporti collettivi.

- 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**, la cui documentazione si trova cliccando il link ed andando al punto 11 e dalla cui documentazione si apprende quanto segue:

http://www.emeeting.europarl.europa.eu/committees/agenda/201803/TRAN/TRAN(2018)0319_1/sitt-7670981

Proposta della Commissione Nel riconoscere l'importanza del trasporto stradale per il mercato interno, la proposta della Commissione mira ad affrontare alcune delle sfide poste dal trasporto stradale, in particolare questioni socioeconomiche e ambientali quali l'inquinamento atmosferico, l'inquinamento acustico e la congestione del traffico. La Commissione ritiene che l'introduzione di una tariffazione stradale in base alla distanza percorsa possa incentivare operazioni di trasporto più pulite ed efficienti, garantendo al contempo condizioni eque agli utenti della strada e finanziando le infrastrutture necessarie. La direttiva Eurobollo (1999/62/CE) prevede già un quadro giuridico dettagliato per la tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada; la direttiva stabilisce aliquote minime di imposta su tali autoveicoli, oltre a fornire norme dettagliate per l'imposizione di oneri per l'infrastruttura. La Commissione ritiene che le tasse sugli autoveicoli non rispecchino un uso particolare dell'infrastruttura connessa e, di conseguenza, non siano uno strumento efficace per incentivare operazioni di trasporto più pulite o per ridurre la congestione del traffico. D'altra parte, la Commissione ritiene che i pedaggi direttamente collegati all'uso delle strade abbiano maggiori possibilità di conseguire tali obiettivi. Secondo la proposta, le tasse sugli autoveicoli possono rappresentare un costo per l'industria, a prescindere dal fatto che uno Stato membro decida di applicare un pedaggio. Di conseguenza, la proposta della Commissione raccomanda che gli Stati membri dispongano di un maggiore margine di azione per ridurre le loro aliquote di imposta per gli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci al di sotto dei minimi originariamente stabiliti dalla direttiva 1999/62/CE.

Posizione del relatore Il relatore accoglie con favore e sostiene nel complesso la proposta della Commissione, in quanto costituisce un miglioramento della direttiva 1999/62/CE, e concorda con il suo obiettivo. Il relatore conviene che la tariffazione stradale in base alla distanza percorsa può avere un ruolo fondamentale nell'incentivare operazioni di trasporto più pulite in modo giusto ed equo, tuttavia ritiene che, al momento di introdurre tale misura, la proposta dovrebbe tenere conto delle circostanze nazionali specifiche e offrire allo Stato membro in questione maggiore flessibilità per l'adozione e l'attuazione. Lo stesso vale anche per la riduzione delle tasse sugli autoveicoli. Il relatore conviene nel ritenere che, qualora venga introdotta la tariffazione stradale in base alla distanza percorsa dai veicoli, sia essenziale ridurre anche l'aliquota d'imposta sugli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci, tenendo debitamente conto della possibilità di onerosi costi aggiuntivi per l'industria dei trasporti e, in particolare, per le PMI. A tale riguardo, il relatore è pienamente favorevole alla riduzione dell'aliquota d'imposta a zero in un periodo di cinque anni; ritiene, tuttavia, importante semplificare la flessibilità proposta, in modo che non rappresenti un onere amministrativo per lo Stato membro.

- Interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale e intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato **pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione** (rifusione), la cui documentazione si trova cliccando il link ed andando al punto 12:

http://www.emeeting.europarl.europa.eu/committees/agenda/201803/TRAN/TRAN(2018)0319_1/sitt-7670981

Proposta della Commissione La proposta della Commissione è intesa ad colmare le carenze dell'attuale normativa nell'ambito del Servizio Europeo di Telepedaggio (S.E.T.), stabilendo le condizioni necessarie per garantire l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale, e al fine di agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni relative al mancato pagamento dei pedaggi nei Paesi dell'Unione.

La legislazione vigente in materia, comprensiva della direttiva 2004/52/CE concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale, e della decisione della Commissione 2009/750/CE sulla definizione del servizio europeo di telepedaggio e dei relativi elementi tecnici, era destinata a migliorare il funzionamento del mercato tramite la fornitura di un servizio basato su un apparato di bordo capace di dialogare con le infrastrutture dei Paesi attraversati dall'utente, favorendo in questo modo la creazione di un sistema di telepedaggio interoperabile a livello di Unione.

Tuttavia la Commissione ritiene che la normativa attuale non abbia raggiunto gli obiettivi prefissati in termini di riscossione automatica dei pedaggi. Nella fattispecie, la Commissione ha individuato alcuni limiti nella normativa attuale, tra cui gli ostacoli di accesso al mercato per i fornitori del S.E.T., ai quali sono stati imposti oneri eccessivi. A livello tecnologico, le apparecchiature satellitari continuano ad essere più costose rispetto alle unità di bordo con tecnologia microonde, ma al contempo il continuo sviluppo dei sistemi di trasporto intelligente (ITS) obbliga ad una riflessione sulle potenziali sinergie tra sistemi di telepedaggio e questi ultimi. Inoltre, la Commissione ha constatato la mancanza di una base giuridica a livello europeo per lo scambio di informazioni di immatricolazione dei veicoli tra Stati Membri, utile ai fini della riscossione coercitiva dei pedaggi.

Posizione del relatore

Il relatore accoglie con favore e appoggia la proposta della Commissione, quale importante miglioramento dell'attuale normativa in materia di S.E.T. Egli propone una serie di modifiche che, a suo avviso, offrono un valore aggiunto al testo della proposta, al fine di valorizzare il carattere interoperabile del S.E.T. e di rendere efficace la procedura di enforcement. Il relatore condivide la necessità di definire in maniera chiara e oggettiva i vari operatori del S.E.T., attualmente definiti solo nella decisione 2009/750/CE, e riconosce il bisogno di coerenza con la direttiva 2017/0114(COD). Per quanto riguarda gli aspetti tecnologici, il relatore considera di grande rilievo tale argomento ai fini della creazione di un sistema di telepedaggio realmente interoperabile. Per tale motivo, vengono introdotti cambiamenti che evidenziano la necessità di dare la priorità alla co-decisione, al fine di coinvolgere nel processo decisionale la totalità dei soggetti interessati. Con riferimento alla procedura di riscossione dei mancati pagamenti, il relatore riconosce i limiti dell'approccio intergovernativo, che di fatto non è in grado di garantire la riscossione coercitiva dei pedaggi a livello transfrontaliero. In merito all'enforcement, il relatore si limita a proporre alcune precisazioni al testo, volte a rendere tale procedura maggiormente effettiva.

- Prescrizioni di applicazione e norme specifiche per quanto riguarda il **distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada**, la cui documentazione si trova cliccando il link ed andando al punto 15 e dalla cui documentazione si apprende quanto segue:

http://www.emeeting.europarl.europa.eu/committees/agenda/201803/TRAN/TRAN(2018)0319_1/sitt-7670981

Conclusioni

Il relatore desidera sottolineare che in seno al Parlamento europeo, la controversia tra le commissioni TRAN e EMPL per la competenza è stata risolta solo il 15 novembre 2017, cosa che ha ritardato l'inizio dei lavori. Inoltre, tenuto conto della complessità della legislazione e delle riforme in corso riguardo alla legislazione sui lavoratori distaccati, il relatore proseguirà il suo lavoro per completare la relazione con proposte di modifica concrete.

- Utilizzazione di **veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada**, la cui documentazione si trova cliccando il link ed andando al punto 17 e dalla cui documentazione si apprende quanto segue:

http://www.emeeting.europarl.europa.eu/committees/agenda/201803/TRAN/TRAN(2018)0319_1/sitt-7670981

La proposta della Commissione La Commissione ha presentato una revisione della direttiva 2006/1/CE relativa all'utilizzazione di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada nell'ambito di un pacchetto di proposte nel settore dei trasporti stradali (pacchetto "L'Europa in movimento" per una mobilità pulita, competitiva e interconnessa), il 31 maggio 2017. Detta revisione è strettamente collegata alle nuove norme in materia di accesso alla professione e accesso al mercato del trasporto di merci, nonché all'accesso al mercato dei servizi di trasporto effettuati con autobus, con l'obiettivo generale di garantire la concorrenza leale, semplificare le norme esistenti, preservare il mercato interno e garantire i diritti dei lavoratori in questo settore.

La vigente direttiva 2006/1/CE: • consente agli Stati membri di limitare l'impiego di veicoli noleggiati per il trasporto di merci aventi un peso lordo superiore a sei tonnellate per le operazioni di trasporto per conto proprio; • limita l'uso di un veicolo noleggiato in uno Stato membro diverso da quello in cui è stabilita l'impresa che lo prende a noleggio.

La proposta della Commissione permetterebbe di eliminare tali restrizioni e di istituire un quadro normativo uniforme in tutta l'UE, al fine di garantire la parità di accesso dei trasportatori al mercato dei veicoli a noleggio. Essa mira a: • consentire l'utilizzo, sul territorio di uno Stato membro, di veicoli noleggiati da imprese stabilite nel territorio di un altro Stato membro, a condizione che il veicolo sia immatricolato o messo in circolazione conformemente alla legislazione di uno Stato membro; • consentire l'utilizzo di un veicolo noleggiato in un altro Stato membro per un periodo di almeno quattro mesi di un determinato anno civile in modo da consentire alle imprese di far fronte a picchi di domanda temporanei o stagionali e/o di sostituire veicoli difettosi o guasti. Posizione del relatore Il relatore sostiene l'obiettivo generale del pacchetto legislativo della Commissione "L'Europa in movimento" e la proposta in oggetto, poiché rappresenta un'occasione per favorire condizioni di parità e una concorrenza leale per le società di noleggio e locazione nell'UE, riducendo al contempo gli oneri amministrativi inutili e promuovendo l'applicazione.

Il relatore concorda sul fatto che gli Stati membri non dovrebbero limitare l'uso sul proprio territorio di un veicolo noleggiato da un'impresa debitamente stabilita sul territorio di un altro Stato membro a condizione che il veicolo rispetti le norme di esercizio vigenti e i requisiti di sicurezza.

Il relatore ritiene tuttavia che agli Stati membri dovrebbe essere consentito di mantenere le restrizioni vigenti relative all'uso dei veicoli noleggiati con un peso lordo superiore a sei tonnellate per i trasporti per conto proprio, se del caso, al fine di evitare la concorrenza sleale nonché l'impatto ambientale negativo e il traffico causato dai camion che effettuano il viaggio di ritorno a vuoto.

Il relatore condivide l'opinione secondo cui, a motivo dei diversi livelli di tassazione del trasporto stradale nell'Unione, gli Stati membri dovrebbero avere la facoltà di limitare, nei rispettivi territori, la durata del periodo in cui un'impresa stabilita può utilizzare un veicolo noleggiato immatricolato o messo in circolazione in un altro Stato membro.

Inoltre, dovrebbe essere possibile per gli Stati membri limitare il numero di veicoli presi a noleggio da un'impresa stabilita sul loro territorio, a condizione che autorizzino l'uso di un numero minimo di veicoli corrispondente ad almeno il 25% dell'intero parco veicoli di proprietà dell'impresa o, nel caso di un'impresa con una flotta di veicoli inferiore a quattro, l'utilizzo di almeno un veicolo a noleggio.

Il relatore ritiene altresì che, per garantire la corretta trasposizione e attuazione della presente proposta, sia di fondamentale importanza una applicazione adeguata. A tal fine, i registri elettronici nazionali esistenti, istituiti dal regolamento (CE) n.1071/2009, dovrebbero includere il numero di immatricolazione del veicolo e il periodo di validità della copia certificata conforme della licenza comunitaria, specificando per quanto tempo uno Stato membro può consentire ai suoi trasportatori di utilizzare veicoli noleggiati nel suo territorio.

La relazione della Commissione dovrà essere presentata entro tre anni a decorrere dal termine previsto per il recepimento, dovrà descrivere l'impatto delle varie conseguenze della proposta in termini di sicurezza stradale, ambiente ed entrate fiscali e identificare parametri fondamentali come il numero di veicoli immatricolati in un altro Stato membro noleggiati dagli operatori di trasporto e il numero delle infrazioni legate all'impiego di veicoli noleggiati, nel paese in generale e a livello transfrontaliero.

STAMPA

Share Share Tweet Email Share