XIV COMMISSIONE PERMANENTE

(Politiche dell'Unione europea)

S O M M A R I O

ATTI DELL'UNIONE EUROPEA:

Programma di lavoro della Commissione per il 2020 – Un'Unione più ambiziosa. (COM(2020)37 final).

Relazione programmatica sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea nell'anno 2020. (Doc. LXXXVI, n. 3) *(Esame congiunto, ai sensi dell'articolo 127, comma 1, del regolamento, e rinvio)* 51

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2017/2109, del 15 novembre 2017, che modifica la direttiva 98/41/CE, relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri della Comunità, e la direttiva 2010/65/UE, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e/o in partenza da porti degli Stati membri, ai sensi dell'articolo 18 della legge 4 ottobre 2019, n. 117. Atto n. 148 *(Esame, ai sensi dell'articolo 126, comma 2, del regolamento, e rinvio)* 55

Schema di decreto legislativo recante recepimento della direttiva (UE) 2018/645 che modifica la direttiva 2003/59/CE, relativa alla quantificazione iniziale e alla formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri e la direttiva 2006/126/CE concernente la patente di guida. Atto n. 149 *(Esame, ai sensi dell'articolo 126, comma 2, del regolamento, e rinvio)* 58

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI 61

ATTI DELL'UNIONE EUROPEA

Giovedì 20 febbraio 2020. — Presidenza del presidente Sergio BATTELLI.

La seduta comincia alle 15.20.

Programma di lavoro della Commissione per il 2020 – Un'Unione più ambiziosa.
(COM(2020)37 final).

Relazione programmatica sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea nell'anno 2020.
(Doc. LXXXVI, n. 3).

(Esame congiunto, ai sensi dell'articolo 127, comma 1, del regolamento, e rinvio).

La Commissione inizia l'esame congiunto dei documenti in oggetto.

Sergio BATTELLI, *presidente*, ricorda che sui documenti in titolo dovranno esprimersi tutte le altre Commissioni permanenti e il Comitato per la legislazione con l'approvazione di un parere e che l'esame della Commissione, acquisiti tali pareri, terminerà con l'approvazione di una relazione per l'Assemblea.

Conny GIORDANO (M5S), *relatrice*, evidenzia che l'esame dei documenti in oggetto rappresenta un passaggio cruciale per la partecipazione del Parlamento alla definizione delle linee di azione della politica europea dell'Italia, assume una rilevanza strategica in questa fase, tenuto

conto del fatto che si tratta del primo programma di lavoro della nuova Commissione europea, che si inserisce in un contesto generale complessivamente caratterizzato dalla discussione di temi e questioni che incideranno sul futuro dell'Unione nei prossimi anni.

Rileva che il programma di lavoro della Commissione europea per il 2020 si concentra sulle sei tematiche già definite negli orientamenti politici della Presidente della Commissione europea Ursula von der Leyen: un *green deal* europeo; un'Europa pronta per l'era digitale; un'economia al servizio delle persone; un'Europa più forte nel mondo; promuovere lo stile di vita europeo; un nuovo slancio per la democrazia europea. Per ciascuna priorità sono declinate le proposte legislative, che abbracciano un ampio spettro di temi; per tale ragione, ritiene che l'esame parlamentare del programma di lavoro della Commissione europea, unitamente a quello della relazione programmatica del Governo, costituisca un'occasione unica per la definizione degli orientamenti concernenti la partecipazione dell'Italia all'Unione europea, nonché delle modifiche legislative nelle varie politiche settoriali e orizzontali.

Evidenzia poi che la Commissione europea inserisce le priorità legislative per il 2020 in un quadro più complessivo caratterizzato dal negoziato sul Quadro finanziario pluriennale (QFP) 2021-2027, recante il prossimo nuovo bilancio di lungo periodo, dall'avvio dei negoziati per il nuovo accordo con il Regno Unito e dalla necessità di orientare l'elaborazione delle politiche unionali sulla base degli obiettivi di sviluppo sostenibile 2030 delle Nazioni Unite. Ricorda, inoltre, che il 9 maggio verrà avviata la Conferenza sul futuro dell'Europa, destinata a concludersi nel primo semestre del 2022, evidenziando come essa possa rappresentare una straordinaria opportunità per l'avvio di un dibattito sia sulle innovazioni istituzionali, che potrebbero favorire un migliore funzionamento dei processi decisionali, sia sulle priorità delle politiche che hanno un impatto diretto ed effettivo sulla vita dei cittadini europei.

La XIV Commissione sta già svolgendo e sarà impegnata sempre di più nei prossimi mesi in un'intensa attività conoscitiva su tutte queste tematiche; ritiene, pertanto, che l'esame del programma di lavoro della Commissione europea e della relazione programmatica del Governo possa fornire ulteriori elementi e un contributo all'attività parlamentare in corso per indirizzarla verso la definizione di proposte concrete in vari ambiti.

Per quanto riguarda il QFP, osserva che le posizioni divergenti tra gli Stati membri stanno dilatando i tempi del negoziato e il conseguente avvio della nuova programmazione pluriennale. Segnala che il Presidente del Consiglio europeo Michel ha presentato nei giorni scorsi una nuova proposta generale, che prospetta una dotazione complessiva inferiore (1,074 per cento del reddito nazionale lordo – RNL – dell'Unione europea a 27) rispetto a quella avanzata dalla Commissione europea, il cui ammontare rappresenta per il Governo – come ribadito nella relazione programmatica – il « minimo indispensabile » per finanziare adeguatamente le priorità d'azione che l'Unione si è data. Ricorda, inoltre, che nella giornata di ieri si sono svolte le comunicazioni del Presidente del Consiglio sulla riunione straordinaria del Consiglio europeo di oggi e che è stata approvata una risoluzione in cui è stato ribadito che la proposta del Presidente Michel non appare ancora adeguata rispetto alle ambizioni dell'Europa sulle nuove sfide a livello mondiale. Sul negoziato in corso ritiene che non possa essere accettabile la riduzione delle risorse finanziarie nelle politiche tradizionali dell'Unione, che si tradurrebbe inevitabilmente in un aggravio a carico degli Stati membri, che sarebbero costretti a stanziare risorse aggiuntive per finanziare le priorità politiche definite a livello unionale.

Passando ad una disamina dei principali aspetti dei documenti all'esame della Commissione, rileva che il programma della Commissione europea per il 2020

ribadisce la centralità del *green deal*, presentato nel mese di dicembre 2019 per rendere l'Unione europea climaticamente neutra entro il 2050, prospettando, tra l'altro, l'attuazione del piano di investimenti per un'Europa sostenibile (presentato il 14 gennaio 2020), che costituisce il pilastro finanziario del *green deal* e si prefigge di mobilitare, attraverso il bilancio dell'Unione europea e gli strumenti associati, investimenti pubblici e privati per almeno mille miliardi di euro nei prossimi dieci anni. Il Governo ha elaborato un *non paper* sul green deal, con il quale ha, tra l'altro, affermato la necessità della concessione di uno spazio fiscale per gli investimenti pubblici, prevedendo una compensazione mirata degli investimenti ecologici rispetto alle regole del Patto di stabilità e crescita. Segnala, in proposito, che la Presidente della Commissione europea, Ursula von der Leyen, si sarebbe espressa in senso contrario a una « *golden rule* », ossia l'esclusione di alcune tipologie di investimenti dal calcolo del deficit, fissa. Nell'ambito del *green deal*, è stato presentato il regolamento istitutivo di un Fondo per una transizione giusta con una dotazione di 7,5 milioni di euro. Considerato che è stato stimato che l'Italia risulterebbe un contributore netto del Fondo per circa 574 milioni di euro, rileva che occorre valutare attentamente se vi siano i margini per riequilibrare i potenziali vantaggi riconosciuti a ciascuno Stato membro alla luce delle quote assegnate. Tale approfondimento appare necessario, a suo avviso, se si considera l'effetto leva prodotto dalle risorse del Fondo e dai contributi addizionali, che consentirebbe di mobilitare ingenti investimenti in tecnologie avanzate nei Paesi maggiormente beneficiari, tra cui la Germania.

Per quanto concerne la seconda tematica legata alla digitalizzazione, osserva che nel programma di lavoro sono elencate varie proposte volte non solo alla definizione di una strategia complessiva per l'era digitale, ma anche all'elaborazione di proposte legislative sui servizi digitali, sulla standardizzazione dei dispositivi di ricarica dei cellulari e di altri dispositivi, nonché sul rafforzamento della cybersicurezza.

Per quanto concerne la terza tematica, segnala che il programma di lavoro afferma l'importanza di conciliare la dimensione sociale e quella di mercato preannunciando, tra l'altro, iniziative concrete in tema di salari minimi equi per i lavoratori dell'Unione europea, riassicurazione contro la disoccupazione, garanzia europea per l'infanzia e garanzia per i giovani. Ricorda quindi che il Governo nella relazione programmatica prefigura interventi di contrasto della disoccupazione nella sua organicità e annuncia l'intenzione di introdurre contributi alle famiglie per la frequenza dell'asilo nido e di incrementare il periodo di congedo parentale per i padri. Ricorda, sul punto, che già l'ultima legge di bilancio ha previsto un innalzamento del congedo paternità obbligatorio.

Osserva poi che un altro tema di rilevante importanza che viene affrontato nel programma di lavoro è quello del riesame del quadro della *governance* economica. Il 5 febbraio 2020 la Commissione europea ha presentato un riesame dell'attuale quadro di sorveglianza economica e di bilancio, rilanciando quindi il dibattito pubblico su tale tema e auspicando che esso sia inclusivo e coinvolga anche i Parlamenti nazionali. Al riguardo ricorda che la stessa Commissione europea, nella procedura di consultazione, rileva, tra l'altro, che « il potenziale di crescita di molti Stati membri non è tornato ai livelli pre-crisi » e che « le politiche di bilancio degli Stati membri sono ancora prevalentemente procicliche ». Nella comunicazione della Commissione europea si evidenzia la complessità dell'impostazione dell'attuale quadro di bilancio « caratterizzata da una molteplicità di norme connesse a diversi indicatori per misurare la conformità » e che « il quadro poggia in larga misura su variabili non direttamente osservabili e riviste di frequente, quali il divario tra prodotto effettivo e potenziale e il saldo strutturale, il che ostacola la formulazione di orientamenti politici stabili ». Ricorda poi che il Governo, nella relazione pro-

grammatica, annuncia il sostegno al processo di riforma della *governance* e che intende contribuire alla riflessione sulle attuali regole fiscali nell'ambito della più ampia discussione sul completamento dell'Unione economica e monetaria (UEM) e del miglioramento del quadro di *governance* economica dell'Unione europea. Il Governo continuerà poi a seguire un approccio complessivo in una logica « di pacchetto » con riferimento ai lavori di completamento dell'Unione bancaria – inclusa l'adozione di uno schema europeo di assicurazione dei depositi bancari (EDIS) –, alla revisione del Meccanismo europeo di stabilità (MES) e alla definizione di uno Strumento di bilancio per la convergenza e la competitività nell'area euro (BICC), finalizzato a sostenere riforme e investimenti nei Paesi dell'area euro.

Con riguardo alla tematica « Un'Europa più forte nel mondo », evidenzia che la Commissione europea intende, tra l'altro, approfondire il partenariato con i Balcani occidentali, sollecitando l'avvio dei negoziati con la Macedonia del Nord e l'Albania, proporre un nuovo partenariato orientale post-2020, elaborare una nuova strategia globale per i rapporti con l'Africa, avviare un'ampia iniziativa sulla riforma dell'Organizzazione mondiale del commercio con l'obiettivo di raggiungere un accordo globale. Segnala, inoltre, che nella relazione programmatica il Governo richiama una serie di priorità nell'ambito della Politica estera e di sicurezza comune e della politica della difesa comune.

Per quanto riguarda la tematica « Promuovere lo stile di vita europeo », rileva che il programma di lavoro della Commissione europea richiama una serie di valori (solidarietà, uguaglianza e equità), includendo tra le priorità dell'Unione europea lo sviluppo di sicurezza, la protezione e il sostegno alle persone più vulnerabili. Nel fare presente che rientra nell'ultima tematica « Un nuovo slancio per la democrazia europea » la promozione dello svolgimento della Conferenza sul futuro dell'Europa, ricorda che il Governo ha presentato un *non paper* su obiettivi e modalità di funzionamento della Conferenza in cui si indica che la discussione dovrà prevedere un forte coinvolgimento della società civile e dei Parlamenti nazionali.

Reputa, inoltre, di interesse le iniziative che la Commissione europea intende mettere in campo per legiferare meglio e per una migliore regolazione, in cui rientra lo sviluppo di nuovi strumenti basati sull'approccio « *one in, one out* », al fine di assicurare che l'introduzione di nuovi oneri amministrativi sia compensata dalla soppressione di costi amministrativi equivalenti per i cittadini e le imprese.

In conclusione, osserva che i documenti all'esame della Commissione presentano molteplici profili di interesse strategico per l'Italia e meritano un adeguato approfondimento; pertanto, in conformità alla prassi consolidata, propone di svolgere, in attesa dei pareri delle Commissioni di settore, alcune audizioni di rappresentanti del Governo, del mondo produttivo e di altri soggetti qualificati al fine di acquisire dati ed informazioni utili ad un accurato esame che consenta di capire in che misura il Parlamento possa concorrere a definire meglio priorità ed esigenze strategiche italiane nell'ambito delle linee di indirizzo delineate dalla Commissione europea, sia per quanto concerne il merito che relativamente alla tempistica indicata nella cronologia proposta.

Guido Germano PETTARIN (FI) osserva che l'esame dei documenti in oggetto, insieme all'esame in sede referente dei disegni di legge europea e di delegazione europea, rappresentano il momento centrale e più rilevante dell'attività della Commissione, esprimendo, peraltro, forti critiche per il ritardo con cui il Governo procede sui citati disegni di legge.

Esprime poi apprezzamento per l'interesse che ha voluto riconoscere la Commissione europea alla tematica « Un'Europa più forte nel mondo », in specie per l'annunciata intenzione di approfondire il partenariato con i Balcani occidentali, in vista anche di una futura adesione dei Paesi dell'area all'Unione europea, in specie sollecitando l'avvio dei negoziati con la

Macedonia del Nord e l'Albania. Rileva peraltro che il predetto allargamento dovrebbe inserirsi nel più ampio contesto della politica di difesa comune e della politica estera europea, le quali, tuttavia, al momento sembrano del tutto assenti. Ritiene, inoltre, che in questo quadro non aiuti il fatto che il Parlamento europeo non abbia potere di iniziativa legislativa, cosa che stigmatizza.

Sul tema dello sviluppo sostenibile europeo, osserva che interessanti spunti di discussione sono stati forniti dalla professoressa Filomena Maggino, presidente della Cabina di Regia « Benessere Italia », istituita presso la Presidenza del Consiglio, che ha illustrato una serie di indicatori di Benessere Equo e Sostenibile (BES) nel corso della sua audizione svoltasi nella giornata di ieri in sede di indagine conoscitiva sulle politiche dell'Unione europea per l'attuazione dell'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile.

Ritiene, infine, che per intervenire effettivamente, e con efficacia, sulla fase ascendente dell'attività legislativa europea sia necessario, per i deputati della XIV Commissione e non solo, interloquire maggiormente con i membri italiani del Parlamento europeo.

Sergio BATTELLI, *presidente*, nessun altro chiedendo d'intervenire, rinvia il seguito dell'esame congiunto dei documenti in titolo ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.25.

ATTI DEL GOVERNO

Giovedì 20 febbraio 2020. — Presidenza del Presidente Sergio BATTELLI.

La seduta comincia alle 15.25.

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2017/2109, del 15 novembre 2017, che modifica la direttiva 98/41/CE, relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri della Comunità, e la direttiva 2010/65/UE, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e/o in partenza da porti degli Stati membri, ai sensi dell'articolo 18 della legge 4 ottobre 2019, n. 117.
Atto n. 148.

(Esame, ai sensi dell'articolo 126, comma 2, del regolamento, e rinvio).

La Commissione inizia l'esame dello schema di decreto all'ordine del giorno.

Sergio BATTELLI, *presidente*, ricorda che il termine per l'espressione del parere scade il 9 marzo prossimo.

Matteo COLANINNO (IV), *relatore*, illustrando lo schema di decreto legislativo in esame ricorda, preliminarmente, che il recepimento della direttiva (UE) 2017/2109 era previsto dovesse avvenire entro il 21 dicembre 2019 e che la Commissione europea ha avviato, conseguentemente, la procedura d'infrazione n. 2020/0069 per mancato recepimento della predetta direttiva. Fa presente che con essa viene modificata la legislazione in vigore dell'Unione al fine di rendere più efficaci eventuali operazioni di ricerca e salvataggio in mare in caso di incidente. Una valutazione REFIT (il programma sull'adeguatezza e sull'efficacia della regolamentazione dell'Unione europea) ha infatti rivelato che le informazioni sulle persone presenti a bordo non sempre sono facilmente accessibili alle autorità competenti in caso di bisogno ed ha indicato la strada della digitalizzazione come possibile soluzione. A questo fine vengono apportate modifiche alla direttiva 98/41/CE volte ad istituire l'obbligo per le navi da passeggeri, prima della partenza, da un lato di comunicare al comandante della nave il numero delle persone a bordo e dall'altro di dichiarare questo medesimo dato « con mezzi tecnici adeguati » nell'interfaccia unica istituita dall'articolo 5 della direttiva 2010/65/UE, direttiva, quest'ultima, che ha lo scopo di semplificare e armonizzare le procedure amministrative applicate ai trasporti marittimi attraverso l'uso generalizzato della

trasmissione elettronica delle informazioni e la razionalizzazione delle formalità di dichiarazione. Ricorda, peraltro, che il regolamento (UE) n. 2019/1239 del 20 giugno 2019, che istituisce un sistema di interfaccia unica marittima europea ha abrogato, a far data dal 15 agosto 2025, la direttiva 2010/65/UE (da tale data i riferimenti alla direttiva 2010/65/UE si intendono fatti al predetto regolamento).

Segnala che tra i principi e criteri direttivi specifici stabiliti dalla legge di delegazione europea, con riferimento alla direttiva 2017/2109, vi è l'autorizzazione ad interventi di coordinamento di disposizioni che non sono oggetto di modifica da parte della direttiva medesima, di adeguamento delle disposizioni in materia di impiego dei sistemi di identificazione automatica (AIS) e della rete AIS nazionale contenute nel decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, recante attuazione della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale nonché principi in materia di sanzioni da irrogare per la violazione delle norme previste dallo schema di decreto legislativo e di individuazione dell'autorità amministrativa competente. Come quindi previsto dal principio di delega contenuto alla lettera *c),* comma 1, dell'articolo 18 della legge n. 117 del 2019, non si è proceduto a novellare la vigente disciplina (contenuta nel decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 13 ottobre 1999), che è stata invece stata abrogata (articolo 15, comma 3, dello schema in esame), ma si è scelto di disciplinare la materia in una fonte primaria. La relazione illustrativa di accompagnamento precisa che la scelta di legificazione effettuata è anche dipesa dalla necessità di introdurre, come per la verità era già previsto dalla direttiva 98/41/CE, sanzioni per la violazione degli obblighi in essa stabiliti, cosa che il recepimento della precedente direttiva con un semplice decreto ministeriale aveva reso impossibile.

Rimarca quindi che il recepimento della direttiva, di contenuto tecnico, è avvenuto in termini pressoché testuali. Nel rinviare alla documentazione predisposta dagli uffici per una descrizione puntuale e dettagliata delle disposizioni introdotte dal provvedimento, ricorda che esso si compone di 15 articoli. Tra le principali novità segnala l'aggiornamento delle definizioni e l'ambito di applicazione (articoli 1-3): in tal senso tra le finalità del decreto viene indicato l'obiettivo di migliorare il livello di sicurezza e accrescere la possibilità di salvataggio di chi viaggia da e verso porti di Stati membri, nonché di garantire una gestione più efficace delle operazioni di ricerca e soccorso e delle altre conseguenze degli incidenti in mare (disposizione non prevista nel decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 13 ottobre 1999); si adeguano denominazioni (come, ad esempio, quella dell'Amministrazione competente) nel frattempo modificate; si sopprime la definizione di « acque riparate » e si introducono quelle di « area portuale », di « unità da diporto e unità da diporto veloce » e « servizio di linea » (che sostituisce la vecchia dizione « servizio regolare »), si modificano le definizione di « nave da passeggeri », « addetto alla registrazione dei passeggeri » ed « autorità designata »; vengono inoltre inserite le definizioni di « Paese terzo », « interfaccia unica nazionale », « sistema di identificazione automatica », « raccomandatario marittimo » e modificata la definizione di « onda significativa ». È infine introdotta la definizione SOLAS 1974, con riferimento alla convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974. Per quanto riguarda l'ambito di applicazione rispetto al testo vigente si prevede in termini espliciti la non applicazione di queste disposizioni alle unità da diporto e alle unità da diporto veloci, come definite all'articolo 2, e alle unità che operano esclusivamente nelle aree portuali o nelle acque navigabili interne.

Osserva poi che la maggior parte delle modifiche introdotte dalla direttiva (e recepite nello schema di decreto legislativo all'esame) attengono alle nuove modalità di registrazione dei dati dei passeggeri, alle nuove modalità di comunicazione degli stessi (articoli 4-9) e al regime transitorio

(articolo 15, commi 1 e 2). Le principali innovazioni concernono: l'utilizzo dell'interfaccia unica nazionale o del sistema di identificazione automatico (AIS) per la comunicazione del numero dei passeggeri a bordo (articolo 4); l'eliminazione delle deroghe previste dal decreto ministeriale del 1999 relativamente al conteggio delle persone a bordo per talune tipologie di unità da passeggeri; con riferimento alle informazioni sulle persone a bordo, l'inserimento della loro nazionalità, l'indicazione, a richiesta del passeggero, di un numero di contatto in caso di emergenza, la previsione di specifici tempi per la registrazione nell'interfaccia unica nazionale (articolo 5); l'obbligo dell'indicazione di un addetto alla registrazione dei passeggeri responsabile, ai soli fini di trasmissione ai sistemi informativi, della dichiarazione delle informazioni sulle persone a bordo (articolo 6) – segnala, al riguardo, che il Garante della protezione dei dati personali ha rilevato la genericità delle disposizioni concernenti le modalità di raccolta e inserimento dei dati, auspicando la chiara individuazione dei soggetti coinvolti nelle diverse operazioni di trattamento, con conseguente definizione dei ruoli di titolare e/o responsabile del trattamento; la previsione di due nuove ipotesi di esenzione (con riguardo all'obbligo di dichiarare il numero di persone a bordo, per le navi che, partendo da un porto nazionale, effettuino un servizio di linea di durata inferiore a un'ora e in un tratto di mare ove è assicurata la vicinanza di strutture di ricerca e soccorso; con riguardo all'obbligo di registrazione dei dati concernenti i passeggeri, per le navi da passeggeri che effettuano viaggi tra due porti o viaggi da e verso lo stesso porto senza scali intermedi e navigano in un tratto di mare in cui è assicurata la vicinanza di strutture di ricerca e soccorso), deroghe che devono essere comunicate alla Commissione europea, mentre con riferimento alle deroghe concesse per motivi di comprovata inattuabilità di quanto richiesto dalla direttiva si prevede che, ove concesse, tali deroghe non debbono falsare la concorrenza (articolo 7); l'introduzione di un nuovo regime con riferimento alla « registrazione dei dati e la loro trattazione » nonché l'accesso immediato alle informazioni richieste per l'autorità designata (articolo 8); la comunicazione ai passeggeri che i dati personali vengono conservati solo per un brevissimo periodo e, in ogni caso, non oltre quanto indicato nel successivo articolo 12 (articolo 9); al riguardo, segnala che il Garante per la protezione dei dati personali ha rilevato l'opportunità che nell'informativa presente nel biglietto si comunichi anche il fatto che tali dati saranno inseriti nell'interfaccia e trasmessi al comandante prima della partenza della nave nonché l'opportunità che siano comunicati i dati concernenti il titolare e il responsabile del trattamento dei dati personali.

Ricorda poi che le modalità tecniche e operative di trasmissione dei dati, ai fini dell'applicazione della nuova disciplina, sono demandati a un apposito provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. In via transitoria, fino al termine massimo del 20 dicembre 2023, le società possono operare come avviene nel regime oggi in vigore, sebbene debbano essere rispettati i tempi stabiliti dal nuovo regime giuridico.

Per quanto concerne i controlli e le sanzioni, previsti dagli articoli 10 e 11, ricorda che i controlli, anche a campione e non programmati, e l'accertamento delle violazioni, sono rimessi all'autorità marittima che può effettuarli in banchina o a bordo delle navi, presso le società ovvero nelle biglietterie, nelle strutture portuali o attraverso i sistemi informatici (articolo 10). L'articolo 11 (Sanzioni) dà attuazione a quanto disposto all'articolo 14 della direttiva 98/41/CE, che richiedeva a ciascuno Stato membro di stabilire un sistema di sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive. Rileva che relativamente all'autorità alla quale è rimesso l'accertamento delle sanzioni, con specifico riferimento alle violazioni delle norme in tema di riservatezza, il Garante per la protezione dei dati personali ha segnalato come l'attribuzione della competenza a ricevere il rapporto di cui all'articolo 17 della legge

24 novembre 1981, n. 689 al Capo del compartimento marittimo si ponga in contrasto con quanto stabilito dal Regolamento (UE) 2016/679 che disciplina specificamente le condizioni per comminare sanzioni amministrative pecuniarie derivanti da violazioni inerenti il diritto alla protezione di dati personali, attribuendo la relativa competenza alle autorità nazionali di controllo. Sul punto, tuttavia, segnala che ciò è previsto espressamente dalla delega conferita al Governo. All'accertamento dei reati e delle violazioni amministrative sono competenti gli ufficiali e gli agenti di polizia giudiziaria appartenenti alle Forze di polizia e al Corpo delle Capitanerie di porto, nonché le persone cui le leggi e i regolamenti attribuiscono le funzioni di polizia giudiziaria in materia di sicurezza della navigazione.

L'articolo 12 reca disposizioni in materia di trattamento dei dati personali, precisando che essi siano raccolti e conservati solo fino al momento in cui il viaggio della nave in questione è completato in sicurezza e dichiarati nell'interfaccia unica nazionale. Con riferimento all'Amministrazione, i dati sono conservati per il tempo necessario, ma in nessun caso oltre sessanta giorni dalla partenza della nave e, in caso di emergenza o in seguito a un incidente, fino al completamento di un'indagine o di un procedimento giudiziario: le informazioni che non sono più necessarie ai fini del decreto sono cancellate automaticamente e senza ritardi. I dati raccolti possono essere utilizzati per i controlli di frontiera (rimettendosi ad un decreto, da emanarsi entro 6 mesi, del Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa acquisizione del parere del Garante per la protezione dei dati personali, la disciplina conseguente; commi 4 e 5); peraltro segnala che con riguardo a tale modalità di utilizzo dei dati, nel suo parere, il Garante per la protezione dei dati personali ha espresso forti perplessità in merito sia alla conformità di tale trattamento con riguardo ai principi di delega sia rispetto alle disposizioni introdotte con la direttiva 2017/2109.

Fa presente infine che l'articolo 13 reca modifiche al decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, necessarie per il coordinamento delle sue disposizioni con quelle successivamente sopravvenute, nonché al fine di armonizzarle con le definizioni contenute nella normativa nazionale ed internazionale, mentre l'articolo 14 reca la clausola di invarianza finanziaria e l'articolo 15 reca disposizioni transitorie volte a garantire la continuità nella comunicazione delle informazioni richieste; facendo riferimento a quanto già illustrato in precedenza, ricorda che il comma 3 dispone l'abrogazione del decreto del 1999.

Conclusivamente, ricordando che per la mancata attuazione della direttiva (UE) 2017/2109 l'Italia è sottoposta a procedura di infrazione da parte della Commissione europea e che la Commissione di merito ha svolto alcune audizioni informali, si riserva di predisporre una proposta di parere che tenga conto anche degli esiti del dibattito presso la Commissione.

Sergio BATTELLI, *presidente,* nessuno chiedendo d'intervenire, rinvia il seguito dell'esame del provvedimento ad altra seduta.

Schema di decreto legislativo recante recepimento della direttiva (UE) 2018/645 che modifica la direttiva 2003/59/CE, relativa alla quantificazione iniziale e alla formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri e la direttiva 2006/126/CE concernente la patente di guida.
Atto n. 149.

(Esame, ai sensi dell'articolo 126, comma 2, del regolamento, e rinvio).

La Commissione inizia l'esame dello schema di decreto all'ordine del giorno.

Sergio BATTELLI, *presidente*, ricorda che il termine per l'espressione del parere scade il 10 marzo prossimo.

Piero DE LUCA (PD), *relatore,* illustrando lo schema di decreto legislativo

all'esame ricorda che la nuova direttiva (UE) 2018/645, che si intende recepire, è volta a superare una serie di carenze riscontrate nell'attuazione della precedente direttiva 2003/59/CE, che riguardano: le incertezze giuridiche nell'interpretazione delle deroghe; i contenuti dei corsi di formazione, che sono risultati corrispondere solo in parte alle esigenze dei conducenti; le difficoltà per i conducenti a vedersi riconosciute le attività di formazione svolte, nella loro totalità o parzialmente, in un altro Stato membro; la mancanza di coerenza per quanto concerne le prescrizioni sull'età minima fra le direttive 2003/59/CE e 2006/126/CE concernente la patente di guida.

Evidenzia che le principali modifiche alla direttiva 2003/59/CE riguardano in primo luogo l'ambito di applicazione: si applica ai cittadini degli Stati membri e dei Paesi terzi impiegati o dipendenti di un'impresa stabilita in uno Stato membro, che svolgono attività di guida per mezzo di veicoli per cui sono necessarie determinate tipologie di patente di guida. Sono previste talune deroghe: la predetta direttiva del 2003 non si applicherà in situazioni in cui la guida non è l'attività principale del conducente, ovvero ai conducenti di veicoli utilizzati o noleggiati senza conducente, alle imprese agricole, orticole, forestali, di allevamento, o di pesca per il trasporto di merci nell'ambito della loro attività di impresa. Ulteriori deroghe si applicano ai conducenti di veicoli che richiedono patente D e D1 se guidati senza passeggeri dal personale di manutenzione, nonché ai veicoli usati per lezioni o esami di guida e quando i conducenti frequentano una formazione supplementare nell'ambito dell'apprendimento sul lavoro a condizione che siano accompagnati da un'altra persona titolare di un certificato di idoneità professionale (CAP), o da un istruttore di guida. Altre novità attengono alla formazione periodica dei lavoratori, che si dovrà concentrare sulla sicurezza stradale, sulla salute e sicurezza sul lavoro e sulla riduzione dell'impatto ambientale della guida, e che avverrà mediante insegnamento in aula, prove pratiche e, se disponibili, mediante l'uso delle tecnologie di informazione e comunicazione (TIC). Infine, ricorda che ulteriore novità riguarda il codice armonizzato che dovrà essere apposto sulla patente di guida oppure sulla carta di qualificazione del conducente, elaborata secondo un modello *standard*, attestante la qualificazione iniziale o la formazione professionale.

Fa presente che le modifiche alla direttiva 2006/126/CE riguardano, invece, categorie, definizioni ed età minima per il rilascio della patente di guida per alcune tipologie di veicoli, nonché la graduazione tra categorie prevedendo la possibilità di autorizzare i titolari di patente di guida di categoria B a guidare nel loro territorio determinati tipi di veicoli alimentati con combustibili alternativi, condizionata alla massa del veicolo.

Ricorda che il termine per il recepimento della direttiva è fissato al 23 maggio 2020, ad eccezione delle disposizioni relative allo scambio elettronico di informazioni tra gli Stati membri sui CAP rilasciati o revocati, il cui recepimento è posticipato al 23 maggio 2021.

Illustra quindi lo schema di decreto legislativo all'esame, che consta di 11 articoli, rilevando che esso trasfonde i contenuti della direttiva n. 2018/645/UE nell'ordinamento nazionale, adeguando ad essa le previsioni del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286 recante disposizioni per il riassetto normativo in materia di liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasportatore.

In particolare, segnala che l'articolo 1 modifica l'articolo 14 del decreto legislativo n. 286 del 2005, precisando che i conducenti che necessitano della qualificazione iniziale e dell'obbligo di formazione periodica non sono più solo i conducenti che effettuano professionalmente trasporto di persone e di cose su veicoli per la cui guida è richiesta la patente delle categorie C1, C, C1E, CE, D1, D1E, DE, bensì i conducenti che effettuano trasporti su strada all'interno dell'Unione, su strade aperte all'uso pubblico, per mezzo di veicoli per i quali è necessaria la patente di guida delle citate categorie.

Evidenzia che l'articolo 2 modifica l'articolo 15 del decreto legislativo n. 286 del 2005, stabilendo che la qualificazione è richiesta: a) ai cittadini italiani; b) ai cittadini di uno Stato membro dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo; c) ai cittadini di un Paese terzo dipendenti di un'impresa stabilita in uno Stato membro o impiegati presso la stessa. Sottolinea che, per tanto, viene quindi espunto il riferimento alla residenza (sia anagrafica, sia normale) attualmente previsto dall'articolo 15 vigente, adeguando con il nuovo testo l'ambito di applicazione della normativa della qualificazione dei conducenti all'articolo 1 della direttiva 2018/645.

L'articolo 3 modifica l'articolo 16 del decreto legislativo n. 286 del 2005, prevedendo i casi di esonero dalla qualificazione dei conducenti dei veicoli. Rispetto alla disciplina vigente, oltre alla precisazione di alcuni ambiti di applicazione delle deroghe in essere, si prevede che siano esonerati i conducenti di veicoli per i quali è necessaria una patente di categoria D o D1 e che sono guidati senza passeggeri dal personale di manutenzione verso o da un centro di manutenzione ubicato in prossimità della più vicina sede di manutenzione utilizzata dall'operatore del trasporto, a condizione che la guida del veicolo non costituisca l'attività principale del conducente; i soggetti che frequentano una formazione alla guida supplementare nell'ambito dell'apprendimento sul lavoro, a condizione che siano accompagnate da un istruttore di guida o da un'altra persona titolare della qualificazione professionale. Sono inoltre esclusi i conducenti di veicoli operano in zone rurali per approvvigionare l'impresa stessa del conducente; i conducenti che non offrono servizi di trasporto e i casi in cui il trasporto è occasionale e non incidente sulla sicurezza stradale. Un'ulteriore deroga riguarda i conducenti di veicoli utilizzati o noleggiati senza conducente da imprese agricole, orticole, forestali, di allevamento o di pesca per il trasporto di merci nell'ambito della loro attività di impresa, salvo quando la guida non rientri nell'attività principale del conducente o superi la distanza di 50 km dal luogo in cui si trova l'impresa proprietaria del veicolo o che l'ha preso a noleggio.

Per quanto riguarda l'articolo 4, segnala che esso modifica l'articolo 20 in materia di formazione periodica prevedendo, in particolare, che i corsi si svolgano sulla base del programma previsto dalla normativa europea secondo le modalità di cui all'allegato 1, sezioni 2 (rilevando che, probabilmente, il riferimento corretto è alla sezione 3) e 4, così come modificate dall'articolo 8 dello schema in esame. I conducenti titolari della qualificazione hanno infatti l'obbligo di rinnovarla periodicamente ogni cinque anni, frequentando corsi di formazione periodica.

L'articolo 5 modifica l'articolo 21 del decreto legislativo n. 286 concernente il luogo di svolgimento della qualificazione iniziale e della formazione periodica, mentre l'articolo 6 modifica l'articolo 22 del predetto decreto legislativo n. 286 concernente il codice unionale armonizzato, sostituendo il riferimento al regolamento (CE) 484/2002 con il vigente regolamento (CE) 1072/2009 e prevedendo il riconoscimento degli attestati del conducente rilasciati anteriormente al 23 maggio 2020 fino al loro termine di scadenza.

L'articolo 7 inserisce l'articolo 22-*bis* al decreto legislativo n. 286, prevedendo che lo scambio di informazioni, tra gli Stati dell'Unione europea e dello Spazio economico europeo, sulle qualificazioni dei conducenti professionali, avvenga mediante la rete elettronica unionale nel rispetto delle norme materia di protezione dei dati personali.

L'articolo 8 apporta una serie di modifiche all'allegato I del decreto legislativo n. 286 del 2005, recante i requisiti minimi della qualificazione e della formazione, e all'allegato II, recante i requisiti relativi al modello dell'Unione europea di carta di qualificazione del conducente, prevedendo, tra le altre disposizioni, che parte della formazione possa essere fornita tramite

tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC), ad esempio facendo uso dell'*e-learning*.

L'articolo 9 inserisce il nuovo articolo 116-*bis* nel codice della strada. Esso prevede che gli Stati membri si scambino reciprocamente le informazioni in materia di patente di guida mediante la rete dell'Unione europea delle patenti di guida, che può essere utilizzata anche per lo scambio di informazioni per finalità di controllo previste dalla legislazione dell'Unione.

Infine, rileva che gli articoli 10 e 11 dello schema contengono, rispettivamente, le disposizioni transitorie e la clausola di invarianza finanziaria. In particolare ricorda che l'articolo 10 prevede che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro dodici mesi dall'entrata in vigore del decreto, aggiorni le procedure informatiche per la comunicazione di avvio dei corsi di qualificazione iniziale e di formazione periodica, per il controllo delle presenze degli allievi ai corsi stessi, per la gestione delle lezioni svolte tramite *e-learning*, per gli attestati di fine corso, per la connessione con la rete dell'Unione europea delle patenti di guida e delle qualificazioni dei conducenti.

Da ultimo, segnala che il decreto legislativo in esame non ha ritenuto di recepire la possibilità, prevista dalla citata direttiva, di permettere, per i veicoli alimentati con combustibili alternativi, la guida all'interno del territorio nazionale, con la patente di categoria B (che consente la guida di veicoli di massa non superiore a 3,5 tonnellate adibiti al trasporto di non più di 8 passeggeri, oltre al conducente), di veicoli che non trainano un rimorchio di massa superiore a 3,5, ma non superiore a 4,25 tonnellate, per il trasporto di merci, a condizione che la massa superiore alle 3,5 tonnellate sia dovuta esclusivamente alla massa del sistema di propulsione alimentato con combustibili alternativi.

Osserva che la ragione del mancato esercizio di questa facoltà, riportata nell'ambito della relazione illustrativa, è legata alle difficoltà operative da parte degli enti deputati al controllo del traffico stradale posto che, sulla carta di circolazione (in cui sono indicati solo i dati previsti da specifica disciplina unionale) non è indicata la massa dei sistemi di propulsione, quindi ad avviso del Governo risulterebbe complesso, in fase di verifica su strada, accertare se uno specifico veicolo possa essere condotto con la patente della categoria B. Inoltre, la medesima relazione evidenzia che sui veicoli di massa fino a 3,5 tonnellate, che si guidano con patente di categoria B, non risulta necessario installare il cronotachigrafo, necessario per verificare il rispetto dei tempi di guida e di riposo previsti dalla normativa unionale, potendo anche sotto tale profilo insorgere problemi di attuazione in relazione alla dotazione del cronotachigrafo.

Conclusivamente, considerata la complessità della materia trattata, si riserva di presentare una proposta di parere in altra seduta.

Sergio BATTELLI, *presidente*, nessuno chiedendo d'intervenire, rinvia il seguito dell'esame del provvedimento ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.35.

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

Giovedì 20 febbraio 2020.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.35 alle 15.50.