World Law and Economics

GLOBAL KNOWLEDGE

Gerard van Schagen, World Map, 1689

Anno V- Gennaio – Agosto 2019 n. 1-2 – Settembre-Dicembre 2019 - Periodico quadrimestrale *on line open access*

PONTANI E ASSOCIATI - MILANO

EDITORIALE

L'anno che volge al termine è stato connotato da molte vicende che hanno reso più difficili e dense di rischi le decisioni imprenditoriali per contenere gli stati di crisi economico-finanziaria che affliggono diversi Paesi, europei e non, ad un limite accettabile per garantire almeno la conservazione di una sorta di uno *status quo*: non espansione, non recessione.

Le misure di politica economica adottate in Italia sembra debbano realizzare la coniugazione della tutela sociale con quella del contenimento della pressione fiscale; questo attraverso una riconsiderazione quali-quantitativa delle risorse prodotte da redistribuire su iniziative diverse, in parte di natura strettamente sociale, in parte per la creazione delle condizioni utili al fine di generare una riduzione del tasso di disoccupazione reale.

Tra i problemi di fondo da affrontare vi sono quelli degli effetti del cambiamento degli scenari politici che informeranno le politiche economiche dei prossimi anni in presenza di aspri confronti tra la società civile di diversi Paesi ed il modo di governare le risorse per contrastare la povertà, i fenomeni migratori di massa, il contrasto all'evasione fiscale ed alla competizione fiscale tra Paesi, il rapporto tra evoluzione tecnologica, che procede a tassi di crescita esponenziale, ignoranza funzionale dilagante, disoccupazione di giovani e meno giovani, contrazione degli organici delle grandi imprese, sia per la digitalizzazione globale, sia per le costanti rilevanti aggregazioni a livello internazionale.

In questo complesso scenario professionisti e studiosi hanno avuto meno tempo da dedicare a ricerche non finanziate e questo ha reso e rende difficile il confronto scientifico, metodologico e tecnico- economico e giuridico nelle università, mentre si mantiene sempre debole il rapporto tra scuole/università ed imprese, in particolare quelle di micro, piccola e media dimensione.

La nostra rivista ospita due contributi. Il primo, di Franco Pontani, affronta ricorrendo al metodo della sottolineatura delle iniziative, in termini di norme giuridiche, assunte in sede europea per contrastare i nemici di sempre: l'evasione e la frode fiscale ed il riciclaggio. L'Unione europea sembra aver posto sotto particolare attenzione la categoria dei professionisti, consulenti in materia fiscale e finanziaria, avvocati e revisori contabili, oltre ai tradizionali intermediari finanziari, con un occhio anche alle criptovalute. In materia di contrasto al riciclaggio fanno capolino le valute virtuali e l'ultimo strumento di lotta al riciclaggio è quello del diritto penale, come se la condanna penale, anche assistita dallo strumento della confisca, possa realmente restituire integralmente al sistema socioeconomico legale ciò che è stato sottratto o dirottato ad altre economie e sistemi finanziari.

Il secondo contributo (in lingua inglese) è dell'Avv. Marco Paolo Francesco Pontani che ha proposto per la pubblicazione un suo contributo, utile per il dibattito dei giovani avvocati, inviato alla Conferenza internazionale di Seoul (22-27 settembre - *Annual Conference of the European Regional Forum, IBA -The International Bar Association***)** sul tema della gestione autonoma (quindi senza pilota umano) dei mezzi di trasporto su ruote e delle attese sociali e legali dei consumatori.

Auguro una buona lettura e l'auspicio di commenti sulle piattaforme *linkedin* degli autori, anche se la pubblicazione di questa rivista rimane sul sito web dell'editore.

Il Direttore responsabile

Franco Pontani

SOMMARIO

Dottrina

F. Pontani, *L'Unione Europea, i consulenti fiscali e i revisori legali.* pagg. 1 - 6

M. P. F. Pontani, *From automotive to mobility* pagg. 7 - 11

In questo numero della rivista non vengono riportati testo od estremi di norme di legge, di pronunciamenti giurisprudenziali o di enti pubblici con poteri regolamentari. Tutti i riferimenti alle fontidella predetta natura sono riportate negli scritti di dottrina pubblicati.

Il Direttore responsabile

This page is left intentionally blank

L'Unione Europea, i consulenti fiscali e i revisori legali

La Direttiva (UE) 2018/822 in materia di scambio transfrontaliero di dati e la Quinta e Sesta Direttiva antiriciclaggio. Nuove regole e più pregnanti responsabilità

Franco Pontani

Abstract

L'Unione europea, nello scenario internazionale, a seguito delle *Panama papers* ed altri risultati di un giornalismo investigativo particolarmente attento e qualificato, ha assunto diverse iniziative di contrasto all'evasione, elusione e frode fiscale ed al rafforzamento delle pratiche di antiriciclaggio. Questo anche con il ricorso a Direttive che dispongono in materia di utilizzo del diritto penale come strumento di lotta. In posizione non marginale si trovano consulenti, avvocati e revisori contabili.

BIBLIOGRAFIA E SITOGRAFIA

COE, *Protection of whistleblowers*, Recommendation CM/Rec (2014)7 adopted by the Committee of Ministers of the Council of Europe and explanatory memorandum, April 2014, https://rm.coe.int/ 16807096c7; OECD, *Study into the role of tax intermediaries*, 2008, http://www.oecd.org/tax/ administration/39882938.pdf; IPEX - *The platform for EU Interparliamentary Exchange*, https:// secure. ipex. eu/IPEXL-WEB/dossier/document/ COM 2017335.do ; S. LEMBART, *Panama Papers: ICIJ Offshore Leaks Database Documents Download*, April 4, 2016, http:/ /www.thereportertimes.com/ panamapapers-icij-offsho- releaks-database-documents/23489/; REDAZIONE MONDODIRITTO.IT, *Novità in tema di scambio automatico obbligatorio di informazioni nel settore fiscale*, 9 marzo 2017, http:// www. mondodiritto.it/ normativa/ decreto/novita-in-te-ma-di- scambio- automatico -obbli- gatorio-di-informazioni-nel-settore-fiscale.html; A.PIFFARETTI, REDAZIONE FEDERNOTIZIE, *Antiriciclaggio, decreto di recepimento della IV Direttiva. Cosa cambia?*, 2017, https://www. federnotizie.it/decreto-di-recepimento-della-iv-direttiva-antiriciclaggio-cosa- cambia/.

SOMMARIO

1. Considerazioni preliminari. - 2. Iniziative dell'Unione Europea. Una ricognizione. - 3. La proposta di Direttiva antiriciclaggio UE a modifica della Direttiva 16/2011 (e successivi aggiornamenti). La V e VI Direttiva antiriciclaggio. – 4. Conclusioni.

1. Considerazioni preliminari

L'Unione Europea ha constatato che, nonostante l'attenzione particolare riservata, con costanza, nel tempo, attraverso specifiche direttive indirizzate al contrasto all'illegalità nella circolazione internazionale delle risorse economiche e finanziarie ed al riciclaggio, emergono periodicamente scandali connessi ad una *mala gestio* (di questo, nella sostanza, si tratta) tributaria di singoli contribuenti, **con l'ausilio** di **consulenti/intermediari finanziari e fiscali**[1].

L'Unione ha constatato come imprese, gruppi e criminalità organizzata, anche con l'assistenza di professionisti ed intermediari finanziari si realizzino distorsioni significative del funzionamento dei mercati e della distribuzione delle risorse con il ricorso a pianificazioni poste a fondamento di attività illecite.

Questi comportamenti sono frequentemente coerenti con un complesso sistema di evasione ed elusione fiscale internazionale[2] di non facile contrasto da parte dei singoli Paesi.

Tutto ciò ha determinato e determina gravissimi danni all'economia e L'Unione Europea ha constatato che, nonostante l'attenzione particolare riservata, con costanza, nel tempo, attraverso specifiche direttive indirizzate al contrasto all'illegalità nella circolazione internazionale delle risorse economiche e finanziarie ed al riciclaggio, emergono periodicamente scandali connessi ad una *mala gestio* (di questo, nella sostanza, si tratta) tributaria di singoli contribuenti, **con l'ausilio** di **consulenti/intermediari finanziari e fiscali**[3].

L'Unione ha constatato come imprese, gruppi e criminalità organizzata, anche con l'assistenza di professionisti ed intermediari finanziari si realizzino distorsioni significative del funzionamento dei mercati e della distribuzione delle risorse con il ricorso a pianificazioni poste a fondamento di attività illecite.

[1] Per il ruolo degli intermediari fiscali si rinvia a OECD, *Study into the Role of Tax Intermediaries,* 2008, in http://www. oecd. org/tax/administration/39882938 pdf.

[2] Attraverso erosioni della base imponibile e trasferimento degli utili, secondo gli indirizzi dell'OCSE, del 2015, in tema di *aggressive tax planning* e di *base erosion and profit shifting*

[3] Per il ruolo degli intermediari fiscali si rinvia a OECD, *Study into the Role of Tax Intermediaries,* 2008, in http://www. oecd. org/ tax/ administration/39882938 pdf.

© Franco Pontani
Pontani e Associati sas, Piazza Castello, 5 20121 Milano (www.pontanieassociati.com)
E-mail fpontan@tin.it

Questi comportamenti sono frequentemente coerenti con un complesso sistema di evasione ed elusione fiscale internazionale[4] di finanza dei singoli Stati, dell'Unione Europea, e non solo, con gravi ripercussioni sulle politiche di un'equa distribuzione delle risorse.

L'equa distribuzione delle risorse è sempre stata indispensabile anche al fine di disporre di mezzi utili per necessari investimenti nella formazione, ricerca ed applicazione delle nuove tecnologie, in particolare per le categorie socialmente svantaggiate e per le micro, piccole e medie imprese, anche in Paesi che meritano particolare attenzione ad evitare o contenere fenomeni migratori destabilizzanti delle economie più sviluppate ed i fenomeni di rapina delle risorse dei Paesi in via di sviluppo.

Oggetto di particolare attenzione a livello europeo e non solo, per la molteplicità delle conseguenze di cui si è detto, sono taluni fatti, di particolare rilievo, richiamati dal legislatore europeo per fornire fondamento anche alle sue iniziative in tema di contrasto ai sistemi economici criminali con le direttive antiriciclaggio (*money laundering*), in particolare la Quinta Direttiva del 2018.

Tra i fatti richiamati per rafforzare il contrasto ai fenomeni di evasione tributaria vi è quello delle c.d. *Panama Papers*[5], un *report* che, nel 2016, ha reso testimonianza dei risultati dell'attività (costante) di giornalismo investigativo a livello internazionale[6], anche oltre i confini geopolitici dell'Unione Europea[7], e del ruolo degli **intermediari finanziari** e dei **consulenti fiscali** nella circolazione dei flussi monetari e finanziari e dei titoli rappresentativi di attività e della sottrazione, in modo più o meno marcato, alle imposte di redditi nei Paesi nei quali si realizza la produzione del reddito.

L'avvenuta raccolta di prove indiscutibili, anche con l'ausilio di *whistleblower*, di sistemi, articolati e complessi, di evasione fiscale di amplissima portata, ha reso, conseguentemente, indispensabile, tra le altre iniziative, assumere un approccio più decisivo per contrastare il fenomeno di elusione ed evasione fiscale nello scenario internazionale e prendere anche una posizione in tema di criptovalute.

2. Iniziative dell'Unione Europea. Un'utile ricognizione

Nello scenario sinteticamente descritto[8], a seguito di diverse iniziative assunte dall'Unione in materia di cooperazione amministrativa nel settore fiscale, vede la luce la *Comunicazione su ulteriori misure intese a rafforzare la trasparenza e la lotta contro l'evasione e l'elusione fiscali*[9].

In questa Comunicazione, sottolineato l'avvenuto accertamento dei primi risultati positivi di quanto già normato in materia, si sono rimarcate le necessità di una ***maggiore trasparenza fiscale anche per quanto riguarda la contabilità delle persone fisiche* (*the accounts of individuals*)** a rafforzamento della Direttiva sulla cooperazione amministrativa[10].

In forza di questa Direttiva gli Stati membri sono tenuti a scambiare automaticamente un'enorme mole di informazioni sui redditi e sui capitali detenuti all'estero da persone fisiche ed entità, anche alla luce della Quarta Direttiva antiriciclaggio[11] (recepita in Italia con il D. Lgs. 25 maggio 2017, n. 90) ed in ossequio alla quale gli Stati membri sono tenuti a creare **registri centrali di informazioni sulla titolarità effettiva per garantire una maggiore trasparenza sui flussi di capitali e contrastare più efficacemente il riciclaggio di denaro.** La Quarta Direttiva antiriciclaggio, al contempo, ha modificato[12] gli adempimenti in capo ai professionisti[13].

La questione del ruolo dei **consulenti fiscali**, ricondotti al novero degli *"intermediari"* in senso lato, è stata più volte, in tempi recenti, oggetto di specifico interesse da parte degli organismi dell'Unione Europea.

Sia consentito di ricordare, senza pretesa di esaustività:

a) la Risoluzione del Parlamento Europeo del 25 novembre 2015[14], concernente l'*Approccio degli Stati membri alla tassazione delle società*, alla lett. P dei *consideranda* sottolinea che: *[…] i legislatori e le amministrazioni tributarie […] non possono prevedere bensì soltanto reagire, talvolta con ampio ritardo, ai regimi innovativi di elusione fiscale che vengono concepiti e promossi da alcuni* ***consulenti fiscali*, *in particolare da grandi società di revisione contabile, avvocati e società di intermediazione***.

---

4 Attraverso erosioni della base imponibile e trasferimento degli utili, secondo gli indirizzi dell'OCSE, del 2015, in tema di *aggressive tax planning* e di *base erosion and profit shifting*.

5 S. LEMBART, *Panama Papers: ICIJ Offshore Leaks Database Documents Download*, April 4, 2016, http://www.thereportertimes.com/ panamapapers-icij-offshore-leaks-database-documents/23489/.

6 *The International Consortium of Investigative Journalists, a global network of more than 200 investigative journalists in more than 70 countries*.

7 Il nostro riferimento è anche all'*Offshore Leaks Database* che include le *Bahamas Leaks*, *Offshore Leaks*, *Paradise Papers*, in https://offshoreleaks. icij. org/ pages/ database; a questi si possono aggiungere la *Swiss Leaks*, il *Luxembourg Leaks*, ecc.

8 Per un esame ricognitivo del recepimento in Italia degli indirizzi di trasparenza comunitari ed internazionali in genere si veda, *ex multis*, REDAZIONE MONDODIRITTO.IT, *Novità in tema di scambio automatico obbligatorio di informazioni nel settore fiscale,* 9 marzo 2017, in http:// www. mondodiritto.it/ normativa/decreto/novita-in-te- ma-di-scambio-automatico-obbligatorio-di-informazioni-nel-settore-fi scale.html.

9 COM (2016) 451 *final* del 5 luglio 2016.

10 Dir. 2011/16/UE del Consiglio del 15 febbraio 2011, modificata dalle Direttive: 2014/107/UE del Consiglio del 9 dicembre 2014, 2015/2376/UE del Consiglio dell'8 dicembre 2015, 2016/881/UE del Consiglio del 25 maggio 2016.

11 Dir. 2015/849 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 20 maggio 2015 *riguardante i dati informativi che accompagnano i trasferimenti di fondi*.

12 D. Lgs. 25 maggio 2017, n. 90 di attuazione della menzionata Direttiva e del Regolamento UE n. 2015/847.

13 Sul tema si rinvia, *ex multis*, a A. PIFFARETTI, REDAZIONE FEDERNOTIZIE, *Antiriciclaggio: decreto di recepimento della IV Direttiva. Cosa cambia?*, 2017, https:// www. federnotizie.it/decreto-di-recepimento-della-iv-direttiva-antiriciclaggio-cosa-cambia/.

14 V. P8_TA (2015) 0408.

In tema di ***Consulenti fiscali si debbono sottolineare*** (tra gli altri): il par. 161 che *richiama l'attenzione sulla problematica e discutibile coesistenza, all'interno delle stesse società, di* ***servizi di consulenza fiscale e di audit*** *e di altre attività di consulenza intesi, da un lato, a prestare assistenza alle amministrazioni tributarie […] dall'altro, a fornire servizi di pianificazione fiscale alle multinazionali, che potrebbero sfruttare i punti deboli delle norme tributarie nazionali*; il par. 165 ove si *chiede che la* ***Commissione consideri con urgenza la possibilità di introdurre un quadro legislativo che preveda sanzioni adeguate per le società, le banche, le imprese di revisione contabile e i consulenti finanziari di cui è stato dimostrato il coinvolgimento nell'attua- zione o nella promozione dell'elusione fiscale illecita***[15] ***e della pianificazione fiscale aggressiva.***

Nel citato paragrafo si sottolinea che *tali* ***sanzioni*** *dovrebbero esercitare un* ***effetto deterrente.*** Le sanzioni *possono includere, tra l'altro, ammende, il divieto di accesso ai finanziamenti a carico del bilancio UE, il divieto di qualsiasi ruolo consultivo nelle istituzioni dell'UE e, in casi estremi e ripetuti, la revoca delle licenze commerciali.*

Di rilievo è anche l'Allegato a questa Risoluzione, Allegato nel quale si formula la raccomandazione (A7) di dare protezione agli informatori (*whistleblowers*): ***gli informatori dovrebbero essere protetti qualora denuncino condotte scorrette, irregolarità, frodi o attività illecite sospette presso le autorità competenti e se, in caso di condotte scorrette, irregolarità, frodi o attività illecite relative alla tassazione delle imprese che continuano a rimanere irrisolte e che potrebbero incidere sull'interesse pubblico, segnalano le loro preoccupazioni a tutti i cittadini***.

b) la Raccomandazione[16], del Consiglio d'Europa del 30 aprile 2014 (integrata il 1° gennaio 2015[17]), avente per oggetto specifico la *Protection of whistleblowers*;

c) la Risoluzione del Parlamento Europeo del 16 dicembre 2015[18], *Convergenza*, che al par. AT ix) dei *consideranda* rimarca: ***i consulenti fiscali svolgono un ruolo fondamentale nel facilitare la pianificazione fiscale aggressiva, aiutando le società a stabilire strutture giuridiche complesse al fine di sfruttare le asimmetrie e le scappatoie che derivano dall'eterogeneità dei sistemi fiscali;*** *[…] una revisione approfondita del regime di tassazione delle società non può avere luogo senza un'indagine sulle pratiche di dette imprese di consulenza; […] tale indagine deve includere un'analisi del* ***conflitto di interessi insito in tali imprese****, che forniscono simultaneamente consulenza ai governi nazionali sull'instaurazione di sistemi fiscali e consulenza alle imprese su come ottimizzare al meglio i loro obblighi tributari nel quadro di tali sistemi*;

d) la Risoluzione del Parlamento Europeo del 6 luglio 2016[19], *Banche,* ***consulenti fiscali*** *e intermediari*, ove, al par. 33: [si] *deplora profondamente il fatto che […] alcuni* ***consulenti fiscali, studi legali, società di consulenza contabile*** *[…]* ***hanno svolto un ruolo fondamentale*** *e sono stati determinanti nell'elaborazione* ***di schemi di pianificazione fiscale aggressiva*** *per i loro clienti oltre ad aver aiutato anche i governi nazionali a elaborare i rispettivi codici e leggi in materia fiscale, creando un significativo conflitto di interessi;* ***al*** *par. 34:[…]*si è espressa preoccupazione *per* ***la mancanza di trasparenza e di documentazione adeguata […] tra i consulenti e presso gli studi legali per quanto riguarda i modelli specifici di titolarità e controllo societari raccomandati dai consulenti fiscali*** *[…]* ***e legali****; [si] raccomanda, al fine di affrontare il problema delle società di comodo, di rafforzare i requisiti di trasparenza per quanto concerne la costituzione di società private;* al *par. 36: [si] invita a* ***rafforzare i codici di condotta esistenti relativi al settore della consulenza fiscale****, in particolare al fine di tenere conto dei potenziali conflitti di interesse in modo tale che siano resi noti in modo chiaro e comprensibile; invita la Commissione a presentare un codice di condotta dell'Unione per tutti i servizi di consulenza affinché le situazioni relative ai potenziali conflitti di interesse siano rese note in modo chiaro e comprensibile; [si] reputa che ciò debba includere un regime dell'Unione di incompatibilità per i* ***consulenti fiscali*** *onde* ***impedire conflitti di interessi nell'erogazione di consulenze*** *al settore pubblico e privato nonché altri conflitti di interessi.*

3. Le modifiche alla Direttiva 16/2011 (e successivi aggiornamenti). La V e VI Direttiva antiriciclaggio

Le modifiche alla Direttiva 16/2011 sono state indubbiamente laboriose ed hanno condotto all'emanazione del Regolamento di esecuzione (UE) N. 1156/2012 della Commissione del 6 dicembre 2012 (recante talune modalità di applicazione della direttiva 2011/16/UE del Consiglio relativa alla cooperazione amministrativa nel settore fiscale), poi alla Direttiva 2014/107/UE del Consiglio del 9 dicembre 2014, recante modifica della direttiva 2011/16/UE per quanto riguarda lo scambio automatico obbligatorio di informazioni nel settore fiscale ("*Common Reporting Standard-CRS*"), alla Direttiva 2015/2376/ UE del Consiglio dell'8 dicembre 2015, recante modifica della direttiva 2011/16/UE per quanto riguarda lo scambio automatico obbligatorio di informazioni nel settore fiscale ("*ruling*"), alla Direttiva (UE) 2016/881 del Consiglio, del 25 maggio 2016, recante modifica della Direttiva 2011/16/UE per quanto riguarda lo scambio

---

15 "*Illecita*", quasi a lasciare intendere la sussistenza di un'elusione fiscale "*lecita*" e, quindi, non censurabile.

16 COE, *Protection of whistleblowers, Recommendation CM/Rec (2014)7 adopted by the Committee of Ministers of the Council of Europe and explanatory memorandum* , April 2014, in https: //rm.coe.int/ 16807096c7.

17 In https://search.coe.int/cm/Pages/resultdetails.aspx?ObjectId =09000016806fffd1.

18 V. P8_TA (2015) 0457.

19 V. P8_TA (2016) 0310.

automatico obbligatorio di informazioni nel settore fiscale. Ha fatto seguito la Direttiva (UE) 2018/822 del Consiglio del 25 maggio 2018, recante ulteriore modifica della direttiva 2011/16/UE per quanto riguarda lo scambio automatico obbligatorio di informazioni nel settore fiscale relativamente ai meccanismi transfrontalieri soggetti all'obbligo di notifica.

La Direttiva UE 2018/822 ha visto una *proposta di direttiva del Consiglio* 21.6.2017 COM (2017) 335 *final*, 2017/0138 (CNS), *recante modifica della direttiva 2011/16/ UE, relativa alla cooperazione amministrativa nel settore fiscale relativa alla reciproca assistenza fra le autorità competenti degli Stati Membri nel settore delle imposte dirette per quanto riguarda lo scambio automatico obbligatorio di informazioni nel settore fiscale relativamente ai meccanismi transfrontalieri soggetti all'obbligo di notifica*.

La Proposta di Direttiva del 21 giugno 2017, densa di riferimenti di scenario, è stata oggetto di ampia consultazione ed attente valutazioni sintetizzate nella sua Relazione di presentazione al Parlamento da parte della Commissione Europea[20].

Di rilievo ai fini della proposta di Direttiva è lo strumento di *"**deterrenza**"* ai comportamenti strumentali per l'elusione e l'evasione fiscale, strumenti testimoniati nel paragrafo dedicato alla *Coerenza con le altre normative dell'Unione (possibili iniziative future pertinenti al settore normativo).*

La giustificazione per la necessità della nuova Direttiva riposa nelle seguenti considerazioni della Commissione Europea[21]:

*a) l'**effetto deterrente** della proposta comunicazione ex ante di meccanismi di pianificazione fiscale potenzialmente aggressiva potrebbe essere potenziato nel caso in cui **l'obbligo di comunicazione di informazioni alle autorità fiscali fosse esteso ai revisori contabili che si occupano dell'autorizzazione dei bilanci d'esercizio dei contribuenti (più chiara la versione in inglese del documento, ove: "auditors that are engaged to sign off on a taxpayer's financial statements").***

Si sottolinea che ***tali revisori esaminano una quantità considerevole di dati nell'esercizio della loro attività professionale, nella quale potrebbe anche rientrare la scoperta di meccanismi che potrebbero essere considerati pratiche di pianificazione fiscale aggressiva***

*b) **i benefici potenziali derivanti dalla comunicazione di informazioni su tali meccanismi alle autorità costituirebbero sicuramente un complemento alla comunicazione obbligatoria di informazioni su sistemi analoghi da parte degli intermediari,** ossia i creatori, i promotori, i **consulenti,** ecc.*

Ancora, nella Proposta di Direttiva, si è formulata, all'art. 1, la modifica del testo della Direttiva 16/2011 con l'integrazione del testo dell'art. 3 con il punto 21. Questo per una più puntuale concezione di *"intermediario"* riconducendo detta figura di operatore a *qualunque persona che sia **responsabile nei confronti del contribuente per l'elaborazione, commercializzazione, organizzazione e gestione dell'attuazione degli aspetti fiscali di un meccanismo transfrontaliero soggetto all'obbligo di notifica**, oppure di una serie di meccanismi di questo tipo, nel corso della prestazione di servizi finanziari*.

Si è precisato, altresì, in quella sede, che per intermediario si doveva intendere ***qualunque persona che si impegna a fornire, direttamente o attraverso altre persone alle quali è collegata, aiuto materiale, assistenza o consulenza riguardo all'elaborazione, commercializzazione, organizzazione o gestione degli aspetti fiscali di un meccanismo transfrontaliero soggetto all'obbligo di notifica.***

Il testo della citata Proposta è stato oggetto di un certo numero di emendamenti testimoniati dalla Risoluzione legislativa del Parlamento Europeo del 1° marzo 2018 sulla Proposta di Direttiva del Consiglio[22].

I menzionati emendamenti hanno portato a focalizzare l'attenzione non solo sulle attività degli intermediari finanziari e fiscali (anche in relazione al tema del conflitto di interessi) ma, innovando e individuando una nuova figura professionale da ricondurre al novero degli intermediari (come fatto per i **consulenti fiscali**). Si tratta dei **revisori contabili** che, nel nostro Paese, vedono, in particolare per le entità di minore dimensione, il ruolo di revisore legale dei conti svolto dal Collegio Sindacale.

Rinveniamo detti emendamenti (definitivi) sia nell'area dei *"consideranda"*, sia in quella della proposta di Direttiva.

Specificatamente:

1) *considerando* n. 5: *è necessario ricordare come taluni intermediari finanziari e altri fornitori di consulenza finanziaria* (*n.d.r.*: pertanto, non siamo in presenza dei soli consulenti fiscali e non necessariamente di soggetti iscritti in Albi, Elenchi o Registri professionali) *nonché **taluni revisori hanno aiutato i loro clienti a nascondere denaro offshore** […]*;

2) *considerando* n. 6: *la comunicazione di informazioni sui meccanismi di pianificazione fiscale potenzialmente aggressiva di dimensione transfrontaliera può contribuire in modo efficace agli sforzi per la creazione di un ambiente di tassazione equa nel mercato interno. In tale prospettiva, **l'istituzione dell'obbligo per gli intermediari*** (*n.d.r.*: tutti), *i **revisori** e, **se del caso, i contribuenti di informare le autorità fiscali** in merito ad alcuni meccanismi transfrontalieri potenzialmente utilizzabili a fini di elusione fiscale costituirebbe un passo necessario nella giusta direzione […]*;

3) articolo 1, punto 2, Direttiva 2011/16/UE, articolo 8 *bis bis bis*, paragrafo 1 *bis* (nuovo): ***all'atto dello svolgimento delle revisioni legali delle dichiarazioni dei loro clienti, i revisori sono soggetti agli obblighi di identificazione e di comunicazione di informazioni in merito alle potenziali violazioni da***

[20] IPEX - THE PLATFORM FOR EU INTERPARLIAMENTARY EXCHANGE. in https:// secure.ipex.eu/IPEXL-WEB/ dossier/ document/ COM20170335.do.

[21] *Ibidem*, Relazione della Commissione, pag. 5

[22] V. P8_TA-PROV (2018) 0050.

parte dell'entità sottoposta a revisione o dei suoi intermediari degli obblighi di identificazione e di comunicazione di informazioni stabiliti nel presente articolo di cui il revisore sia venuto a conoscenza.

Ogni Stato membro adotta (deve adottare) ***le misure necessarie per richiedere ai revisori di presentare le informazioni alle autorità competenti in merito a tali violazioni entro dieci giorni lavorativi, a partire dal giorno successivo alla pubblicazione delle loro relazioni di revisione***;

4) articolo 1, comma 1, punto 2, Direttiva 2011/16/UE, articolo 8 *bis bis bis*, paragrafo 4: c*iascuno Stato membro adotta* (deve adottare) *le misure necessarie per* ***imporre agli intermediari*** (n.d.r.: tutti), ***ai revisori*** *e ai* ***contribuenti*** *la* ***comunicazione di informazioni sui meccanismi transfrontalieri soggetti all'obbligo di notifica attivi*** *al ... [data dell'entrata in vigore della presente direttiva] e quelli che entreranno in vigore successivamente*;

5) articolo 1, punto 2, Direttiva 2011/16/UE, articolo 8 *bis bis bis*, paragrafo 6, lettera a: [si deve procedere alla] ***identificazione degli intermediari*** *o,* ***se del caso, dei revisori e dei contribuenti****, compresi il nome, la nazionalità, la residenza a fini fiscali, il* ***codice di identificazione fiscale*** *(CIF) e, ove necessario, le persone che costituiscono imprese associate con l'intermediario o il contribuente*;

6) articolo 1, punto 2, Direttiva 2011/16/UE, articolo 8 *bis bis bis*, paragrafo 6, lettera h: [si deve procedere alla] ***identificazione di qualunque persona*** *in altri Stati membri, se del caso, che potrebbe essere* ***interessata dal meccanismo transfrontaliero soggetto all'obbli- go di notifica*** *o dalla serie di tali meccanismi, indicando a quali Stati membri sono legati gli* ***intermediari****, i* ***revisori*** *o i* ***contribuenti coinvolti.***

Appare evidente che si dovesse considerare anche la questione del segreto professionale e gli emendamenti condivisi dal Parlamento Europeo affrontano il tema, nel testo normativo rafforzando, con obblighi di comunicazione, la portata della proposta di Direttiva che già aveva affrontato il tema.

L'emendamento si rinviene all'articolo 1, punto 2, Direttiva 2011/16/UE, articolo 8 *bis bis bis*, paragrafo 2, comma 1, ove:

a) *ciascuno Stato membro può adottare, se del caso, le* ***misure necessarie per concedere agli intermediari il diritto all'esenzione dalla comunicazione di informazioni su un meccanismo transfrontaliero soggetto all'obbligo di notifica*** *o su una serie di tali meccanismi,* ***laddove hanno diritto al segreto professionale dell'avvocato sulla base del diritto nazionale dello Stato membro. In tali circostanze, l'obbligo di comunicare informazioni su un tale meccanismo*** *o serie di meccanismi* ***è responsabilità del contribuente e gli intermediari informano per iscritto i contribuenti di tale responsabilità****,* ***dovuta al segreto professionale, conservando una conferma di ricezione firmata dal contribuente***

b) *il contribuente comunica* (n.d.r., deve comunicare) *alle autorità competenti le informazioni sul meccanismo o sulla serie di meccanismi transfrontalieri soggetti all'obbligo di notifica entro dieci giorni lavorativi.*

Dalla Proposta, come detto, si è pervenuti alla Direttiva 2018/822.

Ora si impone una connessione con la Quinta Direttiva dell'Unione Europea[23] in materia di antiriciclaggio, del 30 maggio 2018 (recepita con il D. Lgs. 4 ottobre 2019, n. 125) con riferimento al ruolo svolto dai consulenti e dai revisori contabili.

Il punto di raccordo si individua nell'art. 1 della Direttiva che statuisce: "1) l'articolo 2, paragrafo 1, punto 3), è così modificato: *a) "la lettera a)* [della Quarta Direttiva antiriciclaggio] *è sostituita dalla seguente: «a)* ***revisori dei conti, contabili esterni e consulenti tributari, nonché qualunque altra persona che si impegna a fornire, direttamente o attraverso altre persone alle quali tale altra persona è collegata, aiuto materiale, assistenza o consulenza in materia fiscale quale attività*** *imprenditoriale o* ***professionale principale***».

Al contempo si inseriscono tra i soggetti ai quali la Direttiva si applica anche i "*prestatori di servizi la cui attività consiste nella fornitura di servizi di cambio tra valute virtuali e valute aventi corso forzoso e prestatori di servizi di portafoglio digitale*" questo a ragione dell'anonimato che caratterizza le criptovalute (*considerando*, in particolare, nn.8, 9, 10, 16, tra gli altri, art. 1, lett. c/g e c/h) e l'utilizzo di carte prepagate (*considerando* nn. 14, 15 e art. 1, comma 1, n. 7 lett. c)[24].

La relazione rappresentata propone, quindi, una centralità del ruolo dei consulenti e dei revisori dei conti non solo in relazione ai sistemi internazionali (e non solo) di evasione, frode ed elusione fiscale, ma anche, considerati tali comportamenti quali strumentali per le attività di riciclaggio, ai fini di dette attività e quindi anche al fine del finanziamento del terrorismo oltre che di possibile affiancamento alle attività della criminalità comune ed organizzata.

Appare utile riferirsi, infine, ad alcune puntualizzazioni e disposizioni della Sesta Direttiva UE in tema di antiriciclaggio, sempre con riferimento alle professioni di cui abbiamo trattato, in quanto il contrasto al comportamento di cui trattasi lo strumento è quello del diritto penale.

Dal contesto traiamo alcuni passi che ci sembrano di rilievo:

1) considerando n. 14: "*Come deterrente contro il riciclaggio in tutta l'Unione, gli Stati membri dovrebbero garantire che questo sia punibile con una pena detentiva massima non inferiore a quattro anni. Tale obbligo non pregiudica l'individualizza-zione e l'applicazione delle sanzioni e l'esecuzione delle sentenze in funzione delle circostanze concrete di ogni singolo caso.*
Gli Stati membri dovrebbero altresì prevedere ***sanzioni o misure aggiuntive****, quali sanzioni pecuniarie, l'esclusione temporanea o permanente dall'accesso*

[23] Alla Quinta Direttiva ha fatto, in modo pressoché immediato, la Sesta Direttiva antiriciclaggio, la n. 2018/1673 del 23 ottobre 2018, che disciplina lotta al riciclaggio mediante il diritto penale.

[24] In tema di criptovalute il riferimento è a F. PONTANI, *Criptovalute. Tecnicità, diritto ed economia*, Aracne Editore, luglio 2019

This page is left intentionally blank

From automotive to mobility

What are the expected legal and regulatory trends in a changing industry with new consumer and sustainability demands?

Marco Paolo Francesco Pontani

Article presented at the Annual Conference of the European Regional Forum, IBA (The International Bar Association) - SEOUL 2019

Abstract

The automotive system is moving towards radical changes driven by the technological improvements and by new perceptions of the human and natural environment. This phenomenon is far from being entirely comprehended by local and global regulators that are not enough able to be properly answer to manufacturers and customers' expectations. However, the European Union is trying to face the regulation challenge; this article summarizes the main critical aspects of the transition from an automotive system to a mobility one and underlines the European Union's efforts to balance conflicting interests.

BIBLIOGRAPHY AND SITOGRAPHY

AA.VV., A. D. Little, *The Future of Mobility 3.0 - Reinventing mobility in the era of disruption and creativity*, March 2018, https://www.adlittle.com/futuremobilitylab/assets/file/180330_Arthur_D.Little_&_UITP_Future_of_Mobility_3_study.pdf; European Commission - Joint Research Center, Smart Electricity Systems and Interoperability, *The 7 stages of the future evolution of Artificial Intelligence*, September 2018, https://ses.jrc.ec.europa.eu/mobility-20; European Parliament, Resolution of 16 February 2017, with recommendations to the Commission on Civil Law Rules on Robotics (2015/2103 (INL) P8_TA (2017)0051); International Council On Clean Transportation, White paper, *Real-world exhaust emissions from modern diesel cars*, October 2014; OECD, International Transport Forum's Corporate Partnership Board, Urban Mobility System Upgrade: How shared self-driving cars could change city traffic, 2015, https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/15cpb_self-drivingcars.pdf; R. Talwar, S. Wells, A. Whittington, A. Koury, and H. Calle, *The 7 stages of the future evolution of Artificial Intelligence*, 25th September 2018, https://www.em360tech.com/tech-news/tech-features/artificial-intelligence ; Zev Alliance, *Accelerating the transition to ZEVs in shared and autonomous fleets*, October 14, 2018, http://www.zevalliance.org/wp-content/ uploads/ 2018/12/IZEVA-sharedFleet-vF.pdf.

SUMMARY

1. Introduction – 2. From automotive to mobility – 3. The manufacturers' expectation of regulation – 4. The regulation expectation of consumers – 5. Conclusions.

1. Introduction

The development of automotive (on-road motor vehicles) has been, for long stretches of time, connected to the evolution of the relationship between mechanic and propulsive systems (steam, liquid and gas fuel, electricity).

The arrival of digitalization resulted respectively in the substitution and automation of several mechanical parts and processes of vehicles. The purpose to improve the general vehicle performance, to enhance the safety of passengers and pedestrians and to reduce the pollutant emissions brought, has brought and is going to bring an increase in the demand for the automotive sector to adopt ever newer, better and more complex software (which automatically communicates with itself, with little or no human support, thanks to the adoption of several different sensors inside and outside the vehicle).

Nowadays, we are witnessing a gradually increasing change in the perception of the human and natural environment, which is awakening people to the necessity of a new idea of private transport. This new idea can be summarized as follows: we do not need to own a vehicle (such as a car or a motorbike) to move from A to B, but what we need is the right to move from A to B with the ease and comfort of a car without owning it.

This new point of view is currently spreading around the developed world with the arrival of systems of long-term car leasing and car sharing (also feasible because of the digital evolution of dedicated applications on widely used mobile devices).

The next steps in this field are coming in the vest of automated (self-driving, driverless and autonomous) and "clean" cars[1] (e.g. electric cars).

[1] An increasing number of vehicle manufacturers are aiming to introduce in the market fully autonomous cars, trucks and air drones, and all sort of autonomous machines (e.g. Tesla, Amazon,

©Avv. Marco Paolo Francesco Pontani
marcopontani@hotmail.it
Piazza Castello, 5 - 20121 Milano

Such an evolution is going to reduce urban car overcrowding and reduce under-used vehicles with possible benefits for people's safety and the environment.

The ever-increasing levels of automation and systems of artificial intelligence[2] are going to change our current factual system of reference, which is going to move our attention from the current European Union regulation that focuses on a safe, environment friendly, connected and automated mobility to future and actually non-foreseeable issues that shall be regulated. Moreover, the complexity of the new technologies and the ever-increasing improving of the same, in a world where the co-existence of different legal, ethic[3] and economic frameworks is as hard as ever, will not ease the regulators and legal field operators' work).

2. From automotive to mobility

The evolution of technology, moving towards digitalization and robotization, which includes the IT and AI area, is influenced and includes, in the short and medium period, several different aspects and factors like those highlighted below.

The developed world[4] is entering, more and more, the fourth industrial revolution (Industry 4.0) which would bring inevitable modifications of the required human capital working skills and, as a consequence, some workers shall be re-skilled, but others would probably not be able to ever rejoin the job market.

Indeed, due to the pressing incoming advent of an all-new technological framework driving society to automation entailing less need for unskilled workers, is now increasingly arising and spreading around the world the idea that governments should introduce the so-called universal Basic Income or similar measures. Moreover, the idea that states should provide a means-tested guaranteed minimum income for citizens who are unable to meet their basic needs is widely shared and has been a central component in the evolution of social citizenship rights in existing welfare states[5].

Manufacturers and consumers are moving towards the third stage of mobility[6], which entails a higher level of automation, a different approach to all kinds of transportation and a whole new (or revisited) infrastructure system.

The above was also driven by the awareness of the necessity (and not only the need) to contrast the negative effects of human actions on the environment and on living beings, in a world with an increasing population, and an increasing demand for natural resources, products and services. Therefore, a smart mobility system is part of a larger plan for the benefit of all even if it would entail a reshaping of the conception of transportation.

The expectations of enterprises and consumers (or better, clients – service users rather than vehicle owners -) are a consequence of the currently evolving awareness and technologies and require a new legal framework.

For sake of clarity, the legal framework shall consider new values of a changing society, different societies, different technologies and new risks. We are dealing with systemically and otherwise dynamic regulatory systems that are difficult to harmonize in the presence of civil societies that change at variable speeds and are culturally inhomogeneous.

In the European Union (which from an ethical and regulatory point of view is in the lead), the interventions in relation to the transit from the automotive to the mobility are different and seem to provide the first answers (especially general and in terms of principle) to the expectations of both manufacturers and consumers (or clients).

Indeed, the expectation of the manufacturers and consumers/clients could be, partially, considered coincident (environment, safety, etc.), but the first endeavor to contain costs, increase sales and compete with other manufacturers, while the latter focus on their personal safety, family, friendship, hospitality and adequate protection in terms of health and safety.

Volkswagen, Hyundai, Samsung, etc). This would reduce the major element of risk in the transportation equation: humans.

[2] Rule Based Systems, Context Awareness and Retention, Domain Specific Expertise, Reasoning Machines, Self-Aware Systems / Artificial General Intelligence (AGI), Artificial Super Intelligence (ASI), Singularity and Transcendence (Rohit Talwar, Steve Wells, Alexandra Whittington, April Koury and Helen Calle, of the Fast Future, *The 7 stages of the future evolution of Artificial Intelligence*, 25th September 2018 https://www.em360tech.com/tech-news/tech-features/artificial-intelligence/. The automation levels as defined by the Society of Automotive Engineers (SAE) International (Troy, Michigan, Oakland, USA) shared by the U.S. Department of Transportation (NHTSA -Automated Vehicles for Safety) and the United Nations (UN Economic Commission for Europe (UNECE) Global Forum on Road Traffic Safety, October 10, 2018) are: (0) no driving automation; (1) driver assistance; (2) partial driving automation; (3) automated driving – conditional, (4) automated driving – high; (5) Automated driving – full.

[3] European Parliament resolution of 16 February 2017, with recommendations to the Commission on Civil Law Rules on Robotics (2015/2103 (INL) P8_TA (2017)0051).

[4] Sovereign countries with high industrial and Human Development Index (see the United Nation definition) compared to other countries, with a technologically advanced infrastructure, and a highly developed economy.

[5] In Italy a first approach, currently, is the Decree Law, No. 4/2019 implemented with Law No. 26/2019 on March 28, 2019.

[6] The project of the Joint Research Center of the European Union Commission, whose subject is the themes of Smart Electricity Systems and Interoperability, *The 7 stages of the future evolution of Artificial Intelligence*, 25th September 2018, developed between 2012 and December 2015, aimed at the realization of "*an integrated approach of addressing the main bottlenecks of urban FEV (Full-Electric Vehicle) mobility: 'range anxiety' related to the limited FEV range, scarcity of parking spaces with public recharging spots, and the congestion of urban roads*", https://ses.jrc.ec.europa. eu/mobility-20). The foundation of the new conception of urban mobility is found in the study coordinated by ARTHUR D. LITTLE, *The Future of Mobility 3.0 - Reinventing mobility in the era of disruption and creativity*, March 2018, (https://www.adlittle.com/futuremobilitylab/assets/file/ 180330. ArthurD.Little_&_UITP_Future_of_Mobility_3_study.pdf) in particular page Nos. 11 et seq. which underlines the profound change in behavior resulting from technology, the increase in car sharing, the change in the composition by age group of consumers, the increase in the mobility of people (page no. 13).

3. The manufacturers' expectation of regulation

The European Union has not yet organically regulated the subject of connected and automated mobility, but has highlighted the need for the implementation of a system based on cooperation and has addressed the complex issue, starting from September 2012, with the Department of Transportation Intelligent Transportation System (ITS), and with the participation in various working groups (e.g. Safety applications, Standards harmonization, Assessment tools, Driver distraction and Human-Machine interaction).

The basic steps, of the abovementioned working groups, can be identified as follows: (i) the Proposal for a Regulation of the European parliament and Council (COM(2016) 31 final/Brussels, 27.1.2016) on the approval and market surveillance of motor vehicles and their trailers, and of systems, components and separate technical units intended for such vehicles; (ii) the Report (amending the proposal) A8-0048/2017; (iii) and the subsequent Legislative resolution of the 19th of April 2018 (P8_TA(2018)0179) (adopting such a proposal).

Besides, different and collateral initiatives that have been implemented need to be mentioned:

a) the Resolution of the European Parliament of 16th February 2017 (P8_TA (2017) 0051) which (i) underlined and acknowledged the possible problems relating to finding a subject to assign responsibility for the operation of systems governed by algorithms (bearing recommendations to the Commission concerning standards of civil law on robotics (2015/2103 (INL)), and (ii) underlined the fact that there are differing ethical points of view of the people involved in the application and use of intelligent robotics;

b) the establishment of technical standards by the ISO[7] that classified the risks related to the functional safety of electrical and/or electronic systems installed in mass production on road vehicles (26262/2, in 2018, - Automotive Safety Integrity Level (ASIL)) and the ISO/TC 299 Robotics having the "*goal to develop high quality standards for the safety of industrial robots and service robots to enable innovative robotic product to be brought onto the market*";

c) the "*Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee Of The Regions 5G For Europe: An Action Plan*" on September 14, 2016 which considers the new generation of network technologies that connect devices and objects to software virtualization and technologies that allow the application of innovative business models in various sectors (such as the automotive, transportation, manufacturing, energy sectors).

The dynamics of interaction between intelligent robotic systems, which learn independently from the external environment by modifying their software, imply an automatic exchange of information. This leads to possible repercussions on people's privacy (EU Regulation No. 2016/679), for which additional protection standards are required, as examined in EU Resolution P8_TA (2017) 0051.

As we have seen, the European Union is active and very careful regarding the problem: the harmonious interaction between progress in the field of artificial intelligence on the one hand and respect for human rights on the other, and proceeds with caution and firmness in its regulation.

Mobility becomes Mobility-as-a-Service (MaaS) with obvious repercussions on security systems, traffic volumes, the extent of vehicle sales, urban logistics and payment system treatment methods, etc[8] .

What are the manufacturers' expectations in the Mobility-as-a-Service transition?

The most urgent are to ease access to financing in order to support technological improvements and access to public grants for the retraining of employees to be "converted" to new tasks, favoring the transition with a limited effect on the size of the workforce employed. Manufacturers will thus have the availability of human capital resources with professional profiles (including knowledge of shared and verified ethical standards) suitable to intervene competently in the new production processes[9].

Simultaneously regulators shall:

a) set up a system of civil and criminal liability in case of malfunction of autonomous cars (also driverless ones with autopilot) due to possible interference or blackouts in network communication systems or automatic management of artificial intelligence that cannot be countered by human intervention, even with remote access to car management systems[10] ;

b) define uniform and legally recognized technical standards (such as vehicle registration systems

[7] The International Organization for Standardization.

[8] Urban Mobility System Upgrade: How shared self-driving cars could change city traffic, https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/15cpb_self-drivingcars.pdf, (OECD) INTERNATIONAL TRANSPORT FORUM'S CORPORATE PARTNERSHIP BOARD, 2015).

[9] There is an increasing need for specialized workers in line with the aim to produce Zero Emission Vehicles (ZEV), ZEV Alliance, International Council on Clean Transportation (ICCT). Please also note that cases of software intentionally modifying CO2 gas emissions emerged dramatically (one above all: Volkswagen) as witnessed also by White Paper, *Real-world exhaust emissions from modern diesel cars* (October 2014), INTERNATIONAL COUNCIL ON CLEAN TRANSPORTATION. Reference is made to the recent paper (October 14, 2018), on behalf of the Zev Alliance, Accelerating the transition to ZEs *in shared and autonomous fleets* (http://www.zevalliance.org/wp-content/uploads/2018/12/IZEVA-sharedFleet-vF.pdf).

[10] The National Transportation Safety Board (NTSB), an independent U.S. government investigative agency responsible for civil transportation accident investigation, reported, among others, of a fatal accident occurred, in March 2018, of a Tesla motor vehicle driving with an "autopilot", a type of autonomous driving which presupposes the presence of a human pilot to counteract any operating defects of the control software. More noteworthy, but not related to a private vehicle, is the case of the Ethiopian Airlines "Boeing 737 Max 8" that crashed on March 10, 2019. It was an autopilot of a plane with certain processes left to the control of an autopilot, which the human pilots were unable to counter. This shows that an autopilot driving system with prevalence over the human intervention can fail entailing the arise of who can be considered responsible.

with transparent and unchangeable sharing, "black boxes" and blockchain systems with technology compliant with ISO standards, still under study);

c) to provide a training system for judges and specialized technical consultants in the event of litigation

Finally, it will be necessary to set up an insurance system with limited costs to face both the risks inherent in production processes, which will increasingly take advantage of robotic systems with artificial intelligence, and those of circulation on the road in the presence of defects in communication systems of computer networks and mixed circulation of driverless vehicles, with autopilot not effectively replaceable by the human driver, and of human-driven vehicles.

4. The regulation expectation of consumers

The current legal framework is linked to traditional on-the-road human-driven vehicles and is mainly focused on various indemnification provisions that vary from country to country, for damage to people (passengers, drivers and third parties) and to things.

Road vehicles already use electronic components and artificial intelligence systems (such as assisted parking, acoustic alarms, automatic braking in the presence of obstacles, management of the routes to follow to reach fixed and/or modifiable destinations, etc.). Moreover, more and more vehicles have electric or hybrid engines with undoubted advantage for the health of individuals and urban communities.

Road infrastructures will need specific adaptations and integration of telecommunications network systems (modest in relation to current and incoming needs) and interconnection systems necessary to allow the use of autonomous vehicles.

To permit the transition from automotive to mobility, the needs of a specific regulatory discipline are not yet adequately perceived by the common person for cultural reasons and are often linked to socio-economic-political choices of a public nature as well related to the industrial development of the sector. To raise public awareness, interventions of a formative and informative nature are needed at a general level and must be such as to enable them to understand what to do, how and when, as well as with whom to speak in case of any need.

In addition, the interconnected communication systems permit the identification both of the people present in the vehicle such as the driver and the passengers and the routes and destinations (thanks to integrated GPS and anthropometric identifying systems). For example, imagine an automated AI system could note frequent visits to a certain hospital and share this information with third parties.

Furthermore, the fact that in an autonomous and interconnected vehicle little or no driving time will be necessary, the consumers will have more time to spend for several activities inside a vehicle. Such activities are those which to date we usually consider linked to our home (e.g. various kind of entertainment, from watching your favorite series on television to reading a book) or our workplace (conference calls, work meetings, etc.).

This *de facto* situation could lead us to think and behave as if we were, for instance, at home, without being effectively there. Because of this, we would risk not to adopt those precautions that we are used to put in place when outside our home/workplace, in a vehicle which is constantly monitored. Therefore, there will be major risks to compromise the safety of our personal data relevant to the abovementioned activities. This information can be sensitive and must be protected.

Therefore, this privacy issue must be integrated and better correlated with other regulatory disciplines relevant to the application of EU Directive No. 680/2016[11] , which is relevant to the protection of individuals with regard to the processing of personal data by the competent authorities for the purposes of prevention, investigation, detection and prosecution of criminal offenses or execution of criminal sanctions, as well as the free circulation of such data.

Among the initiatives of the European Union, aimed at meeting, in part, the needs, both of manufacturers and consumers, and which have been taken with the formulation of some directive proposals, the following legislative proposals are particularly relevant to the relationship between safety and preservation of the environment and health (sustainability): the road infrastructure safety management aiming at eliminating, by 2050, fatal accidents ("zero victims") "COM (2018) 274 final"; May 17, 2018;for a Low-Emission Mobility Strategy following the Paris Declaration on Electro-Mobility and Climate Change and Call to Action, of 29 November 2015 "COM (2018) 286 final".

In the end, in the field of safe and sustainable vehicular mobility, we cannot ignore the emphasis on the close relationship between zero-emission energy and the role of artificial intelligence, which was discussed during the World Economic Forum, in January 2018, on the theme "Electric Vehicles for Smarter Cities: The Future of Energy and Mobility and in the work of the Digital4Med Conference" of April 2019.

5. Conclusions

The European Union has promoted a regulatory, technical and legal framework, which is still limited, with initiatives that can be considered more as soft law than an effective enforceable regulation, trying to balance the needs of producers, workers, consumers and sustainable development.

The present moment of transition from automotive to vehicular mobility is part of a constantly evolving landscape. The arrival point of increasingly complex and autonomous technologies still appears to be undefined and for this reason it is difficult, if not impossible, to achieve a complete and systematic regulation.

[11] Transposed in Italy with Legislative Decree No. 51/2018.

To date, even for cultural reasons, the time to meet consumer expectations regarding safety and health protection appears long. Moreover, the transition requires collaboration and connectivity, in a competitive entrepreneurial context and with great differences in the social composition of the communities concerned.

In the end, a “green”, autonomous and interconnected mobility is a challenging opportunity to reduce pollution in our cities, to improve our safety on the roads and to give us more time for ourselves, but it will have to deal with the risks and dangers of a loss of privacy and the freedom connected to the same.

All the contents are protected by copyright.
No part can be copied without the Editor in Chief's and Author's permission.

Pontani e Associati S.A.S. di Franco Pontani e C.
Cap. Soc. € 120.000 (centoventimila) - REA Milano 1047300 - R.I./C.F./P.I. 04847510155
Sede Legale, Direzione e Amministrazione: 20121 Milano - Piazza Castello n. 5 - Tel. 02-36682148
Fax 02-36687506 * Direttore Responsabile: Dott. Franco Pontani
Registered by the Cancelleria del Tribunale di Milano n. 5 del 9 gennaio 2015
E-mail: info@pontanieassociati.com