



CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA

Bruxelles, 19 novembre 2007 (22.11)
(OR. en)

15363/07

Fascicolo interistituzionale:
2007/0099 (COD)

LIMITE

TRANS 369
CODEC 1293

RELAZIONE

del: Segretariato generale

al: Coreper/Consiglio

n. doc. prec.: 15217/07 TRANS 364 CODEC 1258

n. prop. Com: 10092/2/07 REV 2 TRANS 189 CODEC 599

Oggetto: *Preparazione della sessione del Consiglio "Trasporti, telecomunicazioni e energia" del 29 e 30 novembre 2007*

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che fissa norme comuni per l'accesso al mercato del trasporto internazionale di merci su strada (rifusione)

– *Relazione sullo stato di avanzamento dei lavori*

Introduzione

1. Nelle "**Conclusioni del Consiglio sul contributo del settore dei trasporti all'attuazione della strategia di Lisbona**" il Consiglio europeo di primavera ha sottolineato il ruolo importante svolto dal **trasporto stradale**, di per sé e nella catena di trasporto, per la distribuzione di merci in campo economico e per la mobilità delle persone nella società. Nella prospettiva di migliorare ulteriormente la qualità, la sicurezza e l'affidabilità dell'industria e di ridurre le distorsioni della concorrenza, il Consiglio ha invitato la Commissione a proporre di rivedere l'attuale quadro legislativo sull'accesso alla professione e al mercato in modo tale da assicurare, fra l'altro, che gli oneri amministrativi siano appropriati e proporzionati.

2. Di conseguenza, il 25 maggio 2007 la Commissione ha trasmesso al Consiglio le tre proposte legislative seguenti:

- una proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che fissa norme comuni per l'accesso al mercato del trasporto internazionale di merci su strada (rifusione)
- una proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che stabilisce norme comuni sulle condizioni da osservare per esercitare l'attività di trasportatore su strada ¹ e
- una proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che fissa norme comuni per l'accesso al mercato di servizi di trasporto effettuati con autobus (rifusione) ²

Nell'insieme queste tre proposte sono intese a modernizzare, sostituire e fondere disposizioni applicabili ai trasportatori su strada e all'accesso ai mercati del trasporto.

3. In seguito alla presentazione da parte della Commissione delle tre proposte e delle rispettive valutazioni d'impatto nella riunione del gruppo "Trasporti stradali" del 10 luglio 2007, la Presidenza ha deciso di concentrare i suoi lavori sulla proposta riguardante l'accesso al mercato del trasporto internazionale di merci su strada. Tuttavia, dato che parti di tale progetto di regolamento sono strettamente collegate all'istituzione di registri elettronici nazionali, che rientra nella proposta sull'accesso alla professione di gestore dei trasporti, la Presidenza ha deciso di esaminare parallelamente anche gli articoli corrispondenti del pertinente progetto di regolamento.

¹ Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che stabilisce norme comuni sulle condizioni da osservare per esercitare l'attività di trasportatore su strada, doc. ST 10114/1/07.

² Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che fissa norme comuni per l'accesso al mercato di servizi di trasporto effettuati con autobus (rifusione), doc. ST 10102/2/07.

Contenuto della proposta

4. La proposta di regolamento sull'accesso al mercato del trasporto internazionale di merci su strada si prefigge di migliorare la chiarezza e l'applicabilità delle norme vigenti consolidando e fondendo il regolamento (CEE) n. 881/92 e il regolamento (CEE) n. 3118/93 **sull'accesso al mercato del trasporto su strada.**

Vengono proposte le seguenti modifiche:

- una definizione più semplice e chiara del termine "cabotaggio". La nuova definizione proposta dalla Commissione comporterà una più facile attuazione e consentirà di effettuare fino a tre operazioni di trasporto successive a un trasporto internazionale entro sette giorni. Il titolare di una licenza comunitaria sarà obbligato a tenere nei veicoli documenti quali la bolla di consegna che riporta la data e il luogo degli arrivi e delle partenze.
- un formato semplificato e standardizzato per la licenza comunitaria, le copie certificate e l'attestato di conducente per ridurre il carico amministrativo e i ritardi nei controlli a bordo strada;
- disposizioni legali più severe che obbligano uno Stato membro ad adottare misure, previa richiesta in tal senso da parte di un altro Stato membro, quando un trasportatore commette un'infrazione in qualsiasi Stato membro.

La proposta è intesa a semplificare il quadro giuridico vigente mediante l'abrogazione di provvedimenti obsoleti e mediante un riesame del contenuto, della presentazione e della formulazione dei due regolamenti in vigore, nell'intento di evitare interpretazioni ambigue.

Lavori in seno agli organi del Consiglio

5. La proposta è stata esaminata in modo approfondito in varie riunioni del Gruppo "Trasporti terrestri". Tutte le delegazioni hanno dichiarato di sostenere in linea di massima la proposta della Commissione, convenendo sull'a necessità di semplificare e armonizzare ulteriormente le norme attualmente in vigore, eliminando in tal modo l'incertezza giuridica per i trasportatori comunitari e adeguando la normativa alle esigenze del mercato. Sono già stati compiuti notevoli progressi per quanto riguarda l'introduzione di un formato semplificato e standardizzato per la licenza comunitaria, le copie autenticate e l'attestato di conducente, nel campo dell'assistenza reciproca e delle sanzioni nonché in merito al problema delle "infrazioni gravi delle normative comunitarie in materia di trasporti su strada" riguardo al quale le delegazioni hanno raggiunto un accordo sulla definizione del termine in questione. Le discussioni hanno tuttavia messo in luce alcuni problemi di natura tecnica e politica che richiedono un'ulteriore discussione.

Problemi principali:

a) Cabotaggio

6. Al fine di superare le difficoltà degli Stati membri in relazione al concetto di cabotaggio temporaneo, la Commissione propone una nuova definizione che evita il riferimento al termine "temporaneo" e permette fino a tre operazioni di trasporto successive a un trasporto internazionale entro sette giorni. Il titolare è inoltre obbligato a tenere nei veicoli documenti quali le bolle di consegna che indicano la data e il luogo di arrivo e di partenza. Per rispondere alle richieste presentate dalle delegazioni, la Commissione ha convenuto di aggiungere una disposizione che prevede una futura valutazione per verificare se i progressi nell'armonizzazione di determinate norme (per es. esecuzione e imposizione) consentano un'ulteriore apertura dei mercati nazionali dei trasporti, anche nel campo del cabotaggio. La Commissione ritiene che la sua impostazione sia equilibrata e facilmente attuabile.

Varie delegazioni hanno dichiarato che, pur essendo favorevoli a una maggiore liberalizzazione o pur sostenendo un approccio più rigoroso o più graduale, possono approvare la proposta della Commissione nell'intento di raggiungere un compromesso.

Un numero considerevole di delegazioni sostiene tuttavia un approccio improntato a una maggiore liberalizzazione. Questo gruppo è favorevole alla sostituzione del termine vago di "temporaneo" con un periodo definito, ma ritiene che la limitazione a tre viaggi non sia necessaria. Questo gruppo è inoltre contrario alla riduzione dell'attuale campo d'applicazione geografico delle operazioni di cabotaggio in quanto esse sarebbero in futuro limitate al paese di consegna di un trasporto internazionale. Dette delegazioni chiedono pertanto ulteriori disposizioni che consentano operazioni di cabotaggio in altri Stati membri di transito durante il viaggio di ritorno effettuato sul percorso più breve.

Alcune altre delegazioni si oppongono fermamente a un'impostazione improntata alla liberalizzazione e affermano che, al fine di raggiungere un accordo, deve essere dato un maggiore rilievo alla natura temporanea del cabotaggio, sottolineando che esso dovrebbe essere effettuato solo in determinate circostanze su una base casuale e a intervalli considerevoli e non frequenti.

Un altro gruppo di delegazioni, anch'esse favorevoli a un approccio più rigoroso al cabotaggio, chiedono di limitarlo a un'operazione successiva di cabotaggio entro tre giorni, con disposizioni di salvaguardia aggiuntive che assicurino che il cabotaggio non sia praticato su base permanente.

b) Registro elettronico nazionale

7. L'attuazione di varie disposizioni contenute nel presente progetto di regolamento è strettamente collegata all'istituzione di registri elettronici nazionali come previsto nel progetto di regolamento che stabilisce norme comuni sulle condizioni da osservare per esercitare l'attività di trasportatore su strada. Un numero considerevole di delegazioni ha pertanto emesso una riserva, subordinando il loro accordo sul progetto di regolamento sull'accesso al mercato ai risultati delle discussioni sul progetto di regolamento riguardante l'accesso all'attività di trasportatore su strada. Pertanto il problema sarà trattato nella relazione su tale proposta (doc. 15041/07 TRANS 360 CODEC 1236).

c) Sanzioni in caso di infrazioni

8. Al fine di rendere omogenei gli attuali sistemi di monitoraggio e controllo impiegati dagli Stati membri, la Commissione ha proposto di aumentare i poteri e i mezzi delle autorità nazionali autorizzate a rilasciare e ritirare la licenza comunitaria. Il progetto di regolamento presentato dalla Commissione prevede pertanto che l'autorità competente dello Stato membro di stabilimento del trasportatore abbia l'obbligo di emettere una segnalazione quando un trasportatore commette un'infrazione grave o infrazioni lievi e ripetute delle normative comunitarie in materia di trasporti su strada. Questo obbligo vige anche qualora il trasportatore abbia commesso l'infrazione in un altro Stato membro. Un'ulteriore disposizione precisa le sanzioni che lo Stato membro può imporre ai trasportatori stabiliti nel suo territorio, in particolare il ritiro (temporaneo o parziale) delle copie autenticate della licenza comunitaria o della licenza comunitaria stessa ovvero degli attestati di conducente. Uno Stato membro può anche imporre quale sanzione la perdita temporanea o permanente della qualifica di gestore dei trasporti di un'impresa.

Mentre quasi tutte le delegazioni sono favorevoli all'orientamento della Commissione per quanto riguarda le infrazioni gravi, esse non approvano tale approccio per quanto riguarda le infrazioni lievi e ripetute. È pertanto stato convenuto di lasciare alla discrezione degli Stati membri la ponderazione delle infrazioni lievi e ripetute. Una delegazione mantiene ancora una riserva su questa decisione.

9. La proposta della Commissione introduce anche una nuova procedura per lo Stato membro che constata un'infrazione grave commessa da un trasportatore non residente. Tale Stato membro deve trasmettere l'informazione entro un mese (in formato minimo standard) e può chiedere allo Stato membro di stabilimento di imporre sanzioni amministrative. Lo Stato membro di stabilimento del trasportatore interessato ha tre mesi di tempo per informare l'altro Stato membro circa il seguito dato alla notifica.

La maggior parte delle delegazioni è in grado di accettare questa disposizione in linea di massima, ma sussistono dubbi sulla possibilità di rispettare i limiti di tempo previsti e sul fatto che l'obbligo di trasmettere l'informazione debba rimanere così vincolante.

10. Il progetto di regolamento nella versione attuale prevede anche che gli Stati membri iscrivano nel registro nazionale delle imprese di trasporto stradale tutte le infrazioni gravi commesse dai loro trasportatori che hanno dato luogo a una sanzione. Alcune delegazioni non sono favorevoli a questa disposizione per motivi giuridici, a causa degli oneri amministrativi e a causa di preoccupazioni riguardanti la protezione dei dati.

Altri punti:

a) Licenza comunitaria: periodo di validità rinnovabile

11. La proposta prevede il rilascio di una licenza comunitaria per un periodo di cinque anni rinnovabile. Alcune delegazioni preferiscono tuttavia un approccio più flessibile e richiedono di poter prevedere una validità "di cinque anni al massimo". Una delegazione è contraria al concetto di "periodo rinnovabile" in quanto i registri nazionali interconnessi dovrebbero rispecchiare l'effettiva situazione per quanto riguarda la licenza comunitaria di un'impresa.

b) Licenza comunitaria e attestato di conducente : elementi di sicurezza del documento

12. Al fine di evitare manipolazioni e falsificazioni di tali documenti, varie delegazioni hanno chiesto l'aggiunta di ulteriori elementi di sicurezza. La Commissione ha pertanto compilato un elenco di tali elementi, basandosi su documenti comunitari esistenti e propone di aggiungerlo rispettivamente agli Allegati I e II. Le delegazioni non hanno ancora esaminato l'elenco.