



**CONSIGLIO  
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 25 novembre 2008 (10.12)  
(OR. en)**

---

**Fascicolo interistituzionale:  
2007/0099 (COD)**

---

**11788/08  
ADD 1**

**TRANS 241  
CODEC 967**

**PROGETTO DI MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO**

---

Oggetto: Posizione comune definita dal Consiglio in vista dell'adozione del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante norme comuni per l'accesso al **mercato internazionale del trasporto di merci su strada (rifusione)**

---

**PROGETTO DI MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO**

## **I. Introduzione**

Il 25 maggio 2007 la Commissione ha presentato la proposta di regolamento recante norme comuni per l'accesso al **mercato internazionale del trasporto di merci su strada (rifusione)**, che costituisce una delle tre proposte del cosiddetto "pacchetto stradale".<sup>1</sup>

Il 21 maggio 2008 il Parlamento europeo ha adottato il suo parere in prima lettura.

In data ..., il Consiglio ha adottato una posizione comune conformemente all'articolo 251 del trattato.

Nei suoi lavori, il Consiglio ha tenuto conto dei pareri del Comitato economico e sociale europeo<sup>2</sup>. Il Comitato delle regioni ha deciso di non formulare un parere in merito alle tre proposte del pacchetto stradale.

---

<sup>1</sup> Le altre due proposte legislative sono le seguenti:

- una proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada (doc. 10114/1/07 TRANS 194 CODEC 602 + REV 1 (en, fr, de)) e
- una proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus (rifusione) (doc. 10102/2/07 TRANS 191 CODEC 601 + REV 2 (en, fr, de)).

<sup>2</sup> GUC .

## II. Analisi della posizione comune

### 1. Aspetti generali

A seguito delle "**Conclusioni sul contributo del settore dei trasporti alla strategia di Lisbona**" del Consiglio europeo di primavera del 2007, la Commissione ha deciso di formulare proposte volte a rivedere l'attuale quadro legislativo sull'accesso alla professione di trasportatore e sull'accesso al mercato internazionale del trasporto merci su strada nonché al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus, allo scopo di assicurare, fra l'altro, che gli oneri amministrativi siano appropriati e proporzionati. Nell'insieme, queste nuove proposte sono volte a modernizzare, sostituire e fondere le disposizioni che disciplinano l'attività dei trasportatori su strada e l'accesso ai mercati del trasporto su strada.

La proposta di regolamento recante norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada, quale presentata dalla Commissione, mira ad assicurare una concorrenza più leale rendendo queste norme maggiormente comparabili, coerenti e applicabili. Essa incoraggia inoltre a ottimizzare il carico dei veicoli nei viaggi internazionali contribuendo così a ridurre l'impatto ambientale dei trasporti.

La posizione comune quale definita dal Consiglio fissa norme concernenti l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci. Essa consolida, fonde e sostanzialmente modifica la normativa comunitaria attualmente in vigore fornendo una definizione semplice, chiara e applicabile di cabotaggio. Semplifica inoltre il formato standardizzato per la licenza comunitaria, le copie autenticate e l'attestato di conducente. Disciplina in particolare i periodi di validità della licenza comunitaria e la verifica dell'osservanza delle relative norme, e fornisce un elenco degli elementi di sicurezza per evitare manipolazioni e contraffazioni di questi documenti. Inoltre, la posizione comune migliora le disposizioni legislative vigenti sullo scambio di informazioni e sulla mutua assistenza tra gli Stati membri nonché sulle sanzioni, ossia l'applicazione di sanzioni contro le infrazioni da parte dello Stato membro di stabilimento e dello Stato membro ospitante. Essa obbliga parimenti gli Stati membri a inserire nel registro nazionale delle imprese di trasporto su strada tutte le infrazioni gravi commesse dagli autotrasportatori, le quali hanno dato luogo all'imposizione di una sanzione. La posizione comune introduce altresì l'obbligo per la Commissione di valutare, in una relazione che sarà pubblicata alla fine del 2013, se i progressi sull'armonizzazione di talune norme (segnatamente in materia di applicazione e di diritti di utenza stradale) consentiranno o meno un'ulteriore apertura dei mercati nazionali dei trasporti, incluso il cabotaggio.

## 2. Questioni politiche fondamentali

### i) Licenza comunitaria e attestato di conducente

La proposta della Commissione prevede il rilascio di una licenza comunitaria per un periodo di cinque anni rinnovabile. Inoltre essa obbliga gli Stati membri a inserire i numeri di serie della licenza e delle copie autenticate nel registro nazionale elettronico delle imprese di trasporto su strada contemplato nella proposta di regolamento riguardante l'accesso alla professione di trasportatore.

Il Consiglio nella sua posizione comune prevede un approccio più flessibile e un periodo di validità più lungo per la licenza comunitaria, considerato che il suddetto registro permetterà una verifica immediata dello status attuale dell'impresa di trasporto. La posizione comune estende pertanto la validità della licenza comunitaria rinnovabile ad un periodo "massimo di dieci anni", introduce la procedura di regolamentazione con controllo (comitatologia) affinché si possa provvedere ai necessari adeguamenti futuri della validità della licenza comunitaria, e inoltre modifica di conseguenza le disposizioni concernenti la verifica delle condizioni per il rilascio e il rinnovo della licenza.

Per quanto riguarda il rilascio dell'attestato di conducente, il Consiglio ha deciso di inserire nella posizione comune un riferimento alla direttiva 2003/109/CE relativa allo status dei cittadini di paesi terzi che siano soggiornanti di lungo periodo (articolo 5, paragrafo 1, lettera b) e paragrafo 2). Quanto all'inserimento del numero di serie dell'attestato di conducente nel registro nazionale elettronico, la posizione comune si discosta dalla proposta della Commissione e lascia questa disposizione facoltativa (articolo 5, paragrafo 5).

Per evitare eventuali falsificazioni di questi documenti, il Consiglio ha deciso di modificare gli allegati I e II aggiungendo una serie di elementi di sicurezza, almeno due dei quali devono essere utilizzati nei documenti. Il Parlamento europeo ha deciso di seguire l'approccio della Commissione e non ha adottato emendamenti su tale questione.

*ii) Cabotaggio*

Per precisare la natura temporanea del cabotaggio, la proposta originaria della Commissione introduce una nuova definizione di tale concetto, limitando il numero dei trasporti di cabotaggio a un massimo di tre entro un termine di sette giorni successivi a un trasporto internazionale di merci. Queste limitazioni sono destinate ad agevolare l'applicazione, in quanto le relative informazioni potrebbero essere raccolte dalle lettere di vettura CMR, che sono utilizzate in tutti i trasporti internazionali. A fini di completezza la proposta della Commissione include anche, nell'articolo pertinente, le informazioni che dovrebbero essere documentate e disponibili a bordo del veicolo.

Nella sua posizione comune, il Consiglio segue la proposta della Commissione, ma al fine di evitare spostamenti a vuoto sulle strade comunitarie, introduce una disposizione aggiuntiva che consente ai trasportatori di effettuare trasporti di cabotaggio negli Stati membri attraversati. Tali trasporti saranno limitati a uno solo per Stato membro attraversato, da effettuarsi entro tre giorni dall'ingresso del veicolo vuoto nel territorio dello Stato membro in questione. Il numero totale dei trasporti di cabotaggio sarà tuttavia ancora limitato a tre nello spazio di sette giorni. Questo approccio più ampio offre ai trasportatori comunitari una maggiore flessibilità all'interno del quadro stabilito dalla proposta originaria della Commissione, pur limitando nel contempo i trasporti di cabotaggio incontrollati e contribuendo alla protezione dell'ambiente con la riduzione del numero di viaggi a vuoto dei veicoli.

La posizione comune del Consiglio reintroduce inoltre alcune disposizioni di salvaguardia attualmente in vigore, che consentono agli Stati membri, previa approvazione da parte della Commissione, di introdurre misure protettive in caso di grave perturbazione del mercato nazionale dei trasporti all'interno di una zona geografica, dovuta all'attività di cabotaggio o da essa aggravata.

Il Consiglio ha inoltre deciso di inserire nella sua posizione comune l'obbligo per la Commissione di valutare, in una futura relazione sullo stato del mercato comunitario dei trasporti su strada, se i progressi compiuti nell'armonizzazione di determinate norme (segnatamente in materia di applicazione e di diritti di utenza stradale) consentano un'ulteriore apertura dei mercati nazionali dei trasporti, incluso il cabotaggio. La relazione conterrà anche un'analisi della situazione del mercato e dell'evoluzione delle condizioni di occupazione nel settore. La data di presentazione di tale relazione è fissata alla fine del 2013.

Il Parlamento europeo ha inoltre accolto la proposta della Commissione di consentire di effettuare fino a tre trasporti di cabotaggio consecutivi entro sette giorni. Esso ha adottato, tuttavia, una disposizione aggiuntiva che consente trasporti di cabotaggio negli Stati membri che sono attraversati dal veicolo sulla via di ritorno purché la via di ritorno più breve passi attraverso tale Stato membro e sia rispettato il termine di sette giorni. Inoltre il Parlamento europeo ha deciso anche di reintrodurre misure di salvaguardia in caso di grave perturbazione del mercato nazionale dovuta all'attività di cabotaggio o da essa aggravata.

Inoltre il Parlamento europeo ha adottato disposizioni che permettono agli Stati membri di concludere accordi bilaterali che prevedono un approccio meno restrittivo in materia di cabotaggio, autorizzano il cabotaggio dopo uno scarico parziale e richiedono l'introduzione di un modello unico e armonizzato di bolla di consegna valido in tutta l'Unione europea per l'insieme dei trasporti di merci, compreso il cabotaggio.

Contrariamente all'approccio adottato dal Consiglio e dalla Commissione, il Parlamento europeo ha votato a favore di una completa liberalizzazione dei trasporti di cabotaggio a decorrere dal 1° gennaio 2014.

### iii) Cooperazione tra Stati membri

A seguito della proposta della Commissione e al fine di agevolare e rafforzare lo scambio di informazioni tra autorità nazionali, il Consiglio ha deciso di includere nella sua posizione comune una disposizione che obbliga gli Stati membri a scambiare informazioni attraverso i punti di contatto nazionali. Il Consiglio ha inoltre seguito la proposta della Commissione per quanto concerne l'obbligo per gli Stati membri di inserire nel registro nazionale delle imprese di trasporto su strada tutte le infrazioni gravi della normativa comunitaria in materia di trasporti che hanno dato luogo all'imposizione di una sanzione. Inoltre il Consiglio ha deciso di inserire nei registri nazionali qualsiasi ritiro temporaneo o permanente della licenza comunitaria o delle copie autenticate. Queste ultime registrazioni resteranno nella base di dati per due anni.

Le disposizioni concernenti la creazione di punti di contatto nazionali nonché i registri nazionali sono parimenti contenute nel progetto di regolamento sull'accesso alla professione di trasportatore su strada.

Il Parlamento europeo ha deciso di seguire la proposta della Commissione e non ha adottato emendamenti su tale questione.

*iv) Applicazione di sanzioni contro le infrazioni*

Per rendere omogenei gli attuali sistemi di monitoraggio e controllo utilizzati dagli Stati membri, la Commissione propone di rafforzare i poteri e i mezzi delle autorità nazionali abilitate a rilasciare e revocare la licenza comunitaria. La proposta impone pertanto all'autorità competente dello Stato membro di stabilimento del trasportatore l'obbligo di inviare una diffida, qualora il trasportatore commetta un'infrazione grave o infrazioni lievi ripetute della normativa in materia di trasporti su strada. Tale obbligo si applica anche nei casi in cui il trasportatore abbia commesso un'infrazione in un altro Stato membro. Un'ulteriore disposizione chiarisce le sanzioni che lo Stato membro può imporre ai trasportatori stabiliti sul proprio territorio, in particolare il ritiro temporaneo o parziale di copie autenticate della licenza comunitaria, della licenza comunitaria stessa o degli attestati di conducente. Uno Stato membro può anche imporre come sanzione la perdita temporanea o permanente della qualifica di gestore dei trasporti di un'impresa.

La posizione comune quale definita dal Consiglio segue in larga misura l'approccio della Commissione rispetto alle infrazioni gravi. Tuttavia il Consiglio si è pronunciato contro l'invio della diffida e ha convenuto di lasciare agli Stati membri la scelta della misura da attuare. Inoltre il Consiglio ha convenuto di lasciare la valutazione delle infrazioni minori ma ripetute alla discrezione degli Stati membri. La posizione comune introduce anche l'obbligo per l'autorità competente dello Stato membro di stabilimento del trasportatore di comunicare all'autorità competente dello Stato membro in cui è stata constatata l'infrazione se siano state imposte o meno delle sanzioni e la natura di queste ultime. Il termine previsto per tale comunicazione è fissato a due mesi dopo l'adozione della decisione definitiva al riguardo.

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

La posizione comune del Consiglio ha accolto questa disposizione ma concede due mesi per la comunicazione. La posizione comune del Consiglio non contiene alcun obbligo per lo Stato membro di stabilimento del trasportatore di riferire circa il seguito dato alla notifica.

Anche il Parlamento europeo si è pronunciato contro l'inclusione delle disposizioni concernenti le infrazioni lievi ripetute. Inoltre esso ha votato a favore di una disposizione che consente l'imposizione di ammende quale eventuale misura sanzionatoria.

### **3. Altri emendamenti adottati dal Parlamento europeo**

La posizione comune del Consiglio ha integrato totalmente o in linea di principio gli emendamenti concernenti una definizione modificata dell'eccezione per i trasporti postali e la limitazione dei dettagli contenuti nelle prove da presentare per i trasporti internazionali in relazione ai trasporti di cabotaggio.

Gli emendamenti non inclusi nella posizione comune riguardano:

- un considerando sulla relazione con la direttiva 92/106/CEE relativa ai trasporti combinati;
- un'aggiunta alla definizione di cabotaggio;
- il 1° gennaio 2009 quale data fissata per l'applicazione del presente regolamento;
- il riferimento alla direttiva relativa al distacco dei lavoratori tra le norme applicabili al cabotaggio;
- la possibilità per gli Stati membri di regolamentare il traffico terzi.

### **III. Conclusioni**

Nell'elaborare la sua posizione comune, il Consiglio ha tenuto pienamente conto della proposta della Commissione e del parere del Parlamento europeo in prima lettura. In relazione agli emendamenti proposti dal Parlamento europeo, il Consiglio nota che un considerevole numero di emendamenti sono stati già inclusi - quanto al merito, parzialmente o integralmente - nella sua posizione comune.

Per quanto riguarda la principale questione di disaccordo - la fissazione di una data per la liberalizzazione del mercato del cabotaggio - il Consiglio ritiene che il suo approccio rappresenti una risposta equilibrata e appropriata.

---