



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

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

**Fascicolo interistituzionale:
2007/0097 (COD)**

**11786/08
ADD 1**

**TRANS 240
CODEC 966**

PROGETTO DI MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO

Oggetto: Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che fissa norme comuni per l'accesso al mercato dei servizi di trasporto effettuati con autobus (rifusione)

PROGETTO DI MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO

I. Introduzione

Il 25 maggio 2007 la Commissione ha presentato la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che fissa norme comuni per l'accesso al mercato dei servizi di trasporto effettuati con autobus, in quanto una delle tre proposte del cosiddetto "pacchetto stradale"¹.

Il 5 giugno 2008 il Parlamento europeo ha espresso il suo parere in prima lettura.

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

Nello svolgimento dei suoi lavori, il Consiglio ha tenuto conto del parere del Comitato economico e sociale europeo². Il Comitato delle regioni ha deciso di non formulare un parere sulle tre proposte.

II. Analisi della posizione comune

1. Osservazioni generali

A seguito delle "conclusioni sul contributo del settore dei trasporti all'attuazione della strategia di Lisbona" del Consiglio europeo di primavera 2007, la Commissione ha deciso di presentare proposte per rivedere il quadro legislativo esistente sull'accesso alla professione di trasportatore e sull'accesso al mercato del trasporto internazionale di merci su strada nonché sull'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus, al fine, tra l'altro, di assicurare 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 di merci e passeggeri e l'accesso ai mercati del trasporto su strada.

¹ Le altre due proposte legislative sono le 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 rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada

² GUC.

La proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che fissa norme comuni per l'accesso al mercato dei servizi di trasporto effettuati con autobus sostituisce due regolamenti attualmente in vigore³. Il principale obiettivo è la semplificazione della procedura di autorizzazione per i servizi regolari di trasporto internazionale di passeggeri al fine di raggiungere una migliore armonizzazione e di promuovere una concorrenza più equa nel mercato interno.

La posizione comune concordata dal Consiglio stabilisce un quadro coerente per il trasporto internazionale di passeggeri effettuato con autobus nell'intera Comunità. Essa prevede una procedura di autorizzazione semplificata e più rapida per i servizi regolari internazionali; inoltre, semplifica e uniforma il formato della licenza comunitaria e delle copie autenticate per ridurre l'onere amministrativo e i ritardi, soprattutto nei controlli a bordo strada. Inoltre la posizione comune rafforza lo scambio di informazioni tra gli Stati membri tramite punti di contatto nazionali che devono essere istituiti in conformità del regolamento sull'accesso alla professione di trasportatore su strada.

2. Questioni politiche fondamentali

i) Chiarimento del campo di applicazione, delle definizioni e dei principi

Il Consiglio ha ampiamente seguito la proposta della Commissione e la sua posizione comune prevede che questo regolamento si applichi a tutti i trasporti internazionali sul territorio della Comunità, compresi i trasporti da e verso paesi terzi, e ai servizi di trasporto nazionale di viaggiatori su strada effettuati in via temporanea da un'impresa non residente ("cabotaggio"). Per quanto riguarda il trasporto internazionale, il Consiglio ha stabilito una definizione esauriente: per i trasporti da o verso un paese terzo, è precisato che, finché non esiste un accordo fra la Comunità e il paese terzo in questione, il regolamento non si applica alla parte del viaggio svolta nello Stato membro in cui i viaggiatori sono presi a bordo o deposti. Esso si applica tuttavia al territorio di uno Stato membro attraversato in transito. Al fine di agevolare l'effettuazione di verifiche efficaci da parte delle autorità incaricate dell'applicazione della legge, in particolare al di fuori dello Stato membro in cui ha sede il trasportatore, i trasportatori hanno l'obbligo di conservare a bordo di ciascuno dei loro veicoli una copia autenticata della licenza comunitaria quando effettuano un trasporto internazionale.

³ Regolamenti (CEE) n. 684/92 e (CE) n. 12/98.

Il Parlamento europeo ha deciso di seguire l'approccio della Commissione e non ha adottato emendamenti su tale questione.

ii) Licenza comunitaria e copie autenticate

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

Il Consiglio nella sua posizione comune adotta un approccio più flessibile ed un periodo di validità più esteso per la licenza comunitaria, dato che il summenzionato registro permetterà una verifica immediata della situazione attuale dell'impresa di trasporto. La posizione comune pertanto estende la validità della licenza comunitaria rinnovabile sino a una durata massima di dieci anni, introduce la procedura di regolamentazione con controllo (procedura di comitato) per trattare i futuri necessari adeguamenti tecnici della validità della licenza comunitaria, e modifica inoltre di conseguenza le disposizioni riguardanti la verifica delle condizioni per il rilascio e il rinnovo della licenza.

Per evitare possibili falsificazioni dei suddetti documenti, il Consiglio ha deciso di modificare l'allegato I aggiungendo una serie di caratteristiche di sicurezza, delle quali almeno due devono essere incluse nei documenti. Il Parlamento europeo ha deciso di seguire l'approccio della Commissione e non ha adottato emendamenti su tale questione.

iii) Procedura di autorizzazione di servizi internazionali regolari

Il Consiglio ha ampiamente seguito la proposta della Commissione e la sua posizione comune prevede una procedura alleggerita e semplificata rispetto a quella stabilita dal regolamento (CEE) n. 684/92. L'autorizzazione sarà d'ora in avanti rilasciata ad eccezione dei due casi seguenti: il servizio oggetto della domanda comprometterebbe gravemente, sulle tratte dirette interessate, la vitalità di un servizio comparabile coperto da uno o più contratti di pubblico servizio in conformità del diritto comunitario, o lo scopo principale del servizio non è il trasporto di passeggeri tra punti situati in Stati membri diversi. In questo contesto gli Stati membri devono stabilire criteri non discriminatori che permettano di valutare la vitalità di un contratto di pubblico servizio durante la procedura di autorizzazione dei servizi internazionali regolari. Il Consiglio ha seguito l'approccio della Commissione secondo il quale le autorità degli Stati membri, il cui territorio è semplicemente attraversato in transito, ma in cui nessun viaggiatore è preso a bordo o sbarcato, saranno semplicemente informate dopo che gli Stati membri interessati avranno deciso di autorizzare il servizio in questione. Tuttavia, il Consiglio ha inoltre fissato un termine di due mesi entro il quale la Commissione deve decidere sull'autorizzazione nei casi in cui l'autorità preposta al rilascio dell'autorizzazione sia incapace di adottare tale decisione.

Il Parlamento europeo, al contrario, ha soppresso la possibilità per lo Stato membro di sospendere o ritirare un'autorizzazione nel caso in cui essa comprometta seriamente la vitalità di un contratto di pubblico servizio.

iv) Cabotaggio

Per quanto riguarda il cabotaggio il Consiglio ha globalmente seguito la proposta della Commissione. Di conseguenza le norme in materia di cabotaggio restano sostanzialmente per larga misura invariate. In particolare il Consiglio ha approvato la soppressione della disposizione di cui all'articolo 9 del regolamento (CE) n. 12/98 riguardante misure di salvaguardia in caso di grave perturbazione del mercato dei trasporti nazionale. Tale disposizione non è mai stata applicata da quando i mercati nazionali del cabotaggio sono stati liberalizzati e può quindi essere considerata superflua. Per quanto concerne le operazioni di cabotaggio nel corso di un servizio internazionale regolare, il Consiglio precisa che questo significa "l'imbarco e lo sbarco di passeggeri" nello stesso Stato membro, conformemente alle disposizioni del regolamento, purché non si tratti dell'obiettivo fondamentale di tale servizio.

Inoltre il Consiglio, seguendo in tal senso il Parlamento europeo, ha soppresso nella sua posizione comune ogni riferimento alle disposizioni relative all'orario di lavoro per quanto concerne le norme applicabili ai trasporti di cabotaggio a motivo della mancanza di norme comunitarie armonizzate in materia.

v) Cooperazione tra Stati membri

Seguendo la proposta della Commissione e per facilitare e rafforzare lo scambio di informazioni tra le 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 altresì seguito la proposta della Commissione riguardo all'obbligo per gli Stati membri di annotare nel loro registro nazionale delle imprese di trasporto stradale tutte le infrazioni gravi delle normative comunitarie in materia di trasporti che hanno dato luogo all'applicazione di una sanzione. Inoltre il Consiglio ha deciso di annotare nei registri nazionali il ritiro temporaneo o permanente della licenza comunitaria o delle copie autenticate. Queste ultime annotazioni saranno conservate nella base dati per due anni.

Le disposizioni concernenti l'istituzione dei punti di contatto nazionali nonché dei registri nazionali sono anche 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.

vi) Applicazione di sanzioni contro le infrazioni

Al fine di armonizzare gli attuali sistemi di monitoraggio e controllo utilizzati dagli Stati membri, la Commissione propone di rafforzare il potere e i mezzi delle autorità nazionali abilitate a rilasciare e ritirare la licenza comunitaria. La proposta pertanto impone all'autorità competente dello Stato membro di stabilimento dell'impresa l'obbligo di inviare una diffida, quando un'impresa ha commesso un'infrazione grave o infrazioni lievi ma ripetute della legislazione sui trasporti stradali. Tale obbligo si applica anche nei casi in cui l'impresa abbia commesso un'infrazione in un altro Stato membro. Una ulteriore disposizione chiarisce le sanzioni che lo Stato membro può imporre alle imprese stabilite sul proprio territorio, in particolare il ritiro temporaneo o parziale delle copie autenticate della licenza comunitaria o della licenza comunitaria stessa o degli attestati di conducente.

La posizione comune concordata dal Consiglio ha seguito in larga parte l'approccio della Commissione rispetto alle infrazioni gravi. Tuttavia il Consiglio si è pronunciato contro l'invio di una diffida e ha convenuto di lasciare agli Stati membri la scelta della misura da attuare. Inoltre il Consiglio ha concordato 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 dell'impresa di comunicare all'autorità competente dello Stato membro in cui l'infrazione è stata accertata se e quale sanzione è stata imposta. Tale comunicazione deve essere inviata entro due mesi una volta presa la decisione definitiva al riguardo.

La proposta della Commissione introduce altresì una nuova procedura da seguire per lo Stato membro che constata un'infrazione grave commessa da un'impresa non residente. In base a questa procedura lo Stato membro deve comunicare le informazioni entro un mese allo Stato membro di stabilimento che può imporre sanzioni amministrative. Lo Stato membro di stabilimento dell'impresa interessata ha tre mesi di tempo per informare l'altro Stato membro circa il seguito dato alla notifica.

La posizione comune del Consiglio riprende questa disposizione ma prevede un termine di due mesi per la comunicazione. La posizione comune del Consiglio non contiene l'obbligo per lo Stato membro di stabilimento dell'impresa di riferire sul seguito dato alla notifica.

Anche il Parlamento europeo si è pronunciato contro l'inclusione di disposizioni riguardanti infrazioni minori ma ripetute. Inoltre ha votato a favore di una disposizione che consente di comminare multe quale possibile sanzione.

3. Altri emendamenti adottati dal Parlamento europeo

Altri emendamenti non inclusi nella posizione comune riguardano:

- il 1° gennaio 2009 quale data fissata per l'entrata in vigore del presente regolamento;
- il riferimento alla direttiva relativa al distacco dei lavoratori tra le norme applicabili ai trasporti di cabotaggio;
- la possibilità di dispensare dalla procedura di autorizzazione i servizi regolari transfrontalieri entro il limite di 50 km dalla frontiera degli Stati membri;
- l'ampliamento del permesso per le escursioni locali, nonché
- la reintroduzione della regola dei dodici giorni nella normativa relativa ai periodi di guida e di riposo.

III. Conclusione

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