



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 12.1.2009
COM(2008) 914 definitivo

2007/0098 (COD)

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE
AL PARLAMENTO EUROPEO**

a norma dell'articolo 251, paragrafo 2, secondo comma, del trattato CE

relativa alla

posizione comune del Consiglio in vista dell'adozione di un regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che stabilisce norme comuni sulle condizioni da osservare per esercitare l'attività di trasportatore su strada

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE
AL PARLAMENTO EUROPEO**

a norma dell'articolo 251, paragrafo 2, secondo comma, del trattato CE

relativa alla

posizione comune del Consiglio in vista dell'adozione di un regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che stabilisce norme comuni sulle condizioni da osservare per esercitare l'attività di trasportatore su strada

1. ITER PROCEDURALE

Data di trasmissione della proposta al Parlamento europeo e al Consiglio [documento COM(2007) 263 definitivo - 2007/0098(COD)]:	23 maggio 2007
Data del parere del Comitato economico e sociale europeo:	16 gennaio 2008
Data del parere del Parlamento europeo, prima lettura:	21 maggio 2008
Data di trasmissione della proposta modificata:	13 giugno 2008
Data di adozione della posizione comune:	9.1.2009

2. OBIETTIVO DELLA PROPOSTA DELLA COMMISSIONE

La proposta è finalizzata a istituire norme comuni sulle condizioni da osservare per esercitare l'attività di trasportatore su strada e intende sostituire la direttiva 96/26/CE con un nuovo regolamento al fine di garantire una migliore armonizzazione e promuovere una concorrenza più leale fra gli operatori del mercato interno.

3. OSSERVAZIONI SULLA POSIZIONE COMUNE

3.1. Osservazioni generali

Il dibattito al Consiglio si è imperniato su due elementi principali. Il primo ha riguardato la procedura che le autorità competenti devono seguire nel caso delle infrazioni classificate come "infrazioni più gravi" e inserite in un nuovo allegato III. Il secondo elemento di discussione è stato il registro elettronico che gli Stati membri devono istituire, la relativa architettura, i contenuti e le scadenze per l'interconnessione e l'introduzione dei dati.

3.2. Osservazioni dettagliate della Commissione

La posizione comune fa propri molti degli emendamenti che il Parlamento europeo ha adottato in prima lettura (8, 9, 10, 11, 12, 13, 108, 16, 17, 18, 19, 20, 23, 24, 26, 29, 30, 32,

38, 39, 43, 45, 48, 49, 56, 61, 65, 67, 68, 69, 74, 75, 76, 77, 79, 81, 82, 83, 85, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 97 e 98). La Commissione può accoglierli tutti.

Altri emendamenti sono stati inseriti parzialmente (35, 36, 44, 62 e 80) o con scadenze diverse (73, 88, 100 e 101). Anche le disposizioni indicate di seguito sono già integrate nella posizione comune:

- definizione del legame tra il gestore dei trasporti e l'impresa (emendamento 21) e obbligo del gestore di risiedere nell'UE (emendamenti 22 e 25);
- per quanto riguarda il gestore esterno (articolo 4, paragrafo 2), la posizione comune riprende l'idea di dare agli Stati membri la possibilità di autorizzare un parco veicoli complessivo di 50 unità per gestore esterno e di ridurre tale numero, ma non consente di non introdurre un simile limite (emendamento 109); la posizione comune riformula inoltre la condizione riguardante l'indipendenza del gestore esterno (emendamento 28);
- procedura conseguente alle infrazioni più gravi di cui all'allegato III (emendamenti 40, 41 e 42): la posizione comune contempla una procedura analoga, ma non prevede scadenze per l'adozione dell'elenco delle infrazioni, come invece aveva proposto il Parlamento, né la procedura del comitato per l'adeguamento dell'allegato III;
- possibilità per gli Stati membri di dispensare dall'esame le persone con una determinata esperienza pratica (emendamento 52); la posizione comune impone tuttavia un numero maggiore di anni di esperienza (15 anni, articolo 8 bis, nuovo);
- allegato III (emendamento 104) sulle infrazioni più gravi in versione adattata;
- approccio che prevede di adeguare al progresso tecnico la periodicità dei controlli delle imprese (emendamento 59); la posizione comune propone tuttavia che, a partire dal 2015, i controlli riguardino principalmente le imprese che presentano un rischio maggiore, mentre fino ad allora devono avvenire ogni cinque anni.

Per quanto riguarda il registro (articolo 15, emendamenti 70, 71, 72, 73 e 74), il Parlamento europeo e il Consiglio si sono espressi a favore dell'istituzione graduale di registri elettronici sulle imprese di trasporto su strada e della relativa interconnessione, ma hanno proposto tempi diversi.

Oltre a quanto previsto dalla proposta della Commissione, sia il testo della prima lettura che la posizione comune introducono la possibilità di creare un registro distinto sulle infrazioni e sui gestori dei trasporti dichiarati non idonei a gestire un'impresa. La posizione comune prevede inoltre che i gestori inidonei continuino a figurare in tali registri finché non sia ripristinata la loro onorabilità e non solamente per due anni.

In prima lettura il Parlamento aveva proposto di istituire una sezione pubblica e una sezione confidenziale del registro; quest'ultima avrebbe dovuto essere accessibile alle autorità competenti rispondenti a determinate condizioni (autorità investite di poteri specifici sul trasporto stradale e loro personale giurato). Il Parlamento proponeva inoltre la creazione di un registro sui gestori dei trasporti. Tutte queste proposte non sono state accolte nella posizione comune.

Il testo approvato dal Parlamento in prima lettura prevedeva inoltre l'inclusione nel registro del numero di targa dei veicoli operanti al di fuori dello Stato membro di stabilimento

dell'impresa, mentre la posizione comune stabilisce che, nel 2009, la Commissione potrà presentare una raccomandazione sull'inclusione del numero di immatricolazione dei veicoli. Quest'ultima disposizione rientra nel compromesso definitivo raggiunto nei negoziati con il Consiglio.

La posizione comune non ha, infine, accolto le disposizioni seguenti, che la Commissione avrebbe potuto accogliere integralmente o in via di principio, riguardanti:

- la restrizione dell'ambito di applicazione dell'esenzione applicabile al trasporto passeggeri a fini non commerciali (emendamento 107);
- il riferimento alla protezione dei supporti su cui sono archiviati i dati tra le condizioni relative allo stabilimento (emendamento 31);
- la richiesta di adeguare il tasso di cambio delle valute a scadenza annuale e non quinquennale (emendamento 46);
- le disposizioni sulla reciproca compatibilità dei criteri di accreditamento degli organi che offrono formazione e preparazione all'esame per diventare gestori dei trasporti (emendamento 51);
- la possibilità per gli Stati membri di promuovere attività di formazione periodiche per i gestori dei trasporti (emendamento 53);
- il conferimento all'autorità competente della responsabilità di aggiornare e tenere i registri elettronici (emendamento 57);
- la riduzione dei tempi concessi alle imprese per dimostrare che dispongono di una sede effettiva e stabile (emendamento 64);
- la proposta che gli Stati membri informino la Commissione dei certificati che essi riconoscono come prova di competenza professionale (emendamento 86);
- la riformulazione del riferimento alla procedura di regolamentazione con controllo e alla riduzione dei termini (emendamento 96): questa procedura è stata eliminata dalla posizione comune.

Nella posizione comune non figurano le seguenti disposizioni che la Commissione non ha accolto nella loro interezza o nella formulazione proposta:

- riformulazione del requisito sui parcheggi: il Parlamento aveva sostituito la richiesta di un numero sufficienti di parcheggi con la richiesta di dimostrare dove sono parcheggiati i veicoli (emendamento 111); il Consiglio ha soppresso questa disposizione;
- riferimento all'archiviazione dei dati e alla protezione dei dati come norme comunitarie che, se non ottemperate, potrebbero mettere in discussione l'onorabilità del gestore dei trasporti (emendamento 37);
- seconda parte dell'emendamento 44, che istituisce la necessità di dimostrare il capitale proprio mediante un bilancio commerciale certificato o un bilancio fiscale;

- obbligo di superare l'esame di idoneità professionale nello Stato membro di residenza (emendamento 50);
- obbligo per i gestori dei trasporti di effettuare una riqualificazione professionale dopo cinque anni di interruzione dell'attività (emendamento 113);
- riferimento al divieto di trasferimento dell'attestato di idoneità professionale alle persone giuridiche (emendamento 55);
- obbligo di controllare l'eventuale inidoneità del gestore dei trasporti a gestire l'attività di trasporto solo "in caso di dubbio", anche dopo l'interconnessione dei registri (emendamento 58);
- riduzione dei termini accordati a un'impresa per la sostituzione di un gestore dei trasporti (emendamento 63);
- eliminazione della possibilità di posticipare, tramite procedura di regolamentazione con controllo, l'interconnessione dei registri nazionali (emendamento 116);
- richiesta di uno studio al fine dell'eventuale inclusione dei taxi nell'ambito di applicazione del regolamento (emendamento 99);
- data proposta per l'applicazione del regolamento (1° giugno 2009) (emendamento 103); la posizione comune prevede invece che il regolamento si applichi 24 mesi dopo l'entrata in vigore.

La posizione comune ha inoltre introdotto le seguenti nuove disposizioni:

- riferimento al trasporto degli animali tra le norme che il gestore dei trasporti o l'impresa non può avere violato (articolo 6, paragrafo 1, lettera b);
- possibilità concessa agli Stati membri di rilasciare diverse autorizzazioni alle imprese che effettuano solo trasporti nazionali (articolo 10, paragrafo 1);
- possibilità per gli Stati membri di prorogare i termini per l'esame della domanda di autorizzazione (articolo 10, paragrafo 3);
- possibilità per gli Stati membri di ridurre i termini entro i quali l'impresa deve comunicare le modifiche ai dati utilizzati ai fini della domanda di autorizzazione (articolo 10, paragrafo 5);
- modifica della formulazione di ciò che l'impresa deve dimostrare se il requisito dell'idoneità finanziaria non è più soddisfatto (articolo 12, paragrafo 1, lettera c);
- descrizione più dettagliata delle norme sui registri elettronici che la Commissione deve adottare con la procedura del comitato (articolo 15, paragrafo 5);
- semplificazione della relazione che gli Stati membri devono presentare in merito all'esercizio della professione (articolo 26).

4. CONCLUSIONI

Il Consiglio ha adottato la posizione comune a maggioranza qualificata. La Commissione ritiene che la posizione comune rifletta i principali obiettivi della sua proposta e può pertanto accoglierla.