



CONSIGLIO  
DELL'UNIONE EUROPEA

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

15041/07

---

---

Fascicolo interistituzionale:  
2007/0098 (COD)

---

---

LIMITE

TRANS 360  
CODEC 1236

## RELAZIONE

---

del: Segretariato generale

al: Coreper/Consiglio

---

n. prop. Com: 10114/1/07 REV 1 TRANS 194 CODEC 602

---

Oggetto: *Preparazione della sessione del Consiglio (Trasporti, Telecomunicazione e Energia) del 29 e 30 novembre 2007*

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che fissa norme comuni sulle condizioni da osservare per esercitare l'attività di trasportatore su strada

*- Relazione sull'andamento dei lavori*

---

### Introduzione

1. Nelle "**Conclusioni sul contributo del settore dei trasporti alla strategia di Lisbona**" il Consiglio europeo di primavera del 2007 ha sottolineato l'importanza del ruolo 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 formulare proposte volte a rivedere l'attuale quadro legislativo sull'accesso alla professione e sull'accesso al mercato in modo da assicurare, fra l'altro, che gli oneri amministrativi siano appropriati e proporzionati.

2. Il 25 maggio 2007 la Commissione ha pertanto trasmesso le seguenti tre proposte legislative al Consiglio:

- 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)<sup>1</sup>;
- una proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che fissa norme comuni sulle condizioni da osservare per esercitare l'attività di trasportatore su strada;
- 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)<sup>2</sup>.

Nell'insieme, queste tre 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.

3 In seguito alla presentazione da parte della Commissione delle tre proposte e alla rispettiva valutazione d'impatto nella riunione del Gruppo "Trasporti terrestri" del 10 luglio 2007, la presidenza ha deciso di concentrare i lavori sulla proposta relativa all'accesso al mercato internazionale del trasporto merci su strada. Poiché tuttavia alcune parti di tale progetto di regolamento sono strettamente connesse all'istituzione di registri elettronici nazionali, che fa parte della proposta sull'accesso alla professione di gestore dei trasporti, la presidenza ha deciso di esaminare anche gli articoli corrispondenti di tale progetto di regolamento.

---

<sup>1</sup> 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), doc. ST 10092/2/07.

<sup>2</sup> 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. Il progetto di regolamento sostituisce la direttiva 96/26/CE esistente ed è inteso a rettificare alcune carenze individuate nella valutazione d'impatto della Commissione e nella consultazione pubblica.

Esso introduce pertanto

- il concetto di responsabilità del gestore dei trasporti, che presta il proprio certificato di idoneità professionale a un'impresa affinché quest'ultima ottenga un'autorizzazione;
- un inquadramento più rigoroso dei suoi legami con l'impresa;
- criteri più rigidi nell'accertare se un'impresa sia stabilita in forma effettiva in uno Stato membro e quindi possa essere sorvegliata correttamente dall'autorità nazionale che le ha rilasciato l'autorizzazione;
- una serie di indicatori finanziari comparabili per misurare l'idoneità finanziaria di un'impresa, una formazione minima obbligatoria di 140 ore prima dell'esame che attesta l'idoneità professionale per tutti i candidati e il riconoscimento dei centri di formazione e dei centri di esame;
- l'obbligo per le autorità di inviare un avvertimento ai trasportatori che risultano non rispettare le condizioni di onorabilità, di idoneità finanziaria di idoneità professionale;
- il riconoscimento reciproco fra Stati membri delle infrazioni alla normativa CE in materia di trasporto stradale;
- l'introduzione di registri elettronici interconnessi fra tutti gli Stati membri per ridurre i costi amministrativi inerenti alla sorveglianza delle imprese e per facilitare lo scambio di informazioni fra gli Stati membri;
- la progressiva soppressione di determinati regimi di deroga.

## *Lavori svolti in seno agli organi del Consiglio*

5. Il Gruppo "Trasporti terrestri" ha cominciato ad esaminare alcune parti della proposta (precisamente il considerando 8 e gli articoli 6, 10 e 15) in seguito alle discussioni tenutesi sul progetto di regolamento sull'accesso al mercato del trasporto internazionale di merci su strada. Siccome quest'ultimo fa una serie di riferimenti al registro elettronico nazionale, che verrà istituito a norma del presente progetto di regolamento, le delegazioni hanno sentito la necessità di chiarire talune questioni connesse ad esso, e hanno richiesto altresì di discutere l'istruzione e la registrazione delle domande e le condizioni relative al requisito dell'onorabilità. Nel corso delle discussioni relative alle sanzioni in caso di infrazioni (contenute anch'esse nella proposta sull'accesso al mercato del trasporto di merci su strada), è risultato evidente che ci si doveva impegnare ulteriormente sul concetto delle infrazioni più gravi. Le delegazioni hanno deciso pertanto di creare un elenco completo delle infrazioni più gravi e di allegarlo al progetto di regolamento sull'accesso alla professione. A questo scopo e per precisare alcune parti di tale elenco, la presidenza ha deciso di convocare esperti degli Stati membri per una riunione, che si è svolta l'8 novembre 2007. Le quattro questioni, il registro elettronico nazionale, le domande, l'onorabilità e le infrazioni più gravi, sono interconnesse nella misura in cui i dati delle ultime tre devono essere inseriti nel registro.

### *Questioni principali:*

#### **a) Registri elettronici nazionali**

6. Il progetto di regolamento richiede l'introduzione in ciascuno Stato membro di un registro elettronico delle imprese di trasporto. Tali registri dovranno essere interconnessi a livello europeo entro il 2010 nel rispetto delle norme sulla protezione dei dati di carattere personale. La creazione di tali registri è contenuta nel programma d'azione della Commissione per la riduzione degli oneri amministrativi nell'UE, che è stato approvato nelle conclusioni del Consiglio europeo di primavera del 2007.

Le discussioni del Gruppo hanno fino ad ora portato alle seguenti modifiche della proposta della Commissione:

- Informazioni generali relative all'impresa, al gestore dei trasporti, al tipo di autorizzazione, al numero di veicoli utilizzati e al numero di serie della licenza comunitaria e delle copie autenticate devono essere iscritte nel registro elettronico nazionale e devono essere accessibili alle autorità competenti degli Stati membri;
- Informazioni relative al numero, alla categoria e al tipo di infrazioni gravi e ai dati riguardanti le persone che sono state dichiarate inidonee a dirigere le attività di trasporto di un'impresa possono essere aggiunte al suddetto registro ma possono anche essere iscritte in un registro distinto e messe a disposizione solo su richiesta. L'accesso a quest'ultima serie di informazioni è consentito ad autorità diverse dalle autorità competenti solo a determinate condizioni;
- Il termine "interconnesso" è stato sostituito da "accessibile attraverso punti di contatto nazionali", che devono permettere alle autorità competenti di qualsiasi Stato membro di consultare il registro elettronico di un altro Stato membro;

La maggioranza delle delegazioni ha dichiarato di poter accettare le disposizioni modificate dal Gruppo. Vari Stati membri, tuttavia, si preoccupano delle implicazioni finanziarie legate all'istituzione del registro o alla sua fattibilità in generale. Due delegazioni mantengono una riserva d'esame dettata da motivi di ordine giuridico e da preoccupazioni inerenti all'onere amministrativo e alla protezione dei dati.

## **b) Istruzione e registrazione delle domande**

7. Le disposizioni contenute in questo articolo chiariscono e rinforzano il ruolo delle autorità competenti designate dallo Stato membro per controllare le imprese rispettino i requisiti stabiliti da questo strumento legislativo. Inoltre, tale articolo indica i termini cui devono attenersi tali autorità nell'esaminare le pratiche e le imprese autorizzate nel notificare a tali autorità qualsiasi modifica relativa ai dati iscritti nel registro.

In seguito ad alcune modifiche la maggioranza delle delegazioni è d'accordo su tali disposizioni. Solo una delegazione mantiene ancora riserve su due paragrafi dell'articolo.

**c) Condizioni relative al requisito di onorabilità**

8. Questo articolo elenca le norme comunitarie alle quali un'impresa e/o un gestore dei trasporti devono aderire e le infrazioni gravi che possono comportare la perdita dell'onorabilità, anche se commesse in altri Stati membri. Esso obbliga altresì la Commissione a determinare la frequenza al di là della quale ripetute infrazioni possono essere considerate più gravi. Alla Commissione vengono assegnate competenze esecutive per stabilire un elenco comune di categorie, tipi e livelli di gravità delle infrazioni che possono comportare la perdita dell'onorabilità.

La questione della "perdita dell'onorabilità", che, come conseguenza, impedisce ad un gestore dei trasporti o ad un'impresa di proseguire le rispettive attività, è stata discussa in modo molto approfondito dalle delegazioni. Tenuto conto del forte impatto, le delegazioni hanno deciso di modificare il secondo paragrafo di questo articolo e di far dipendere la perdita dell'onorabilità da una condanna o una sanzione inflitta al gestore dei trasporti o all'impresa per le infrazioni più gravi del diritto comunitario. Un elenco completo di queste infrazioni più gravi è allegato al progetto di regolamento. L'autorità competente può astenersi da tale procedura solo in circostanze molto particolari ed eccezionali. Tali circostanze vanno iscritte nel registro nazionale e indicate in una relazione alla Commissione. Inoltre, le delegazioni hanno modificato il considerando (8) al fine di precisare che l'autorità competente deve assicurare che, prima di una decisione definitiva, sia stata svolta una procedura d'inchiesta debitamente completa e documentata, che garantisca i diritti procedurali essenziali, e che siano stati rispettati gli adeguati diritti di appello .

Nonostante le modifiche che sono state introdotte fino ad ora nella proposta originaria della Commissione, alcune delegazioni hanno ancora difficoltà ad approvare pienamente il nuovo testo e occorrerà procedere ad ulteriori esami e modifiche.

**d) Elenco delle infrazioni più gravi**

9. In seguito alle discussioni sulle questioni di cui sopra, le delegazioni hanno deciso di includere nel progetto di regolamento un elenco delle infrazioni più gravi alle norme comunitarie. Tra i punti contenuti in tale elenco vi sono il mancato rispetto dei periodi di guida e di riposo, la manipolazione dei dispositivi di registrazione, la guida di veicoli non in buono stato e la violazione della normativa sul trasporto di merci pericolose.

Mentre la maggior parte delle delegazioni ha dichiarato di poter accettare il contenuto di tale elenco, alcune delegazioni necessitano tempo ulteriore per esaminarlo. Quattro delegazioni hanno chiesto di introdurre una disposizione che disciplini le infrazioni relative al peso massimo autorizzato dei veicoli.

---