

REVISIONE DELLA NORMATIVA COMUNITARIA IN MATERIA DI ACCESSO AL MERCATO DEL TRASPORTO STRADALE E DI ACCESSO ALLA PROFESSIONE DI OPERATORE DEL TRASPORTO STRADALE.

Parte A

Accesso al mercato

Domanda 1 - La realizzazione di una normativa unica per il trasporto stradale di merci e passeggeri può essere considerata una semplificazione reale? Quale opzione preferite (Opzione 1: realizzazione di un testo unico per i due settori - Opzione 2: realizzazione di un testo unico solo per il trasporto internazionale - Opzione 3: Mantenere il sistema attuale)?

Risposta 1 - Si ritiene opportuno mantenere l'attuale situazione con la distinzione dei testi normativi tra trasporto merci e trasporto passeggeri e, nell'ambito di ciascun settore, tra trasporto internazionale e cabotaggio (opzione 3).

D 2 - Il regolamento 684/92 riguarda anche i servizi locali; questi ultimi dovrebbero essere esclusi dall'ambito di applicazione del regolamento e da qualsiasi regime autorizzativo?

R 2 - I servizi di trasporto pubblico locale ed i servizi internazionali sono chiamati a soddisfare esigenze di mobilità tra loro non assimilabili. E' necessario, pertanto, che la disciplina relativa ai servizi internazionali mantenga un preciso ambito applicativo, caratterizzato da un sistema di affidamento dei servizi pienamente liberalizzato e proprio del regime di concorrenza nel mercato. Ben diversa è invece la realtà propria del trasporto pubblico locale, nella quale la valutazione delle esigenze di mobilità delle popolazioni locali e la programmazione dei servizi non è affidata alla libera iniziativa dei privati, ma rientra nelle prerogative degli enti pubblici competenti per territorio. Si ritiene auspicabile che l'affidamento di questi ultimi servizi venga disciplinato da una specifica fonte normativa comunitaria.

D 3 - Ai trasportatori coinvolti in determinati tipi di trasporto su strada dovrebbero essere richiesti requisiti qualitativi maggiori? Se sì, quali?

R 3 - Non si ritiene opportuno che vengano richiesti ulteriori requisiti alle imprese in relazione a determinati tipi di trasporto stradale di merci. Gli attuali obblighi relativi all'accesso alla professione, alla qualificazione iniziale e continua dei conducenti, al trasporto di merci pericolose, si ritiene siano sufficienti.

Le ipotesi di ulteriori coperture assicurative così come di forme di certificazione di qualità possono essere promosse come specifica scelta dell'impresa, senza

che siano imposti obblighi in tal senso, che, oltretutto, determinerebbero un aggravio degli oneri a carico di soggetti imprenditoriali che già sopportano alti costi di esercizio.

Anche per il trasporto di viaggiatori, si ritiene che i requisiti attualmente richiesti siano sufficienti ad accertare la professionalità di un'impresa di trasporto. Semmai, potrebbe essere posta maggiore attenzione alla qualità dei servizi di lunga percorrenza, prevedendo per questi ultimi la certificazione di qualità, secondo le norme U.E. in materia.

D 4 - Potrebbe essere richiesto agli Stati membri di verificare regolarmente il mantenimento, da parte dei trasportatori, dei requisiti iniziali a intervalli inferiori ai previsti cinque anni?

R 4 - L'intensificazione delle verifiche sul mantenimento, da parte di un'impresa di autotrasporto, dei requisiti che hanno portato al rilascio a sua favore di una licenza comunitaria, comporterebbe un eccessivo appesantimento dell'attività amministrativa.

Ferma restando la possibilità di una scelta autonoma da parte degli Stati membri circa la frequenza dei controlli da effettuare anche prima dei cinque anni, in via di compromesso, si potrebbero ipotizzare norme che introducano dei controlli a campione da effettuare sulle imprese nel corso del periodo quinquennale di validità della licenza comunitaria.

D 5 - Il periodo di validità della licenza dovrebbe essere ridotto? Se sì, a quanti anni dovrebbe essere portato?

R 5 - L'attuale validità quinquennale della licenza comunitaria non presenta particolari controindicazioni.

D 6 - La nuova regolamentazione dovrebbe dare maggiori specifiche per quanto riguarda le copie conformi, p.e. standardizzarle in modo da evitare confusione nel corso di controlli? Se sì, quali specifiche o nuove caratteristiche (di sicurezza) potrebbero essere introdotte? Si potrebbe prevedere un graduale passaggio ad un registro on-line delle licenze comunitarie rilasciate?

R 6 - Al fine di evitare problemi in fase di controllo, è necessario che venga introdotto un modello standardizzato per le copie certificate conformi, con la chiara indicazione delle stesse.

L'Italia si è mossa fin dall'inizio nel senso di utilizzare un modello di copia certificata conforme uguale a quello della licenza comunitaria nel colore, nelle dimensioni, nella distribuzione delle informazioni, fatte salve le necessarie differenze relative all'indicazione, con chiara evidenza, della formula di certificazione ed all'introduzione di elementi antifalsificazione.

La creazione di un registro on-line delle licenze comunitarie rilasciate dai singoli Paesi è un obiettivo da perseguire a medio termine, dopo la soluzione di

alcuni problemi, di natura tecnica e giuridico-amministrativa ad esso connessi, in particolare relativamente alle conseguenze che ricadrebbero sui Paesi membri che, eventualmente, non adempiessero all'obbligo di immissione dei dati, ai soggetti aventi titolo a consultare il registro stesso, agli scopi che si intendono perseguire ed alle modalità di funzionamento.

D 7 - L'attestato del conducente dovrebbe essere reso più uniforme all'interno della Comunità? Il formato dell'attuale documento dovrebbe essere modificato? Si potrebbe pensare di passare gradualmente alla lettura elettronica?

R 7 - Si ritiene opportuno mantenere la situazione attuale, ferma restando l'esigenza di armonizzare ulteriormente i modelli di attestato del conducente, in modo tale che corrispondano totalmente al modello base pubblicato nella Gazzetta Ufficiale delle Comunità Europee.

Per quanto attiene la leggibilità elettronica dell'attestato del conducente, si tratta di una soluzione valida purché non vengano pregiudicate altre forme di controllo.

D 8 - Dovrebbe essere ridotto l'attuale massimo periodo di validità pari a 5 anni?

R 8 - Si ritiene opportuno mantenere l'attuale validità quinquennale.

D 9 - Si ritiene che l'obbligo di possesso dell'attestato del conducente debba essere esteso anche ai conducenti cittadini dell'UE?

R 9 - L'estensione dell'obbligo dell'attestato del conducente anche ai conducenti cittadini di Paesi membri dell'U.E. è una soluzione valida al fine di stabilire condizioni paritarie per i conducenti e le imprese di tutti i Paesi membri, nonché per consentire controlli più efficaci.

D 10 - Si dovrebbe provvedere all'armonizzazione dei documenti di controllo per i servizi occasionali assicurandosi che le specifiche siano più dettagliate possibile in modo da evitare problemi nel corso dei controlli?

R 10 - Si ritiene opportuno armonizzare, per quanto possibile, i "fogli di viaggio" attualmente utilizzati nel trasporto internazionale di viaggiatori, tenendo conto delle diverse fonti normative comunitarie, così da evitare problemi nel corso dei controlli su strada.

D 11 - Si ritiene che sia preferibile utilizzare un unico modello di foglio di viaggio per il trasporto di merci all'interno della Comunità, sostituendo la molteplicità dei modelli nazionali?

R 11 - Ai fini di un'attività di controllo migliore e più rapida, è auspicabile l'introduzione di un modello uniforme di foglio di viaggio su cui annotare alcune informazioni relative al trasporto effettuato

Tuttavia, devono essere introdotte anche misure che obblighino alla tenuta a bordo del veicolo dei fogli di viaggio per un periodo sufficientemente esteso, in modo da agevolare l'attività delle autorità competenti, soprattutto ai fini del controllo dell'attività di cabotaggio.

D 12 - Il regime autorizzativo per i servizi di trasporto internazionale di viaggiatori dovrebbe essere mantenuto, semplificato o abolito?

R 12 - Si conferma l'orientamento più volte espresso in precedenti occasioni, e cioè la necessità di mantenere il regime autorizzativo. Tuttavia, al fine di semplificare e stimolare lo sviluppo del settore, si auspica la modifica del regolamento CEE 684/92, eliminando le condizioni di cui all'articolo 7, lettere d), e) ed f), in quanto limitative della libera concorrenza e scarsamente verificabili.

D 13 - In caso si sia favorevoli al mantenimento dell'attuale regime autorizzativo, sarebbe possibile per le Amministrazioni ridurre i tempi di elaborazione delle autorizzazioni?

R 13 - In considerazione delle incombenze istruttorie, non è possibile ridurre i tempi del procedimento, salvo l'eventuale modifica del regolamento 684/92, nei termini esposti nella risposta alla domanda n.12.

D 14 - In caso si ritenga di voler mantenere l'attuale regime autorizzativo, i procedimenti di ricorso, in caso di rifiuto di un'autorizzazione, sono chiari ed efficaci?

R 14 - Sarebbe auspicabile che il Regolamento specificasse meglio i termini e le modalità che le imprese devono osservare per opporsi alle decisioni negative dell'autorità competente al rilascio dell'autorizzazione e delle altre autorità interessate dal procedimento.

D 15 - In caso si ritenga di voler mantenere l'attuale regime autorizzativo, ci sono aspetti del sistema vigente che potrebbero essere modificati in modo da semplificare le procedure amministrative o migliorare il funzionamento del regime autorizzativo focalizzandolo, ad esempio, sulla conformità ai requisiti di sicurezza o alla normativa sociale?

R 15 - Fermo restando quanto indicato al punto 12, sarebbe opportuno introdurre nuovi criteri procedurali in modo da elevare il grado di sicurezza

stradale, sia per i veicoli che per i percorsi e le fermate, ed assicurare pienamente i diritti dei passeggeri.

D 16 - Le operazioni di cabotaggio urbano e suburbano effettuate nel corso di servizi internazionali dovrebbero essere soggette ad autorizzazione? A quali condizioni?

R 16 - Non si ritiene corretto autorizzare l'attività di cabotaggio urbano e suburbano nel corso di servizi internazionali, che avrebbe implicazioni distorsive sul mercato interno dei singoli Paesi coinvolti.

D 17 - Si ritiene che la varietà delle norme nazionali costituisca un problema? Sarebbe utile una più chiara e precisa definizione del cabotaggio stradale?

R 17 - In considerazione dell'estrema varietà delle normative nazionali, è auspicabile l'introduzione di una definizione chiara e uniforme delle modalità di svolgimento dell'attività di cabotaggio stradale di merci.

D 18 - Esporre il proprio punto di vista sugli esempi descritti. Quali alternative potrebbero essere proposte per una definizione chiara e facilmente applicabile di cabotaggio stradale?

R 18 - Al fine di garantire il carattere di temporaneità del cabotaggio stradale di merci, si ritiene che la normativa da introdurre a livello comunitario debba fissare, da un lato, il numero massimo di giorni, rispetto ad un dato periodo di tempo, nell'ambito dei quali è possibile svolgere tale attività e, dall'altro, il numero massimo di operazioni effettuabili nella giornata.

Ad esempio, è ipotizzabile una disciplina che consenta di effettuare attività di cabotaggio per 30 giorni, anche non consecutivi, in un periodo di 90 e che per ogni giorno sia stabilito un limite massimo di operazioni da svolgere. Inoltre, potrebbe essere introdotto l'obbligo, per il veicolo impegnato in operazioni di cabotaggio, di lasciare il Paese membro ospite almeno una volta a settimana.

Presenta aspetti interessanti anche l'ipotesi di limitare lo svolgimento dell'attività di cabotaggio stradale di merci collegandola, obbligatoriamente, ad una operazione di trasporto internazionale di merci a carico.

Il controllo del rispetto della nuova disciplina potrebbe essere effettuato attraverso l'utilizzo di un modello uniforme di foglio di viaggio per la registrazione di ogni attività di trasporto.

D 19 - Quali campi dovrebbero essere aggiunti o eliminati dalla lista contenuta all'articolo 6, comma 1, del Regolamento 3118/93?

D 20 - Illustrare la propria esperienza nell'applicazione della Direttiva 96/71 sulle operazioni di trasporto di cabotaggio. Si ritiene che le operazioni di

cabotaggio possano essere escluse dall'ambito di applicazione della Direttiva nel caso in cui siano limitate ad un periodo inferiore ad un mese?

R 19 e R 20 - Si ritiene necessario, per le imprese i cui veicoli svolgono attività di cabotaggio in un Paese membro, l'obbligo di applicazione delle norme relative al distacco dei lavoratori di cui alla Direttiva 96/71/CE e, dal punto di vista fiscale e ai fini IVA, l'obbligo di registrarsi nel Paese dove svolgono i trasporti di cabotaggio.

D 21 - Si ritiene che dovrebbero essere approfonditi altri argomenti relativi all'accesso al mercato nel trasporto stradale? I servizi della Commissione sono particolarmente interessati a proposte miranti l'innalzamento degli standard di qualità e all'ottimizzazione delle operazioni di trasporto stradale che non prevedano costi amministrativi aggiuntivi.

R 21 - Ai fini del miglioramento degli standard qualitativi e dell'ottimizzazione delle operazioni di trasporto stradale di merci, si possono avanzare le seguenti proposte di misure da adottare che non comportano costi amministrativi particolari:

1. armonizzazione del calendario dei divieti di circolazione;
2. elevazione a 44t. del limite massimo di peso nelle operazioni di trasporto combinato per ogni tipo di veicolo.

Parte B

Accesso alla professione

D 1 - C'è bisogno, e per quali ragioni, di standard minimi più alti per l'accesso alla professione? In caso positivo, si dovrebbero applicare a tutte le professionalità del trasporto stradale o solo ad alcune categorie? Quali?

R 1 - Si ritiene che i requisiti richiesti siano sufficienti.

D 2 - Dovrebbero essere previsti altri criteri oltre a quelli dell'onorabilità, della capacità finanziaria e della capacità professionale? Se sì, quali dovrebbero essere? Ad esempio, dovrebbero essere previsti criteri per prevenire il fenomeno delle aziende "fantasma"? Se sì, quali?

R 2 - Premesso che la questione delle cosiddette "aziende fantasma" rientra nell'ambito del diritto societario più che in quello dell'accesso alla professione, si evidenzia che, per il settore viaggiatori, il fenomeno è del tutto irrilevante, mentre, nel settore merci, si registra il proliferare di tali aziende ed è pertanto

auspicabile porre allo studio un sistema, soprattutto fiscale, per arginare il fenomeno.

D 3 - Quali esenzioni dovrebbero essere eliminate?

R 3 - L'Italia, recependo la direttiva 96/26, modificata dalla direttiva 98/76, non ha previsto alcun tipo di esenzione per il settore viaggiatori.

D 4 - I requisiti per l'accesso alla professione dovrebbero essere verificati con maggiore frequenza? In caso positivo, dovrebbero essere verificati tutti o solo alcuni? Quale opzione si preferisce? In caso si scelga l'opzione A, con quale frequenza i controlli dovrebbero essere effettuati?

R 4 - Si ritiene che i controlli possano efficacemente essere effettuati a campione.

D 5 - Si ritiene che la normativa comunitaria debba prevedere che un'impresa interdetta non possa stabilirsi in un altro Stato membro? Se sì, quale potrebbe essere la soluzione (vedi anche la domanda 10)

R 5 - La possibilità di porre un limite ai trasferimenti societari in altri Stati appare di difficile realizzazione.

D 6 - Ai requisiti previsti per l'accesso alla professione sono associati carichi amministrativi (richiesta di documentazione alle autorità competenti per la dimostrazione del possesso dei requisiti...); alcuni di questi potrebbero essere eliminati? Se sì, in che modo?

R 6 - In Italia vige un sistema di autocertificazione che riduce al minimo la produzione di documentazione da parte delle imprese.

D 7 - Si dovrebbe prevedere che per acquisire il requisito dell'onorabilità il richiedente non debba avere commesso colpe, anche se di livello non grave, in modo recidivo?

D 8 - Le definizioni di colpe gravi dovrebbero essere armonizzate a livello europeo?

R 7 e R 8 - Si ritiene che la recidiva debba comunque essere considerata rilevante al fine del possesso del requisito dell'onorabilità, e che sia necessario armonizzare a livello comunitario la definizione di colpa grave.

D 9 - La normativa comunitaria dovrebbe indicare le persone a cui richiedere il possesso del requisito dell'onorabilità? Se sì, l'elenco dovrebbe includere categorie diverse dai manager, i direttori e le persone coinvolte nella gestione dell'impresa?

R 9 - No, non appare necessario.

D 10 - Le autorità competenti per il rilascio delle licenze dovrebbero divulgare con più facilità le informazioni relative alle condanne che hanno impedito ad un operatore di poter realizzare l'accesso alla professione?

R 10 - E'auspicabile una maggiore circolazione delle informazioni al riguardo, nel rispetto delle disposizioni in materia di trattamento dei dati personali.

D 11 - L'attuale sistema di scambio delle informazioni sulle infrazioni e sanzioni è sufficiente? Se no, quali miglioramenti porrebbero essere suggeriti?

R 11 - Si ritiene che l'attuale sistema di scambio delle informazioni sulle infrazioni e sanzioni non sia sufficiente perché la Direttiva sui controlli armonizzati non sembra poter raggiungere gli effetti desiderati. La soluzione di compromesso individuata in sede di dibattito sulla direttiva stessa, infatti, non risulta soddisfacente e, per tale motivo, si auspica l'ipotesi di revisione di tale normativa.

D 12 - Dovrebbero essere armonizzati i metodi per determinazione della capacità finanziaria? Se sì, quali dovrebbero essere i criteri finanziari di base? Quali le soglie? Chi le dovrebbe valutare? Quale dovrebbe essere la frequenza dei controlli periodici?

R 12 - Si condivide la necessità di armonizzare a livello comunitario i metodi per la determinazione della capacità finanziaria. L'Italia già da tempo ha ritenuto di dover innalzare le soglie minime per la dimostrazione di tale requisito, considerando troppo bassa, per la determinazione della solidità dell'impresa, la soglia indicata dalla Direttiva europea.

Per quanto riguarda i controlli da effettuare, si ritiene di poter lasciare agli Stati membri la facoltà decisionale relativamente alla frequenza con cui effettuare i controlli.

D 13 - L'opzione di un'assicurazione professionale obbligatoria dovrebbe essere presa in maggiore considerazione? Se sì, tale sistema dovrebbe essere alternativo o sostitutivo di quello attuale? Quali dovrebbero essere i rischi coperti da tale assicurazione e a quali garanzie minime dovrebbe provvedere?

R 13 - Si ritiene eccessiva ed inutilmente onerosa la previsione di siffatto obbligo.

D 14 - E' necessaria una maggiore armonizzazione delle prove di esame? Quali deroghe dovrebbero essere eliminate?

R 14 - L'attuale disciplina si ritiene adeguata.

D 15 - Il possessore di un attestato di capacità professionale dovrebbe essere dipendente di una sola azienda di trasporto e residente nello Stato membro in cui l'azienda ha la sede?

R 15 - In Italia tali condizioni sono già previste e, pertanto, si ritiene debbano essere estese agli altri Paesi membri, per un maggiore correttezza e trasparenza del mercato.