

ARCHIVES HISTORIQUES DE LA COMMISSION

COLLECTION RELIEE DES
DOCUMENTS "COM"

COM (81)157

Vol. 1981/0039

Disclaimer

Conformément au règlement (CEE, Euratom) n° 354/83 du Conseil du 1er février 1983 concernant l'ouverture au public des archives historiques de la Communauté économique européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique (JO L 43 du 15.2.1983, p. 1), tel que modifié par le règlement (CE, Euratom) n° 1700/2003 du 22 septembre 2003 (JO L 243 du 27.9.2003, p. 1), ce dossier est ouvert au public. Le cas échéant, les documents classifiés présents dans ce dossier ont été déclassifiés conformément à l'article 5 dudit règlement.

In accordance with Council Regulation (EEC, Euratom) No 354/83 of 1 February 1983 concerning the opening to the public of the historical archives of the European Economic Community and the European Atomic Energy Community (OJ L 43, 15.2.1983, p. 1), as amended by Regulation (EC, Euratom) No 1700/2003 of 22 September 2003 (OJ L 243, 27.9.2003, p. 1), this file is open to the public. Where necessary, classified documents in this file have been declassified in conformity with Article 5 of the aforementioned regulation.

In Übereinstimmung mit der Verordnung (EWG, Euratom) Nr. 354/83 des Rates vom 1. Februar 1983 über die Freigabe der historischen Archive der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Europäischen Atomgemeinschaft (ABl. L 43 vom 15.2.1983, S. 1), geändert durch die Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1700/2003 vom 22. September 2003 (ABl. L 243 vom 27.9.2003, S. 1), ist diese Datei der Öffentlichkeit zugänglich. Soweit erforderlich, wurden die Verschlussachen in dieser Datei in Übereinstimmung mit Artikel 5 der genannten Verordnung freigegeben.

DOCUMENTO INTERNO

NEGOZIATI D'ADESIONE DEL PORTOGALLO

PROPOSTE RIGUARDANTI I TRASPORTI

(Comunicazione della Commissione al Consiglio)

Introduzione

1. Oggetto della presente comunicazione è l'accettazione, da parte del Portogallo, degli effetti delle realizzazioni comunitarie nel settore dei trasporti. Essa verte sulle risposte che, a giudizio della Commissione, dovrebbero essere date in questo settore alle richieste portoghesi di deroga temporanea presentate in sede di negoziato di adesione.
 2. Il Portogallo ha illustrato il contenuto di dette richieste nelle sue dichiarazioni in data 19 ottobre 1979 e 6 giugno 1980. Esso è stato aiutato in questo compito dal primo esame del diritto derivato tra i servizi della Commissione e la delegazione portoghese, che a quell'epoca era già stato effettuato. Al numero iniziale di dieci, le richieste portoghesi sono state ridotte a tre nella dichiarazione del 6 giugno 1980, in particolare in seguito ad alcuni contatti tecnici svoltisi nel maggio 1980 nel quadro della visita a Lisbona del sig. BURKE, commissario incaricato all'epoca dei trasporti.
 3. Le richieste portoghesi vertono pertanto sui tre atti seguenti:
 - regolamento (CEE) n. 1463/70 del Consiglio, del 20 luglio 1970, relativo all'introduzione di un apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada;
 - direttiva del Consiglio n. 77/143/CEE, del 29 dicembre 1976, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi;
 - direttiva del Consiglio n. 75/130/CEE, del 17 febbraio 1975, relativa alla fissazione di norme comuni per alcuni trasporti di merci combinati strada/ferrovia tra Stati membri (e direttiva del Consiglio n. 5/79/CEE del 19.12.1978).
- Si noti che il Portogallo non ha precisato nelle sue dichiarazioni la durata delle deroghe che intende domandare.
4. Sino ad oggi, la Comunità non ha preso posizione sul fondo delle richieste portoghesi. Essa si è limitata, nella sua dichiarazione del 7 dicembre 1979, a chiedere che il Portogallo le fornisca giustificazioni più circostanziate per quanto riguarda le deroghe temporanee richieste e precisi i periodi prospettati.
 5. Il Portogallo, pur non avendo fornito precisazioni in ordine ai periodi, ha fornito invece giustificazioni circostanziate, sotto forma di un memorandum in data 18 dicembre 1979 (1), consegnato alla conferenza e riguardante l'applicazione della direttiva del Consiglio 75/130/CEE. .../...

(1) MEMO-P/1/79 del 18.12.1979.

Ragguagli circa le altre due domande sono stati inoltre forniti durante i contatti tecnici svoltisi nel luglio 1980 tra gli esperti portoghesi e i servizi della Commissione.

6. Si noti che le presenti proposte sono basate sulle realizzazioni comunitarie attuali. Esse lasciano pertanto affatto impregiudicate eventuali misure che la Comunità potrebbe sempre disporre nel settore dei trasporti e che, non appena varate, farebbero ovviamente parte delle realizzazioni comunitarie.
7. Da ultimo, il Portogallo ha messo in evidenza che, qualora aderisse prima della Spagna, sorgerebbe un problema di transito con quel paese. Questo problema, che non rientra direttamente nel negoziato di adesione, dovrebbe essere affrontato, eventualmente, in una fase successiva.

PROPOSTE SPECIFICHE

Con riferimento ai tre atti per i quali il Portogallo ha chiesto deroghe temporanee, quanto esposto qui di seguito spiega, nell'ordine, in primo luogo le posizioni portoghesi corredate delle giustificazioni addotte, e in secondo luogo la proposta della Commissione.

I. REGOLAMENTO CEE N° 1463/70 DEL CONSIGLIO, DEL 20 LUGLIO 1970, RELATIVO ALL'INTRODUZIONE DI UN APPARECCHIO DI CONTROLLO NEL SETTORE DEI TRASPORTI SU STRADA

a) Posizione portoghese

Nella dichiarazione del 6 giugno 1980, il Portogallo ha messo in evidenza che l'uso dell'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada costituiva una misura nuova in Portogallo e che, oltre a eventuali problemi di natura psicologica per quanto riguarda gli autisti, esisteva un problema materiale relativo all'installazione dell'apparecchio su tutti i veicoli interessati.

Il Portogallo ha tuttavia affermato che la legislazione nazionale verrebbe riveduta senza indugio in base all'imperativo comunitario dell'uso obbligatorio dell'apparecchio di controllo, in modo che, sin dall'adesione, questo apparecchio possa essere preteso nell'equipaggiamento dei veicoli nuovi, di quelli usati nel trasporto internazionale e di quelli che trasportano merci pericolose. Esso ha precisato inoltre che, sino all'adesione, l'omologazione degli apparecchi di controllo e dei fogli di registrazione da usare nei veicoli immatricolati in Portogallo avverrebbe in conformità delle norme nazionali.

Per quanto riguarda gli altri veicoli, il Portogallo ha chiesto una deroga temporanea, tenuto conto del periodo necessario per installare e adeguare l'apparecchio di controllo, senza peraltro precisare la durata.

.../...

b) Proposta della Commissione

La Commissione propone che il Portogallo applichi sin dall'adesione, come ha già accettato, la normativa comunitaria relativa all'apparecchio di controllo con riferimento ai veicoli nuovi, ai veicoli usati nel trasporto internazionale e a quelli che trasportano materie pericolose.

Per quanto riguarda gli altri veicoli, la Commissione, considerando in particolare quanto già fatto dal Portogallo in merito ai veicoli suddetti, propone che, di massima, venga accettata la richiesta portoghese di una deroga temporanea. Questa dovrebbe però essere di breve durata, analogamente a quanto era stato accettato nelle adesioni precedenti. La Commissione propone, pertanto, che l'introduzione dell'apparecchio di controllo avvenga entro un periodo di tre anni a decorrere dall'adesione. Questo periodo è sufficiente affinché il Portogallo possa attuare un programma dettagliato riguardante tutti gli aspetti giuridici e tecnici relativi all'installazione di centri di taratura per gli apparecchi di controllo, soprattutto se un programma del genere verrà predisposto sin d'ora. La Commissione propone che il Portogallo venga invitato a trasmettere un programma del genere alla conferenza, prima della fase finale, quando la deroga verrà confermata.

II. DIRETTIVA DEL CONSIGLIO 77/143/CEE, DEL 29 DICEMBRE 1976, PER IL RAVVICINAMENTO DELLE LEGISLAZIONI DEGLI STATI MEMBRI RELATIVE AL CONTROLLO TECNICO DEI VEICOLI A MOTORE E DEI LORO RIMORCHI

a) Posizione del Portogallo

Nella dichiarazione del 6 giugno 1980, il Portogallo ha precisato che la sua domanda di deroga, per la quale non ha indicato una durata, era giustificata dalla necessità di ristrutturare i servizi dell'amministrazione pubblica responsabili per il controllo tecnico dei veicoli, i quali devono essere dotati di mezzi tecnici e di personale in grado di soddisfare, sin dall'adesione, agli obblighi imposti dalla direttiva 77/143/CEE, soprattutto per quanto riguarda le verifiche di cui all'allegato II. La legislazione portoghese sulle ispezioni periodiche, infatti, non precisa le verifiche da compiere su veicoli, ma si limita a imporre, in forme generiche, la verifica delle condizioni di sicurezza e della conformità alle norme fissate.

Il Portogallo ha precisato che l'adempimento degli obblighi imposti dalla direttiva implicherà, oltre alle misure di carattere legislativo e alla realizzazione di notevoli investimenti, il varo di misure esecutive, nonché la costruzione di opportuni impianti e una dotazione di mezzi tecnici e di personale specializzato. Secondo la delegazione portoghese, questo complesso di misure, anche se venisse disposto immediatamente, si potrebbe difficilmente sviluppare in modo tale da consentire il funzionamento di un sistema di ispezioni periodiche che presenti un minimo di efficacia e tale da coprire l'intero parco di veicoli nazionale come stabilisce la direttiva.

La delegazione portoghese ha inoltre precisato che, durante il periodo di deroga temporanea, l'adempimento agli obblighi della direttiva avverrebbe gradualmente; essa verrebbe applicata dapprima ai veicoli destinati ai trasporti internazionali, quindi agli altri.

b) Proposta della Commissione

La Commissione propone di distinguere tra traffico internazionale e traffico nazionale.

Per quanto riguarda i trasporti internazionali tra gli Stati membri e la Comunità, la Commissione propone che il Portogallo applichi, nei due anni successivi all'adesione, la direttiva in questione e fornisca allora ogni garanzia che gli autocarri portoghesi usati nel traffico intracomunitario abbiano effettivamente subito il controllo tecnico, ad esempio associando detto controllo al rilascio di autorizzazioni.

Per quanto riguarda il traffico nazionale all'interno del Portogallo, la Commissione propone che questo paese disponga di un periodo di quattro anni a decorrere dall'adesione per applicare integralmente la direttiva in questione. Esso suggerisce nondimeno di chiedere che il Portogallo cerchi di applicare progressivamente la direttiva a decorrere dall'adesione, cominciando anzitutto dai veicoli più vecchi. La Commissione propone che il Portogallo venga invitato a trasmettere un programma dettagliato di applicazione della direttiva alla conferenza, prima che essa entri nella fase finale, quando la deroga verrà confermata.

.../...

III. DIRETTIVA DEL CONSIGLIO 75/130/CEE, DEL 17 FEBBRAIO 1975, RELATIVA ALLA
FISSAZIONE DI NORME COMUNI PER ALCUNI TRASPORTI DI MERCI COMBINATI
STRADA/FERROVIA TRA STATI MEMBRI (E DIRETTIVA DEL CONSIGLIO 79/5/CEE,
DEL 19.12.1978)

Occorre anzitutto osservare che la direttiva 75/130 persegue un obiettivo di liberalizzazione degli scambi. Essa serve a far trasportare senza autorizzazione preventiva (che invece occorrerebbe in base agli accordi di traffico bilaterali) gli autocarri per ferrovia su grandi distanze, consentendo in tal modo di evitare un sovraccarico sulle strade e di favorire le ferrovie.

a) Posizione portoghese

Neppure per questa direttiva il Portogallo ha precisato il termine che intendeva chiedere per l'applicazione differita.

Esso ha tuttavia dichiarato, nel caso specifico di questa direttiva, che auspicava ottenere una transizione "di lunga durata", date le difficoltà di natura tecnica ed economica che l'applicazione delle disposizioni in parola provocherebbe.

Il 18 dicembre 1979, la delegazione portoghese ha trasmesso un memorandum dedicato in particolare ai problemi posti dall'applicazione della direttiva 75/130.

In questo memorandum, il Portogallo giustifica la sua posizione mettendo in evidenza che in quel paese non esistono "stazioni adeguate", secondo i termini della direttiva, e che l'applicazione della direttiva non sarebbe possibile prima di aver istituito un regolare servizio "strada/ferrovia" dotato di stazioni adeguate.

Il Portogallo ha tenuto inoltre a mettere in evidenza che l'efficienza di un servizio regolare del genere sarebbe condizionata dalla differenza di scartamento tra le ferrovie francesi e quelle del Portogallo e della Spagna.

.../...

b) Proposta della Commissione

In realtà, la vera preoccupazione del Portogallo è manifestamente quella di evitare che le imprese di trasporto portoghesi siano sfavorite rispetto alle imprese della Comunità e, soprattutto, della Spagna. Se infatti è certo che infrastrutture consistenti in stazioni di carico e di scarico in grado di effettuare i trasbordi strada/ferrovia e viceversa sono necessarie per applicare la direttiva, le misure di liberalizzazione di cui la direttiva mira a consentire l'applicazione, per contro, si potrebbero attuare persino prima che stazioni del genere vengano costruite sul territorio portoghese. Ma, in un'ipotesi del genere, le imprese portoghesi temono di non poter più essere concorrenziali, per questo traffico, in misura analoga a quella delle altre imprese della Comunità e della Spagna.

La Commissione è del parere che occorre tuttavia far osservare che la Spagna, la quale non ha chiesto alcuna deroga in questo campo, aveva invocato - quando in un primo momento riteneva di poter chiedere una deroga - l'argomento relativo alla differenza di scartamento delle ferrovie. In seguito, la Spagna ha ritenuto di non poter ragionevolmente far ricorso a questo argomento. Sembra quindi ancora meno logico che il Portogallo invochi questo argomento nel presente negoziato.

A giudizio della Commissione, tuttavia, le direttive in questione mirano essenzialmente a liberalizzare i trasporti combinati e questo principio, _____, deve essere rispettato sin dall'ingresso del Portogallo nella Comunità. La Commissione ritiene inoltre che il periodo di tempo che trascorrerà sino all'adesione del Portogallo consentirebbe, se il Portogallo ritenesse redditizio farlo, di procedere agli adeguamenti materiali necessari.

La Commissione, pertanto, ritiene che non sia opportuno rispondere favorevolmente alla richiesta portoghese relativa alla due direttive in questione.