

II

(Atti preparatori)

COMITATO ECONOMICO E SOCIALE

Parere in merito ad una proposta di direttiva del Consiglio relativa al razionamento di carburante per i trasporti industriali tra Stati membri

(84/C 140/01)

Il testo che ha formato oggetto della consultazione è pubblicato sulla *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* n. C 195 del 22 luglio 1983, pagina 4.

A. FONDAMENTO GIURIDICO DEL PARERE

In data 19 luglio 1983, il Consiglio ha deciso, conformemente al disposto degli articoli 75, 103 e 198 del trattato che istituisce la Comunità economica europea, di consultare il Comitato economico e sociale in merito alla proposta di cui sopra.

Procedura

La sezione «trasporti e comunicazioni» incaricata dei lavori in materia, ha formulato il parere il 15 febbraio 1984, sulla base della relazione orale presentata dal relatore Francis Law.

B. PARERE DEL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE

Nel corso della 216^a sessione plenaria il Comitato economico e sociale ha adottato il 28 marzo 1984 all'unanimità il parere su tale argomento.

Il testo del parere viene riportato in appresso.

1. Il Comitato economico e sociale approva in linea di massima la proposta della Commissione, fatte salve le osservazioni che seguono.

2. Il Comitato economico e sociale in passato si è occupato, direttamente o indirettamente, di problemi analoghi nei pareri sulla

— «Comunicazione della Commissione al Consiglio relativa allo sviluppo della politica comune dei trasporti» (capitolo: trasporti e politica energetica) ⁽¹⁾, del 10 settembre 1975,

e sulle

— «Nuove linee d'azione della Comunità nel settore del risparmio d'energia» ⁽²⁾, del 31 gennaio 1980.

3. Osservazioni generali

3.1. Il trasporto di merci su strada è quasi completamente dipendente dal petrolio greggio e dai prodotti petroliferi; ogni difficoltà di approvvigionamento di carburante ne limiterebbe l'attività con conseguenti serie perturbazioni per l'economia in generale. La Comunità dovrebbe quindi essere in grado di compensare, o almeno contenere, gli effetti negativi di una tale evenienza.

3.2. Per salvaguardare la vita economica della Comunità la Commissione propone di adottare una direttiva che consenta agli Stati membri di consultarsi reciprocamente in caso di grave crisi del petrolio e di applicare, nell'evenienza di un razionamento di carburante, il principio della parità di trattamento

⁽¹⁾ GU n. C 286 del 15. 12. 1975, pag. 2.

⁽²⁾ GU n. C 113 del 7. 5. 1980, pag. 1.

per le imprese di trasporto estere e nazionali. In tal modo si protegge nella maniera migliore il trasporto intracomunitario di merci che è indispensabile per la vita economica.

3.3. In caso di necessità, in uno o più Stati membri, di ricorrere al razionamento di carburante, lo Stato membro interessato deve decidere, dopo una procedura di consultazione comune, tutte le misure che sono indispensabili per fornire al trasporto intracomunitario, sulla base di una ripartizione controllata, il carburante sufficiente.

3.4. In caso di crisi grave, causata da una forte penuria di carburante, nella quale uno o più Stati membri, dopo aver anzitutto proceduto a limitare drasticamente il trasporto interno, non si ritengano più in grado di garantire l'approvvigionamento di carburante necessario per il trasporto intracomunitario, si deve applicare una procedura di consultazione e di decisione comune per coordinare la limitazione del trasporto su strada fra gli Stati membri stabilendo priorità o assegnando contingenti.

In questo modo la Commissione si propone di giungere soprattutto alla parità di trattamento fra vettori residenti e vettori non residenti.

3.5. Il Comitato è consapevole del fatto che esulerebbe dal presente parere un esame dettagliato degli aspetti generali della politica dei trasporti, ad esempio la priorità, in caso di crisi, per i mezzi di trasporto a più basso consumo di energia; esso parte tuttavia dalla premessa che nel determinare priorità e contingenti tali aspetti non si possono trascurare.

Le priorità nella consegna

3.6. È necessario stabilire dei criteri per determinare le priorità di consegna nel campo del trasporto di persone e di merci. In questo campo ci si dovrebbe basare sull'importanza delle merci o sull'urgenza del fabbisogno da coprire, previa consultazione comunitaria o in seguito ad uno scambio di informazioni tra gli Stati membri. Lo Stato di partenza deve rilasciare un'autorizzazione per il trasporto specifico, che deve basarsi su criteri che siano stati decisi dalla Comunità previa consultazione fra il governo dello Stato membro in questione e le associazioni nazionali di trasportatori su strada.

3.7. Lo Stato di partenza, inoltre, deve concedere un'autorizzazione per i rimorchi non accompagnati, che si trovino, ad esempio, su un traghetto o rien-

trino in un trasporto strada/ferrovia, in modo da consentire di rimorciarli al luogo di destinazione.

3.8. È chiaro che specie in caso di grave crisi bisogna evitare che si verifichino sprechi di carburante utilizzando veicoli carichi solo parzialmente. Gli Stati membri dovrebbero cercare, in contatto con le associazioni nazionali di trasportatori su strada, di far sì che la capacità dei veicoli venga utilizzata al massimo raggruppando carichi diversi. All'uopo si potrebbero impiegare gli uffici di coordinamento (ufficio noli, servizi di ripartizione noli), che esistono in alcuni Stati membri, onde evitare viaggi a vuoto.

Direttive per il consumo di carburante

3.9. Per le singole categorie di veicoli gli Stati membri dovrebbero ricevere direttive sul consumo medio approssimativo di carburante in modo che la ripartizione del carburante in ciascuno Stato membro basti a portare a termine il viaggio senza essere al tempo stesso eccessiva.

3.10. In tutti gli Stati membri si dovrebbe utilizzare un formulario unico per la richiesta di carburante, che consenta agli organi statali di prevenire il fabbisogno, registrare la ripartizione di carburante per un controllo continuo delle riserve disponibili ed evitare gli sprechi. In ogni caso, le misure in questione dovrebbero restare semplici e non causare inutili ritardi nei trasporti su strada.

Tagliandi di carburante

3.11. Nella terza fase della crisi di carburante — la più difficile — scatterebbe un sistema generale di tagliandi basato sui piani dei singoli Stati membri. La procedura di consultazione e di decisione a livello comunitario dovrebbe mirare a ridurre quanto più possibile le limitazioni, e consentire alle imprese di trasporto di effettuare nella misura maggiore possibile i loro trasporti in altri Stati membri diversi da quello di origine.

3.12. I tagliandi di carburante verrebbero normalmente rilasciati alle frontiere dei singoli Stati membri. Si dovrebbe comunque prevedere anche la possibilità di emettere tagliandi in uffici situati all'interno del paese, in particolare per i trasporti per le cui formalità doganali sono responsabili uffici doganali nazionali o per trasporti per i quali viene

utilizzata in parte la ferrovia. Il rilascio di tagliandi di carburante in uffici posti all'interno del paese contribuirebbe a ridurre le code ai posti di frontiera.

3.13. Sebbene il formulario unico utilizzato per la richiesta e il controllo del carburante dovrebbe normalmente essere rilasciato all'inizio del viaggio ed approvato dallo Stato di partenza, i formulari dovrebbero essere reperibili anche dove potrebbero essere necessari per le autorità responsabili dell'approvvigionamento di carburante, eventualmente per determinare il fabbisogno di carburante o per controllarne l'impiego.

3.14. Infine, il Comitato fa osservare ancora che i vari Stati membri dovrebbero avere come base un'unica concezione circa l'assegnazione anticipata di carburante, sulla durata di validità dei tagliandi e sui tempi di presentazione della domanda.

4. Osservazioni particolari sui singoli articoli

4.1. *Articolo 1*

La direttiva dovrebbe comprendere anche il trasporto combinato strada/ferrovia e il trasporto Roll-on/Roll-off.

4.2. *Articolo 3*

Queste disposizioni, che consentono di escludere dalla normativa sull'approvvigionamento di carburante i trasporti a destinazioni situate a meno di 50 km dalla frontiera, sono in certi casi difficili da

controllare in quanto sarebbe sufficiente un viaggio ad una destinazione situata a 51 km dal confine per rientrare nella normativa in questione. Per l'esonero dall'autorizzazione in base alla prima direttiva (del 23 luglio 1982) è ancora valido il limite di 25 km dalla frontiera, purché l'intero tragitto non superi i 100 km in linea d'aria.

4.3. *Articolo 4*

Tale articolo dovrebbe essere valido anche per le autorizzazioni CEMT (Conferenza europea dei ministri dei trasporti) come pure per i certificati strada/ferrovia).

5. Formulario di domanda di attribuzione di carburante

5.1. La limitazione a due domande complementari in caso di modifiche impreviste della destinazione potrebbe essere troppo restrittiva.

5.2. A compilare e firmare il formulario dovrebbero essere autorizzati anche gli incaricati delle imprese di trasporto.

5.3. Al posto previsto per il numero di immatricolazione del veicolo si dovrebbe indicare anche la sigla del paese di appartenenza, come avviene già per i certificati di carburante diesel utilizzati al confine tedesco.

5.4. Il formulario lascia troppo poco spazio per le informazioni richieste (ad esempio indirizzo dell'impresa ed indirizzo privato del conducente).

Fatto a Bruxelles, il 28 marzo 1984.

Il Presidente
del Comitato economico e sociale
François CEYRAC