

COMMISSIONE DELLE COMUNITA EUROPEE

COM(95) 2 def.
Bruxelles, 13.02.1995

95/ 0012(SYN)

Proposta di

DIRETTIVA DEL CONSIGLIO

relativa all'utilizzazione di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di
merci su strada

(presentata dalla Commissione)

RELAZIONE

ANTEFATTI

1. Con la direttiva 84/647/CEE del Consiglio relativa all'utilizzazione di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada¹, il Consiglio ha introdotto una certa armonizzazione nel settore dei veicoli noleggiati per il trasporto di merci su strada. L'articolo 8 della direttiva prevede che il Consiglio riesamini l'articolo 3, paragrafo 2 e l'articolo 4, paragrafo 2 sulla base di un rapporto presentato dalla Commissione, eventualmente corredata di proposte.

La Commissione ha presentato la sua relazione nel 1989 e in base ad essa ha proposto di eliminare sia la clausola restrittiva di cui all'articolo 3, paragrafo 2 che esclude il trasporto per conto proprio dal campo di applicazione della direttiva, sia quella contenuta nell'articolo 4, paragrafo 2 che prevede la possibilità di applicare alcune restrizioni relative ad un periodo minimo di noleggio.

Il Consiglio ha modificato la proposta della Commissione e ha adottato la direttiva 90/398/CEE² che abrogava solo in parte le suddette restrizioni: è stata infatti abolita la clausola relativa al periodo minimo di noleggio, ma non la possibilità concessa agli Stati membri di escludere dal campo di applicazione della direttiva le operazioni di trasporto effettuate per proprio conto da veicoli aventi un peso totale ammissibile a pieno carico superiore a sei tonnellate.

2. L'adozione dopo tale data di legislazioni comunitarie in materia di trasporti stradali ha creato una nuova situazione di mercato nel trasporto delle merci:
 - il Consiglio ha adottato il regolamento (CEE) n. 881/92³ che abolisce tutte le restrizioni quantitative nel trasporto intracomunitario di merci su strada;
 - il Consiglio ha adottato anche il regolamento (CEE) n. 3118/93⁴ che, dopo un periodo di transizione, garantisce la liberalizzazione del

¹ GU n. L 335 del 22.12.1984, pag. 72.

² GU n. L 202 del 31.7.1990, pag. 46.

³ GU n. L 95 del 9.4.1992, pag. 1.

⁴ GU n. L 279 del 12.11.1993, pag. 1.

cabotaggio per il trasporto su strada effettuato per conto terzi o per conto proprio, a decorrere dal 1° luglio 1998.

Dal 1990, pertanto, anno in cui è stata approvata l'ultima modifica alla direttiva 84/647/CEE sui veicoli noleggiati, il processo per la realizzazione del mercato interno del trasporto su strada ha fatto notevoli progressi.

Per questo motivo nel Libro bianco sullo sviluppo futuro della politica comune dei trasporti del 1992⁵ la Commissione ha proposto di introdurre un'ulteriore armonizzazione nel settore dei veicoli noleggiati.

B. MOTIVAZIONE PER UN'AZIONE A LIVELLO COMUNITARIO

I. Sussidiarietà

a) Obiettivi dell'azione prevista rispetto agli obblighi della Comunità

La presente proposta della Commissione tende a continuare il processo di armonizzazione e di liberalizzazione iniziato a livello comunitario relativo all'utilizzazione dei veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada. Essa traduce così i progressi realizzati per la messa in azione di un mercato comune dei trasporti stradali.

b) Competenza comunitaria esclusiva o competenza condivisa con gli Stati membri

Poiché la base giuridica della presente proposta è l'articolo 75, paragrafo 1, lettera d) del Trattato, la competenza è condivisa dalla Comunità e dagli Stati membri.

c) Dimensione comunitaria del problema (ad esempio, numero di Stati membri coinvolti e soluzioni adottate finora)

Tale direttiva riguarda tutti gli Stati membri. Malgrado l'esistenza di una direttiva comunitaria che ha già previsto un'armonizzazione minima, delle differenze ancora esistono fra le legislazioni degli Stati membri. Tali restrizioni non permettono alle imprese di trasporto di gestire il meglio possibile il loro parco veicoli.

d) La soluzione più efficace confrontando i mezzi della Comunità con quelli degli Stati membri

L'elemento centrale della proposta consiste nel permettere il noleggio di veicoli senza conducente in uno Stato membro diverso da quello in cui è stabilito il trasportatore. Tale obiettivo è raggiunto solo attraverso un'azione a livello comunitario.

⁵ COM(92)494 def. del 2 dicembre 1992: Lo sviluppo futuro della politica comune dei trasporti. Una strategia globale per la realizzazione di un quadro comunitario atto a garantire una mobilità sostenibile. Cfr. i paragrafi 337 e 339 e l'allegato III, punto 1a.

Tuttavia, la proposta non prevede l'utilizzazione dei veicoli noleggiati per effettuare trasporti di cabotaggio, che d'altra parte saranno completamente liberalizzati solo a partire dal 1.7.1998, viste le divergenze ancora esistenti fra gli Stati membri in materia di fiscalità e di controllo tecnico. Inoltre, per tenere conto delle divergenze in materia di fiscalità, la proposta riconosce agli Stati Membri la possibilità di limitare la validità dei contratti di locazione dei veicoli noleggiati in altri Stati Membri diversi da quello di stabilimento del noleggiatore per effettuare operazioni di trasporto internazionale.

e) Valore aggiunto dell'azione prevista dalla Comunità e costo di un mancato intervento

La direttiva permetterà alle imprese di noleggiare veicoli in qualsiasi Stato membro per effettuare il trasporto intracomunitario di merci e eliminerà ogni differenza di trattamento fra i trasporti per proprio conto e conto terzi.

Un mancato intervento manterrà delle barriere artificiali che avranno un effetto negativo sulla produttività delle imprese che operano nel campo del trasporto stradale di merci, vista l'assenza degli strumenti e della flessibilità necessari in un ambiente liberalizzato.

f) Forme di azione di cui dispone la Comunità (raccomandazioni, finanziamenti, regolamenti, riconoscimento reciproco, ecc.)

La proposta prende la forma di una direttiva che rispetta la pratica legislativa prevalente in questa materia. Né il sostegno finanziario, né il riconoscimento reciproco sarebbero delle azioni appropriate per raggiungere l'armonizzazione a livello comunitario.

Con questi cambiamenti si approfitterà dell'occasione per rifondere le norme in un testo unico.

g) Opportunità di una legislazione uniforme o di una direttiva che definisca gli obiettivi generali e ne lasci l'esecuzione agli Stati membri.

In questo campo un regolamento uniforme non è necessario; la direttiva è lo strumento giuridico adeguato che pone gli obiettivi generali per un'armonizzazione minimale da raggiungere a livello comunitario, ma rinvia l'esecuzione delle sue disposizioni a livello degli Stati membri.

II. Motivi per la codificazione

Nel contesto della semplificazione e della trasparenza del diritto comunitario, il Parlamento, la Commissione ed il Consiglio confrontati a un numero troppo elevato di disposizioni già modificate più volte e spesso in maniera sostanziale, hanno riconosciuto la necessità di seguire un certo metodo di lavoro tramite la codificazione e la rifusione. Ciò condurrebbe ad una maggiore chiarezza e trasparenza. Tali imperativi sono stati confermati dalle conclusioni della Presidenza del Consiglio di Edimburgo.

In occasione delle nuove modifiche, la Commissione presenta una proposta di rifusione delle direttive in vigore (direttiva 84/647/CEE modificata dalla direttiva 90/398/CEE) relativa all'utilizzazione di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada. Il nuovo testo sostituirà le norme comunitarie esistenti.

III. Vantaggi economici di un'ulteriore armonizzazione e liberalizzazione

1. A favore dell'armonizzazione e della liberalizzazione dell'utilizzazione dei veicoli noleggiati per il trasporto di merci su strada si possono citare tra l'altro i seguenti motivi economici :

- gli operatori dei trasporti possono scegliere i veicoli e i servizi che meglio si adattano alle loro esigenze;
- i costi operativi per gli operatori del settore dei trasporti diminuiscono, sia a livello di trasporto per conto terzi che per conto proprio ;
- gli operatori dei trasporti hanno la possibilità di utilizzare al meglio i fattori di produzione ed evitano di vincolare inutilmente i capitali , nel senso che non è più necessario investire in veicoli che potrebbero essere sottoutilizzati.

2. Il noleggio di veicoli per brevi periodi è particolarmente utile nei seguenti casi:

- punte o aumenti temporanei della domanda;
- aumento imprevisto o stagionale della domanda;
- richiesta di tipi speciali di veicoli per brevi periodi;
- sostituzione di veicoli non disponibili in caso di guasto, manutenzione o controllo tecnico obbligatorio.

Il noleggio di veicoli in altri Stati membri è particolarmente utile quando un trasportatore:

- subisce un guasto nel territorio di un altro Stato membro e deve trasportare il carico per tempo;
 - riesce a trovare un carico per il viaggio di ritorno ma ha bisogno di un veicolo diverso o supplementare per trasportarlo.
3. Inoltre, se gli operatori per conto proprio non potessero noleggiare i veicoli, molte aziende potrebbero decidere di acquistare il proprio parco veicoli, provocando così la scomparsa di una parte di mercato attualmente occupata dagli operatori che effettuano il trasporto per conto terzi. La possibilità attualmente prevista di escludere dal campo di applicazione della direttiva gli operatori per conto proprio che utilizzano veicoli con un carico totale ammissibile superiore a sei tonnellate elimina una parte importante del mercato dei trasporti per conto proprio.

C. SITUAZIONE ATTUALE E OBIETTIVI DELLA PROPOSTA

La legislazione comunitaria esistente relativa all'utilizzazione dei veicoli noleggiati senza conducente nel trasporto intracomunitario di merci (direttiva 84/647/CEE del Consiglio modificata dalla direttiva 90/398/CEE) comporta ancora delle restrizioni su due punti precisi :

- i veicoli possono essere noleggiati unicamente nello Stato membro di stabilimento e non in un altro Stato membro;
- gli Stati membri possono escludere dal campo d'applicazione della direttiva il trasporto per conto proprio effettuato da veicoli di un peso totale a pieno carico autorizzato superiore a 6 t.

La presente proposta toglie queste due restrizioni in quanto :

- introduce la libertà di noleggiare dei veicoli in qualsiasi Stato membro per effettuare il trasporto di merci fra Stati membri. Tuttavia, essendo la fiscalità dei trasporti stradali non ancora sufficientemente armonizzata e per evitare ogni distorsione fiscale nel trasporto internazionale, la validità del contratto di noleggio dei veicoli in altri Stati membri diversi da quello del noleggiatore può essere limitata. Il periodo limite della durata massima dei contratti di noleggio non può in nessun caso essere inferiore a due mesi;
- non fa più distinzioni fra il trasporto per conto proprio e per conto terzi, essendo questi due tipi di trasporto sottoposti agli stessi criteri di noleggio di veicoli.

La presente proposta non prevede tuttavia l'utilizzazione di veicoli noleggiati per effettuare trasporti di cabotaggio, viste le divergenze ancora esistenti fra i Stati membri in materia di fiscalità e di controllo tecnico. Tenuto conto della liberalizzazione totale del cabotaggio stradale a partire dal 1° luglio 1998, questa questione sarà uno dei punti trattati dal rapporto sull'applicazione della nuova direttiva relativa all'utilizzazione di veicoli noleggiati senza conducente nel trasporto di merci su strada, che la Commissione presenterà al Consiglio prima del luglio 1998.

D. ARTICOLI

Rispetto alla direttiva 84/647/CEE, modificata dalla direttiva 90/398/CEE, la presente proposta contiene alcuni elementi nuovi e dovrebbe sostituire entrambe le direttive precedenti.

Articolo 1

All'articolo 1 viene fornita la definizione di "veicoli" e "veicoli noleggiati", che rispecchiano le definizioni contenute nell'articolo 1 della direttiva 84/647/CEE.

Nello stesso articolo si precisa altresì che per "tasse sui veicoli", si intendono le tasse definite come tali nell'articolo 3 della direttiva 93/89/CEE del Consiglio, del 25 ottobre 1993, relativa all'applicazione da parte degli Stati membri delle tasse su taluni autoveicoli commerciali adibiti al trasporto di merci su strada, nonché dei pedaggi e diritti d'utenza riscossi per l'uso di alcune infrastrutture⁶.

Articolo 2

Finora un'impresa poteva noleggiare un veicolo per il trasporto tra Stati membri solo nel paese in cui era stabilita; la presente proposta mira invece ad introdurre la possibilità di noleggiare un veicolo in qualsiasi Stato membro - e non solo in quello di stabilimento dell'impresa - onde garantire un regime di noleggio dei veicoli più flessibile, come richiesto dall'attuale mercato dei trasporti intracomunitari su strada improntato alla liberalizzazione.

L'articolo 2 non prevede la possibilità per i trasportatori di effettuare operazioni di cabotaggio con veicoli presi a noleggio. Come già spiegato in precedenza, tale interdizione è giustificata per il fatto che malgrado le iniziative già prese a livello comunitario per assicurare a termine un'armonizzazione, delle divergenze importanti sussistono fra Stati membri sia in materia fiscale che per il controllo tecnico dei veicoli. D'altra parte, la liberalizzazione completa del cabotaggio stradale interverrà solo a partire dal 1° luglio 1998 dopo un periodo transitorio.

⁶ GU n. L 279 del 12.11.1993, pag. 32.

Articolo 3

Si propone di sopprimere il vecchio articolo 3 che faceva ripetizione con la versione attuale dell'articolo 2. Tuttavia, tenuto conto che la fiscalità dei trasporti stradali non è sufficientemente armonizzata e onde evitare ogni distorsione fiscale fra le operazioni di trasporto internazionale, si propone di introdurre un nuovo articolo 3. Per evitare l'utilizzazione su una base permanente dei veicoli presi a noleggio, questo articolo prevede la possibilità per gli Stati membri di limitare la validità del contratto di noleggio dei veicoli noleggiati in altri Stati membri diversi da quello di stabilimento del noleggiatore per effettuare le operazioni di trasporto internazionale. Questa limitazione nel tempo dovrebbe rimanere d'applicazione finché le tasse e i tassi di queste tasse siano stati armonizzati maggiormente in seno dell'Unione europea. Questa questione va, in effetti, oltre il contesto della presente proposta.

Articolo 4

Questo articolo stabilisce che la direttiva non pregiudica le normative degli Stati membri che prevedano condizioni meno restrittive ed è analogo all'articolo 4 della direttiva 84/647/CEE modificata.

Articolo 5

Il nuovo articolo 5 precisa che la direttiva non riguarda l'applicazione negli Stati membri delle norme in materia fiscale in quanto i veicoli noleggiati sono sottoposti alle norme fiscali dello Stato membro d'immatricolazione.

Articolo 6

Nessun commento.

Articolo 7

L'articolo 7 precisa che tale proposta costituisce un nuovo passo avanti verso una liberalizzazione completa in materia di noleggio di veicoli per il trasporto di merci su strada.

A tal fine, la Commissione presenterà al Consiglio prima del luglio 1998 un rapporto sull'applicazione della nuova direttiva. In funzione delle conclusioni del rapporto e della situazione del mercato dopo che il cabotaggio sarà stato totalmente liberalizzato, la Commissione presenterà prima del luglio 1999 una proposta per continuare sempre di più sulla via del processo di liberalizzazione.

Articoli 8, 9, 10 e 11

Nessun commento.

E. INTERESSE PER LO SPAZIO ECONOMICO EUROPEO

Conformemente all'articolo 99 dell'accordo SEE, i paesi dell'EFTA sono stati consultati sulla proposta.

PROPOSTA DI DIRETTIVA DEL CONSIGLIO

RELATIVA ALL'UTILIZZAZIONE DI VEICOLI NOLEGGIATI SENZA CONDUCENTE PER IL TRASPORTO DI MERCI SU STRADA

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 75,

vista la proposta della Commissione¹,

in cooperazione con il Parlamento europeo²,

visto il parere del Comitato economico e sociale³,

considerando che per ragioni di chiarezza e di razionalità è opportuno, in occasione delle nuove modifiche, procedere ad una rifusione della direttiva 84/647/CEE del Consiglio del 19 dicembre 1984 relativa all'utilizzazione di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada⁴;

considerando che, in base al principio della sussidiarietà, occorre adottare un'azione a livello di Unione europea onde eliminare gli ostacoli su tutto il territorio dell'Unione;

¹ GU n. C

² GU n. C

³ GU n. C

⁴ GU n. L 335 del 22.12.1984, p. 72. Direttiva modificata dalla Direttiva 90/398/CEE (GU n. L 202 del 31.7.1990, p. 46)

considerando che, sotto il profilo macroeconomico, l'utilizzazione di veicoli noleggiati consente in alcune situazioni di ripartire le risorse in maniera ottimale, limitando così gli sprechi nella produzione;

considerando che, sotto il profilo microeconomico, questa possibilità apporta una certa flessibilità all'organizzazione dei trasporti, aumentando così la produttività delle imprese interessate;

considerando che nel mercato interno le operazioni di trasporto di merci dovrebbero essere facilitate;

considerando che un'impresa deve poter noleggiare un veicolo in uno Stato membro diverso da quello in cui è stabilita onde effettuare operazioni di trasporto internazionale;

considerando che agli Stati membri non può più essere consentito di escludere dal campo di applicazione della direttiva le operazioni effettuate per conto proprio con veicoli aventi un peso totale ammissibile a pieno carico superiore a sei tonnellate;

considerando che la direttiva 84/647/CEE contiene clausole restrittive sui due punti indicati in precedenza che, se abolite, consentirebbero una migliore gestione finanziaria e una riduzione dei costi per i trasportatori che operano per conto proprio o per conto terzi;

considerando che la direttiva 93/89/CEE del Consiglio del 25 ottobre 1993 relativa all'applicazione da parte degli Stati membri delle tasse su taluni autoveicoli commerciali adibiti al trasporto di merci su strada, nonché dei pedaggi e diritti d'utenza riscossi per l'uso di alcune infrastrutture⁵, enumera "le tasse sui veicoli" che esistono in tutti gli Stati membri.

⁵ GU n. L 279 del 12.11.1993, p. 32

considerando che il sistema fiscale nel settore del trasporto su strada non è ancora sufficientemente armonizzato e per evitare distorsioni fiscali nelle operazioni di trasporto internazionale, è preferibile riconoscere agli Stati membri la possibilità, in circostanze giustificate dall'esigenza di evitare l'utilizzazione su base permanente dei veicoli presi a noleggio, di limitare in una certa misura la validità del contratto di noleggio dei veicoli noleggiati in uno Stato membro diverso da quello di stabilimento del noleggiatore;

considerando che è opportuno seguire l'applicazione della presente direttiva basandosi su un rapporto che sarà presentato dalla Commissione e prevedere eventuali azioni future in questo campo in funzione di tale rapporto.

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Ai sensi della presente direttiva:

- per «veicoli» si intendono: veicoli a motore, rimorchi, semirimorchi o un insieme di veicoli, destinati esclusivamente al trasporto di merci;
- per «veicoli noleggiati» si intendono i veicoli che, contro remunerazione e per un determinato periodo, sono messi a disposizione di un'impresa che effettua trasporti di merci su strada per conto terzi o per conto proprio, previa conclusione di un contratto con l'impresa che fornisce i veicoli.

84/647/CEE

per «tasse sui veicoli» s'intendono quelle definite all'articolo 3 della direttiva 93/89/CEE.

Articolo 2

Ogni Stato membro ammette che siano utilizzati nel suo territorio, ai fini del traffico tra Stati membri, veicoli presi a noleggio da imprese stabilite nel territorio di un ~~altro~~ Stato membro a condizione che:

- 1) il veicolo sia immatricolato o messo in circolazione conformemente alla legislazione di ~~quest'ultimo~~ dello Stato membro di noleggio;
- 2) il contratto preveda unicamente la messa a disposizione del veicolo senza conducente e non sia abbinato ad un contratto di servizio concluso con la stessa impresa e riguardante il personale di guida o di accompagnamento;

84/647/CEE

- 3) il veicolo noleggiato sia esclusivamente a disposizione dell'impresa che lo utilizza, per la durata del contratto di noleggio;
- 4) il veicolo noleggiato sia guidato dal personale proprio dell'impresa che lo utilizza;
- 5) il rispetto delle condizioni sovraindicate sia comprovato dai seguenti documenti, che devono trovarsi a bordo del veicolo:
 - a) contratto di noleggio o estratto autentificato del contratto contenente in particolare il nome del noleggiante, il nome del noleggiatore, la data e la durata del contratto e l'identificazione del veicolo;
 - b) qualora non sia il conducente a noleggiare il veicolo, contratto di lavoro del conducente o estratto autentificato del contratto, contenente in particolare il nome del datore di lavoro, il nome del dipendente, la data e la durata del contratto di lavoro, o un foglio paga recente.

I documenti di cui alle lettere a) e b) possono eventualmente essere sostituiti da un documento equivalente rilasciato dalle autorità competenti dello Stato membro.

ARTICOLO 3

In circostanze debitamente giustificate dall'esigenza di evitare l'utilizzazione su base permanente di veicoli presi a noleggio, gli Stati membri possono introdurre disposizioni che limitino il periodo di validità dei contratti di noleggio dei veicoli noleggiati in altri Stati membri diversi da quello di stabilimento del noleggiatore per effettuare delle operazioni di trasporto internazionale. Il periodo limite del contratto di noleggio non potrebbe in ogni caso essere inferiore a due mesi.

Articolo 4

La presente direttiva non pregiudica la regolamentazione di uno Stato membro che preveda, per l'utilizzazione dei veicoli presi a noleggio, condizioni meno restrittive di quelle previste ~~agli articoli 2 e 3~~ all'articolo 2

84/647/CEE

ARTICOLO 5

L'impresa che noleggia un veicolo non è obbligata ad immatricolarlo nello Stato membro in cui è stabilita né, di conseguenza, a pagare le " tasse sui veicoli", di cui all'articolo 1, corrispondenti a tale veicolo.

ARTICOLO 6

Fatto salvo l'articolo 2

~~Fatti salvi gli articoli 2 e 3~~, la presente direttiva non pregiudica l'applicazione delle norme relative nazionali e comunitarie

84/647/CEE
(articolo 5)

- all'organizzazione di mercato dei trasporti di merci su strada, effettuati per conto terzi e per conto proprio, in particolare all'accesso al mercato e al contingentamento delle capacità di trasporto su strada;
- ~~ai prezzi e~~ alle condizioni di trasporto nel settore del trasporto di merci su strada;
- alla formazione dei prezzi di noleggio;
- all'importazione dei veicoli;
- alle condizioni di accesso all'attività o alla professione di noleggiatore di veicoli stradali;

- ai diritti d'utenza;

- all'imposta sul valore aggiunto.

ARTICOLO 7

Prima del luglio 1998 la Commissione presenterà al Consiglio un rapporto sull'applicazione della presente direttiva nella prospettiva di pervenire ad una liberalizzazione completa in materia di utilizzazione di veicoli di trasporto stradale.

Su base delle conclusioni di tale rapporto e della situazione del mercato in seguito all'eliminazione di ogni contingentamento per gli operazioni di cabotaggio, la Commissione presenterà prima del luglio 1999 una proposta di modifica per estendere il campo di applicazione de la direttiva.

ARTICOLO 8

La direttiva 84/647/CEE⁶ viene abrogata, fatti salvi gli obblighi degli Stati membri relativi ai termini di trasposizione indicati all'allegato I, parte B, a partire della data di entrata in vigore della presente direttiva, fissata all'articolo 9.

I riferimenti fatti alla direttiva abrogata si considerano come fatti alla presente direttiva ed essi devono essere letti secondo la tabella di corrispondenza figurante nell'allegato II.

⁶ Comprese le disposizioni che l'hanno modificata, ossia : la direttiva 90/398/CEE

ARTICOLO 9

Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 31 dicembre 1996. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate da un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.

ARTICOLO 10

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla sua pubblicazione nella Gazzetta ufficiale delle Comunità europee.

ARTICOLO 11

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

} 84/647/CEE
(articolo 9)

Fatto a Bruxelles, il

Per il Consiglio

Il Presidente

ALLEGATO I

PARTE A

Direttive abrogate (di cui all'articolo 8)

1. Direttiva 84/647/CEE all'eccezione dell'articolo 6
2. Direttiva 90/398/CEE

PARTE B

Termini di trasposizione in legge nazionale

Direttiva	Data limite di trasposizione
84/647/CEE (GU n. L 335 del 22.12.1984, p. 72)	30 giugno 1986
90/398/CEE (GU n. L 202 del 31.7.1990, p. 46)	31 dicembre 1990

ALLEGATO II

TABELLA DI CORRISPONDENZE

<u>Presente direttiva</u>	<u>Direttiva 84/647/CEE</u>
Art. 1	Art. 1
Art. 2	Art. 2
Art. 3	-
Art. 4	Art. 4, paragrafo 1
Art. 5	-
Art. 6	Art. 5
-	Art. 6
Art. 7	-
Art. 8	-
Art. 9, paragrafo 1	Art. 7
-	Art. 8
Art. 9, paragrafo 2	-
Art. 10	-
Art. 11	Art. 9

VALUTAZIONE DELL'IMPATTO

IMPATTO DELLA PROPOSTA SULLE IMPRESE, CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLE PICCOLE E MEDIE IMPRESE (PMI)

Denominazione della proposta: Proposta di direttiva del Consiglio relativa all'utilizzazione di veicoli noleggiati per il trasporto di merci su strada

La proposta

1. Tenuto conto del principio di sussidiarietà, esporre i motivi per i quali è necessaria una legislazione comunitaria in questo settore e gli obiettivi principali

Una legislazione comunitaria si rivela necessaria per assicurare l'armonizzazione nel settore dei veicoli noleggiati. Nel 1984⁷ fu compiuto un primo passo in questa direzione; sebbene nel 1990⁸ si sia proceduto ad un'ulteriore armonizzazione, una serie di restrizioni permangono tuttora in tale settore. Dal 1993 il mercato intracomunitario dei trasporti su strada è liberalizzato. In questo contesto è dunque necessario un regime di noleggio dei veicoli più flessibile: le imprese che operano nel settore dei trasporti su strada devono disporre degli strumenti adatti ad esercitare la loro attività in questo mercato liberalizzato e devono dunque poter noleggiare veicoli nello Stato membro in cui forniscono il servizio; inoltre, non devono esserci restrizioni basate su una distinzione tra le varie categorie di imprese e di veicoli, come avviene attualmente.

Questa ulteriore armonizzazione aumenterà la flessibilità del settore dei trasporti.

La proposta presenta le seguenti caratteristiche fondamentali:

- introduce la possibilità di noleggiare veicoli in ogni Stato membro al fine di trasportare merci tra gli Stati membri;
- abolisce la distinzione fra il trasporto per conto proprio e per conto terzi, in quanto ad entrambi si applicano gli stessi criteri per il noleggio di veicoli.

L'impatto sulle imprese

2. Determinare l'incidenza della proposta:

- Quali settori di attività ?

⁷ GU n. L 335 del 22.12.1984, pag. 72.

⁸ GU n. L 202 del 31.7.1990, pag. 46.

Trasportatori su strada e operatori che effettuano il trasporto su strada per conto proprio.

- sulle diverse dimensioni delle imprese

Non c'è nessuna distinzione per quanto riguarda le dimensioni delle imprese; tuttavia, circa l'80% delle imprese del settore del trasporto su strada sono PMI.

- specificare se esistono particolari aree geografiche della Comunità in cui sono concentrate tali imprese

La percentuale di PMI negli Stati membri del Sud è relativamente significativa.

3. Precisare gli obblighi imposti alle imprese per conformarsi alla proposta

Non ci sono obblighi; la proposta offre solo la possibilità di fornire i servizi di trasporto in modo più flessibile.

4. Definire la prevedibile incidenza economica della proposta:

- sull'occupazione

Nessuna.

- sugli investimenti e sulla costituzione di nuove imprese

Nessuna

- sulla competitività delle imprese

Un regime più flessibile nel settore del noleggio dei veicoli aumenterà la competitività del trasporto su strada. Razionalizzando la capacità di trasporto si aumenterà l'efficienza del trasporto su strada, verrà migliorata la produttività dei veicoli e del personale, l'offerta sarà adeguata alla domanda e ridurrà i costi operativi. Una tale flessibilità consentirà inoltre ai piccoli trasportatori di migliorare la loro gestione finanziaria e ridurre i costi fissi noleggiando veicoli quando i loro non sono disponibili o quando devono far fronte a una domanda eccezionale. La richiesta di noleggio di veicoli aumenterà soprattutto ora che il mercato interno dei trasporti è stato in gran parte liberalizzato⁹. Noleggiando i veicoli, le piccole imprese avranno pertanto la possibilità di soddisfare un aumento temporaneo della domanda.

⁹ Per il trasporto su strada, cfr. i regolamenti (CEE) 881/92 e 3118/93.

5. Indicare se la proposta contiene misure destinate a tener conto della situazione specifica delle PMI (requisiti più limitati o diversi, ecc.)

No.

Consultazione

6. Elencare le organizzazioni consultate in merito alla proposta ed esporre le principali osservazioni

Il 6 settembre 1993 si è tenuto un incontro di consultazione in merito alla revisione della direttiva 84/647/CEE relativa all'utilizzazione di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada, cui hanno partecipato le seguenti organizzazioni: ECATRA (European Car and Truck Rental Association), IRU (Unione trasporti stradali internazionali), UNICE (Unione delle Confederazioni delle industrie della Comunità europea) e EUROPEAN TRANSPORT WORKERS UNION.

Tutte queste organizzazioni si sono pronunciate in favore della soppressione delle restrizioni ancora esistenti in materia di noleggio di veicoli in uno Stato membro diverso da quello in cui è stabilita l'impresa. Per quanto riguarda le restrizioni esistenti relative al trasporto per conto proprio, la maggior parte di queste organizzazioni hanno chiesto di sopprimerle ugualmente. Per contro, la maggioranza di queste organizzazioni hanno espresso delle serie riserve circa un'eventuale possibilità di noleggiare dei veicoli con conducente che, secondo il loro punto di vista, porrebbe dei problemi in materia di protezione sociale.

La Commissione ha preso in considerazione l'opinione delle organizzazioni professionali consultate in occasione della preparazione di questo nuovo testo legislativo e, di conseguenza, ha concentrato la sua proposta su dei punti dove si era manifestata una volontà di agire, cioè la soppressione delle restrizioni relative al trasporto per conto proprio e la possibilità di noleggiare dei veicoli in uno Stato membro diverso da quello di stabilimento dell'impresa.

ISSN 0254-1505

COM(95) 2 def.

DOCUMENTI

IT

07

N. di catalogo : CB-CO-95-035-IT-C

ISBN 92-77-85305-0

Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee
L-2985 Lussemburgo