

Proposta del 1997	Modifiche rispetto alla direttiva del 1993	Proposta
Allegato 1.3(a), (b) e (c)	Modificano, rispettivamente, l'allegato III, punti 1, 3, e 4	Il regime della copertura patrimoniale in materia di cambi viene esteso all'oro; il punto 3 (a) trasforma inoltre la «franchigia» de minimis del 2% in una soglia per l'applicazione di una copertura patrimoniale più elevata
Allegato I.3(d)	Sostituisce l'allegato III, 7	Ove le autorità nazionali dispongano un modello per il calcolo della copertura patrimoniale in materia di cambi sono ora richiesti standard identici a quelli applicati ai modelli interni
Allegato I.4 (a), (b) e (c)	Modifica l'allegato V, punti 2, 4, 6 e 7	Consente di utilizzare il capitale della terza categoria (prestiti postergati a breve) per soddisfare la copertura patrimoniale in materia di rischi su merci e su portafoglio di negoziazione calcolati mediante modelli interni
Allegato I.5(a) e (b)	Modifica l'allegato VI, punti 2 (i) e 8 (2)	Estende le disposizioni relative ai grandi fidi ai rischi coperti da modelli interni
Allegato II	Inserisce i nuovi allegati VII e VIII	L'allegato VII applica le disposizioni di Basilea relative alle merci, mentre l'allegato VIII tiene conto delle disposizioni di Basilea per quanto si riferisce ai modelli interni

Parere del Comitato economico e sociale in merito alla «Proposta di direttiva del Consiglio relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi»⁽¹⁾

(98/C 19/05)

Il Consiglio, in data 5 agosto 1997, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 75 del Trattato che istituisce la Comunità europea, di consultare il Comitato economico e sociale in merito alla proposta di cui sopra.

La Sezione «Industria, commercio, artigianato e servizi», incaricata di preparare i lavori del Comitato in materia, ha formulato il parere sulla base del rapporto introduttivo del relatore Kubenz, in data 8 ottobre 1997.

Il Comitato ha adottato il 29 ottobre 1997, nel corso della 349^a sessione plenaria con 99 voti favorevoli, un voto contrario e 3 astensioni, il seguente parere.

1. Preambolo

1.1. Nel 1996 nella Comunità europea risultavano immatricolati ben 22 032 000 autocarri e 164 553 000 autovetture per un totale di 185 585 000 veicoli a motore⁽²⁾ e 20 000 000 rimorchi⁽³⁾.

1.2. In Germania annualmente i passaggi di proprietà di veicoli e rimorchi usati ammontano al 20% circa del parco veicoli esistente. L'ordine di grandezza dei passaggi di proprietà nell'Unione europea è di diverse decine di milioni l'anno.

1.3. Dal 1° gennaio 1993 il mercato interno dell'Unione europea costituisce uno spazio senza frontiere interne, nella quale vige la libera circolazione delle merci, delle persone, dei servizi e dei capitali. Da tale data gli Stati membri applicano la Direttiva 70/156/CEE⁽⁴⁾ del Consiglio del 6 febbraio 1970 concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative

⁽¹⁾ GU C 202 del 2. 7. 1997, pag. 13.

⁽²⁾ Dati ufficiali suddivisi per paesi forniti dalla DG III della Commissione europea.

⁽³⁾ Stima del Comitato economico e sociale.

⁽⁴⁾ GUL 42 del 23. 2. 1970, pag. 1 — Parere del CES: GU C 48 del 16. 4. 1969, pag. 14.

all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi [modificata da ultimo dalla Direttiva 97/27/CEE ⁽¹⁾]. La direttiva prevede che le attuali procedure di omologazione dei veicoli degli Stati membri vengano progressivamente sostituite da una procedura di omologazione comunitaria per i vari tipi di veicolo. Stando alle disposizioni delle direttive, indipendentemente dalle considerazioni fiscali, i veicoli nuovi per i quali è stata concessa una «omologazione comunitaria» possono venir immatricolati, venduti e messi in circolazione in qualsiasi altro Stato membro su presentazione di un certificato di conformità valido (Certificate of Conformity: COC).

1.4. Dal 1° gennaio 1993, ai veicoli della categoria M1 e cioè ai «veicoli destinati al trasporto di persone aventi al massimo otto posti a sedere oltre al sedile del conducente» ⁽²⁾ viene applicato opzionalmente il sistema comunitario di omologazione, e a partire dal 1° gennaio 1996 tale sistema è obbligatorio per i nuovi veicoli di categoria M1.

1.5. Per i veicoli nuovi e per i passaggi di proprietà, la carta di circolazione viene rilasciata al momento dell'omologazione, dopo che è stata loro attribuita una targa ufficiale nazionale.

1.6. La carta di circolazione permette inoltre al proprietario del veicolo o al rivenditore di metterlo in vendita sul mercato interno, o di re-immatricolarlo in caso di cambiamento di residenza in un altro Stato dell'Unione europea ⁽³⁾.

2. Introduzione

2.1. La proposta di direttiva in esame intende armonizzare forma e contenuti delle carte di circolazione nell'Unione europea.

2.2. La proposta di direttiva prevede disposizioni basate sull'articolo 75 del Trattato che istituisce la Comunità europea (politica comune dei trasporti).

2.3. L'armonizzazione proposta dalla direttiva intende conseguire i seguenti obiettivi:

- facilitare, per i veicoli immatricolati in uno Stato membro, la circolazione stradale sul territorio degli altri Stati membri semplificando il controllo delle carte di circolazione da parte delle autorità nazionali competenti;
- permettere di verificare, sui veicoli in circolazione, l'applicazione della Direttiva 91/439/CEE concernente la patente di guida ⁽⁴⁾;

- migliorare il funzionamento del mercato interno facilitando, all'atto dell'immatricolazione di un veicolo in uno Stato membro diverso da quello di origine, la comprensione dei documenti di immatricolazione;

- migliorare il funzionamento del mercato interno facilitando inoltre, all'atto dell'immatricolazione di un veicolo in uno Stato membro diverso da quello di origine, la verifica dei requisiti del proprietario del veicolo.

3. Osservazioni generali

3.1. Il Comitato accoglie con soddisfazione la proposta della Commissione volta ad armonizzare la carta di circolazione.

4. Osservazioni particolari

4.1. Il Comitato esprime particolar soddisfazione per l'intenzione di impostare la carta di circolazione sulla base della Convenzione di Vienna ⁽⁵⁾.

4.2. Il Comitato ricorda tuttavia la necessità di riprendere nelle disposizioni dell'Unione europea per lo meno il campo d'applicazione della normativa della ECE ⁽⁶⁾, dato che tale convenzione viene accettata attualmente al di fuori dell'Unione ed in particolare nei paesi dell'Europa orientale.

4.3. Il Comitato caldeggia lo sviluppo di un sistema elettronico nell'intera Unione europea, tramite il quale sia possibile ottenere i dati di immatricolazione dei veicoli a partire dal numero di telaio.

4.3.1. Alcuni Stati membri (Danimarca, Regno Unito e Svezia) non impongono al conducente di un veicolo che circola sul territorio nazionale di avere con sé la relativa carta di circolazione. In questi Stati membri le autorità nazionali competenti utilizzano un sistema che permette di accedere, all'atto di un controllo stradale, al registro nazionale automobilistico il quale contiene, tra l'altro, tutti i dati che figurano sulla carta di circolazione.

4.3.2. La Commissione sta attualmente esaminando il progetto «TADIA» che dovrebbe permettere lo scambio su scala europea dei dati della certificazione di conformità comunitaria (COC). «TADIA» potrebbe servire come base per il controllo elettronico dei veicoli.

4.3.3. Si raccomanda come soluzione transitoria, sino all'introduzione del controllo elettronico diretto dei veicoli, l'utilizzazione di tesserini in plastica, forniti di un'unità di memoria. Si tratta di una soluzione che può venir immediatamente applicata, senza che sia necessario passare prima per la fase dei moduli su carta.

⁽¹⁾ GUL 18 del 21. 1. 1997, pag. 7 — Parere del CES: GU C 49 del 24. 2. 1992, pag. 5.

⁽²⁾ Si veda l'allegato II della Direttiva 70/156/CEE.

⁽³⁾ Si veda anche la «Comunicazione della Commissione concernente le procedure di omologazione e di immatricolazione di veicoli già immatricolati in un altro Stato membro» (96/C 143/04) — GU C 143 del 15. 5. 1996, pag. 4.

⁽⁴⁾ GU L 237 del 24. 8. 1991, pag. 1 — Parere del Comitato economico e sociale: GU C 301 del 13. 11. 1995.

⁽⁵⁾ Convenzione sulla circolazione stradale, firmata a Vienna l'8 novembre 1968, comprendente gli emendamenti entrati in vigore il 3 settembre 1993. Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite.

⁽⁶⁾ ECE = Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite.

4.3.4. Qualora vengano utilizzati formulari su carta, i dati dovrebbero perlomeno poter esser letti elettronicamente (ad esempio utilizzando i codici a barre).

4.4. Il Comitato concorda nel ritenere imprescindibile che la carta di circolazione sia suddivisa in due parti.

4.4.1. In linea di principio la seconda parte della carta di circolazione non dovrà venir conservata nel veicolo. Ciò ostacolerà la rivendita dei veicoli rubati, dato che non sarà possibile pretendere d'aver acquistato in buona fede dei veicoli rubati se non si presenta la seconda parte della carta di circolazione. Si tratta di una procedura che ha dato ottima prova in Germania e nei Paesi Bassi, e che dovrebbe venir introdotta anche in Belgio.

4.4.2. Il rilascio dei documenti di circolazione in due parti permetterà inoltre di certificare la proprietà del veicolo, come avviene attualmente in alcuni Stati membri nei quali esiste un certificato di proprietà.

4.5. *Articoli 6 e 7*

4.5.1. Il Comitato approva il fatto che il comitato che assiste la Commissione conformemente alla Direttiva 96/47/CE⁽¹⁾, che modifica la Direttiva 91/439/CE concernente la patente di guida, proceda agli adeguamenti degli allegati al progresso tecnico, conformemente alla procedura prevista all'articolo 7.

4.6. *Articolo 8*

4.6.1. I termini previsti per il recepimento della direttiva sembrano sufficienti ed opportuni.

4.7. *Allegato I*

4.7.1. Per uniformare ampiamente il formato delle carte di circolazione non andrebbero stabilite dimensioni massime, bensì un formato esatto, analogamente a quanto avviene per la direttiva sulle patenti di guida nell'Unione europea. In tal modo si impedirà che i diversi formati nazionali compromettano l'uniformazione auspicata e verranno evitati eventuali problemi di leggibilità elettronica dei documenti.

⁽¹⁾ GUL 235 del 17. 9. 1996, pag.1.

4.7.2. I dati che servono unicamente al controllo del veicolo in caso di ispezione ufficiale potrebbero venir codificati, per occupare meno spazio sul documento. Ciò non presenterebbe alcun problema con un formato armonizzato che garantisca la leggibilità elettronica.

4.7.3. Tra le misure volte ad aumentare la protezione contro le falsificazioni si raccomanda di aggiungere l'apposizione di ologrammi come ulteriore trattato dell'Allegato I, parte I, punto II, e dell'Allegato I, parte II, punto II, della direttiva.

4.7.4. Per quanto riguarda i requisiti di qualità della carta, si raccomanda di utilizzare almeno parametri equivalenti a quelli della patente di guida europea, per prolungare la validità della carta di circolazione e migliorarne la protezione contro le falsificazioni.

4.8. *Allegato I, Parte I, punto VII, ed Allegato I, Parte II, Punto VII*

4.8.1. Modificare il testo nel seguente modo:

«La carta di circolazione può includere ulteriori dati, utilizzando i relativi codici, solo qualora gli stessi figurino nel certificato di conformità (COC) emesso dal fabbricante sulla base dell'omologazione comunitaria o siano direttamente deducibili da tale documentazione mediante un semplice calcolo.»

4.9. *Rimorchi*

4.9.1. Qualora più rimorchi siano stati immatricolati per lo stesso titolare, andrebbe utilizzato e presentato in caso di controllo, al posto della carta di circolazione, un elenco dei rimorchi autorizzati per il medesimo titolare, rilasciato dall'ufficio di immatricolazione.

4.10. La direttiva non riguarda le procedure nazionali specifiche esistenti, che rimangono immutate. Sarebbe tuttavia auspicabile poter utilizzare permessi di circolazione uniformi per i veicoli che non vengono immatricolati mediante omologazione comunitaria.

4.10.1. Ciò riguarda attualmente tutte le categorie di veicoli per i quali non è ancora possibile l'omologazione comunitaria, nonché i veicoli che possono continuare ad essere omologati a livello nazionale anche dopo l'entrata in vigore della procedura comunitaria di omologazione per i veicoli M1, e per tutte le altre categorie di veicoli che seguano una procedura di omologazione specifica.

Bruxelles, 29 ottobre 1997.

*Il Presidente
del Comitato economico e sociale*

Tom JENKINS