

Edizione
in lingua italiana

Comunicazioni ed informazioni

<u>Numero d'informazione</u>	Sommario	Pagina
	<i>I Comunicazioni</i>	
	Consiglio	
97/C 164/01	Posizione comune (CE) n. 21/97, del 14 aprile 1997, definita dal Consiglio, deliberando in conformità della procedura di cui all'articolo 189 C del trattato che istituisce la Comunità europea, in vista dell'adozione di un regolamento del Consiglio che modifica il regolamento (CEE) n. 684/92 relativo alla fissazione di norme comuni per i trasporti internazionali di viaggiatori effettuati con autobus	1
97/C 164/02	Posizione comune (CE) n. 22/97, del 14 aprile 1997, definita dal Consiglio, deliberando in conformità della procedura di cui all'articolo 189 C del trattato che istituisce la Comunità europea, in vista dell'adozione di un regolamento del Consiglio che stabilisce le condizioni per l'ammissione dei vettori non residenti ai trasporti nazionali su strada di persone in uno Stato membro	17
97/C 164/03	Posizione comune (CE) n. 23/97, del 14 aprile 1997, definita dal Consiglio, deliberando in conformità della procedura di cui all'articolo 189 C del trattato che istituisce la Comunità europea, in vista dell'adozione di un regolamento del Consiglio per il rafforzamento della sorveglianza delle posizioni di bilancio nonché della sorveglianza e del coordinamento delle politiche economiche	26

I

(Comunicazioni)

CONSIGLIO

POSIZIONE COMUNE (CE) N. 21/97

definita dal Consiglio il 14 aprile 1997

in vista dell'adozione del regolamento (CE) n. .../97 del Consiglio, del ..., che modifica il regolamento (CEE) n. 684/92 relativo alla fissazione di norme comuni per i trasporti internazionali di viaggiatori effettuati con autobus

(97/C 164/01)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 75, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato economico e sociale⁽²⁾,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 189 C del trattato⁽³⁾,

(1) considerando che, a norma dell'articolo 75, paragrafo 1, lettera a) del trattato, la definizione di una politica comune dei trasporti comporta, fra l'altro, l'adozione di norme comuni applicabili ai trasporti internazionali di viaggiatori su strada;

(2) considerando che siffatte norme sono contenute nel regolamento (CEE) n. 684/92 del Consiglio, del 16 marzo 1992, relativo alla fissazione di norme comuni per i trasporti internazionali di viaggiatori effettuati con autobus⁽⁴⁾;

(3) considerando che l'articolo 20 del regolamento (CEE) n. 684/92 prevede che la Commissione pre-

senti al Consiglio, anteriormente al 1° luglio 1995, una relazione sull'applicazione di tale regolamento e che il Consiglio adotti, anteriormente al 1° gennaio 1997, su proposta della Commissione, norme relative allo snellimento delle procedure, compresa, in funzione della conclusione della relazione, l'abolizione delle autorizzazioni;

(4) considerando che occorre semplificare e migliorare la definizione dei differenti servizi di trasporto internazionale effettuati con autobus; che tali servizi possono essere classificati come servizi regolari, servizi regolari specializzati e servizi occasionali; che pertanto la categoria di servizio a navetta può essere soppressa;

(5) considerando che occorre prevedere un regime di accesso al mercato non soggetto ad autorizzazione per tutti i servizi occasionali, per i servizi regolari specializzati, nonché per tutti i servizi per conto proprio;

(6) considerando che occorre mantenere il regime di autorizzazione per i servizi regolari, introducendo nel contempo una certa flessibilità nelle condizioni di esercizio di tali servizi;

(7) considerando che per preservare la concorrenza intermodale occorre eliminare, dopo un certo periodo di tempo, la priorità della ferrovia qualora sia introdotto un servizio a mezzo autobus;

(8) considerando che, al fine di facilitare il controllo delle operazioni di trasporto, è necessario che tutti i sistemi di trasporto internazionali di viaggiatori su strada per conto terzi siano soggetti ad una licenza

⁽¹⁾ GU n. C 203 del 13. 7. 1996, pag. 11.

⁽²⁾ Parere espresso il 27 novembre 1996 (GU n. C 66 del 3. 3. 1997, pag. 23).

⁽³⁾ Parere del Parlamento europeo del 27 novembre 1996 (GU n. C 380 del 16. 12. 1996, pag. 40), posizione comune del Consiglio del 14 aprile 1997 e decisione del Parlamento europeo del ... (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

⁽⁴⁾ GU n. L 74 del 20. 3. 1992, pag. 1.

comunitaria, redatta secondo un modello armonizzato e rilasciata in base ad una procedura amministrativa rapida e efficace;

- (9) considerando che è necessario rendere più flessibili taluni termini previsti per la procedura di rilascio dell'autorizzazione;
- (10) considerando che spetta agli Stati membri adottare le misure necessarie per l'esecuzione del presente regolamento, soprattutto per quanto riguarda le sanzioni, che devono essere effettive, proporzionate e dissuasive;
- (11) considerando che occorre prevedere che la Commissione sia assistita da un comitato consultivo all'atto dell'adozione di misure di esecuzione del regolamento relativamente ai documenti di trasporto;
- (12) considerando la necessità di prevedere un termine appropriato per l'introduzione della licenza comunitaria;
- (13) considerando che è necessario verificare l'applicazione del presente regolamento sulla base di una relazione che dovrà essere presentata dalla Commissione,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (CEE) n. 684/92 è modificato come segue:

1) All'articolo 2

- al punto 1.1, è aggiunto il seguente comma: «Il carattere regolare del servizio non è compromesso da un adeguamento delle condizioni di esercizio del servizio stesso.»;
- al punto 1.2, la lettera d) è soppressa;
- al punto 1.3 sono soppressi i termini «l'introduzione in servizio di veicoli di rinforzo e di maggiori frequenze»;
- il punto 2 è soppresso;
- Il testo del punto 3.1 è sostituito dal seguente:

«3.1. Per servizi occasionali si intendono i servizi che non rispondono né alla definizione di servizi regolari, né alla definizione di servizi regolari specializzati, e che sono principalmente caratterizzati dal fatto di trasportare gruppi costituiti su richiesta di un committente o del vettore stesso.

L'organizzazione di servizi paralleli o temporanei, paragonabili ai servizi regolari esistenti e che servono la stessa clientela di questi ultimi, è soggetta ad autorizzazione secondo la procedura stabilita alla sezione II.»;

- il punto 3.2 è soppresso;
- al punto 3.4 secondo comma, le parole «previa consultazione degli Stati membri» sono sostituite da «secondo la procedura di cui all'articolo 16 bis»;
- il testo del punto 4 è sostituito dal seguente:

«4. Trasporti per conto proprio

Per trasporti per conto proprio si intendono i trasporti effettuati senza fine di lucro o commerciale, da una persona fisica o giuridica, a condizione che:

- l'attività di trasporto costituisca soltanto un'attività accessoria per tale persona fisica o giuridica,
- i veicoli utilizzati siano di proprietà della persona fisica o giuridica, ovvero siano stati acquistati a rate dalla medesima o abbiano costituito oggetto di un contratto di leasing a lungo termine e siano guidati da un dipendente di tale persona fisica o giuridica o dalla persona fisica stessa.»;

- 2) All'articolo 3, paragrafo 1, il testo del primo trattino è modificato come segue:

«— sia autorizzato nello Stato di stabilimento ad effettuare trasporti a mezzo autobus sotto forma di servizi regolari, compresi i servizi regolari specializzati, o di servizi occasionali;»;

- 3) È inserito l'articolo seguente:

«Articolo 3 bis

Licenza comunitaria

1. Per effettuare trasporti internazionali di viaggiatori a mezzo autobus, i vettori per i quali ricorrono le condizioni di cui all'articolo 3, paragrafo 1 devono essere titolari di una licenza comunitaria rilasciata dalle autorità competenti dello Stato membro di stabilimento secondo il modello che figura nell'allegato.

2. Le autorità competenti dello Stato membro di stabilimento rilasciano al titolare l'originale della licenza comunitaria, custodito dal vettore, e il numero di copie conformi corrispondenti al numero dei veicoli utilizzati per il trasporto internazionale di viaggiatori dei quali il titolare della licenza comunitaria dispone in virtù di un diritto assoluto di

proprietà o ad altro titolo, in particolare in virtù di un contratto d'acquisto rateale, di un contratto di locazione o di un contratto di leasing.

3. La licenza comunitaria è redatta a nome del vettore. Essa non può essere da questi ceduta a terzi. Una copia certificata conforme della licenza comunitaria deve trovarsi a bordo del veicolo ed essere esibita ad ogni richiesta degli agenti preposti al controllo.

4. La licenza comunitaria è rilasciata per una durata di cinque anni ed è rinnovabile.

5. La licenza comunitaria sostituisce il documento rilasciato dalle autorità competenti dello Stato di stabilimento che attesta che il vettore è autorizzato al trasporto internazionale di viaggiatori su strada.

6. Al momento della presentazione di una domanda di licenza nonché, in seguito, almeno ogni cinque anni, le autorità competenti dello Stato membro di stabilimento verificano se il vettore osserva o osserva ancora le condizioni stabilite all'articolo 3, paragrafo 1.

7. Nel caso in cui non ricorrano le condizioni di cui all'articolo 3, paragrafo 1 le autorità competenti dello Stato membro di stabilimento rifiutano, mediante una decisione motivata, di rilasciare o rinnovare la licenza comunitaria.

8. Gli Stati membri garantiscono che il richiedente o il titolare di una licenza comunitaria possa impugnare la decisione delle autorità competenti dello Stato membro di stabilimento di rifiutare o ritirare la licenza.

9. Non oltre il 31 gennaio di ogni anno, gli Stati membri comunicano alla Commissione il numero di vettori titolari di una licenza comunitaria al 31 dicembre dell'anno precedente e il numero di copie certificate conformi corrispondenti al numero di veicoli in circolazione a tale data.

10. Gli Stati membri possono decidere che la licenza comunitaria è valida anche per l'effettuazione di trasporti nazionali.»;

4) Il testo dell'articolo 4 è sostituito dal seguente:

«Articolo 4

Accesso al mercato

1. I servizi occasionali definiti all'articolo 2, punto 3.1, non sono soggetti ad autorizzazione.

2. I servizi regolari specializzati definiti all'articolo 2, punto 1.2, non sono soggetti ad autorizzazione a condizione che siano contemplati da un contratto stipulato tra l'organizzatore ed il vettore.

3. Non sono inoltre soggetti ad autorizzazione gli spostamenti a vuoto dei veicoli relativi ai trasporti di cui ai punti 1 e 2.

4. Sono soggetti ad autorizzazione, a norma degli articoli da 5 a 10, i servizi regolari definiti all'articolo 2, punto 1.1, primo comma e i servizi regolari specializzati non contemplati da un contratto stipulato tra l'organizzatore e il vettore.

5. Il regime dei trasporti per conto proprio è stabilito all'articolo 13.»

5) Il titolo della sezione II è sostituito dal titolo «SERVIZI REGOLARI SOGGETTI AD AUTORIZZAZIONE»;

6) All'articolo 5

— al paragrafo 1, secondo comma, il testo della prima frase è sostituito dal seguente:

«Nel caso di un consorzio di imprese per l'esercizio di un servizio regolare l'autorizzazione è redatta a nome di tutte le imprese.»;

— al paragrafo 2, il testo della prima frase è sostituito dal seguente:

«2. La validità massima dell'autorizzazione è di cinque anni.»;

— al paragrafo 3, il testo della lettera d) è sostituito dal seguente:

«d) le fermate e gli orari.»;

— al paragrafo 4, le parole «... , previa consultazione degli Stati membri» sono sostituite da «secondo la procedura prevista all'articolo 16 bis.»;

— il testo del paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

«5. L'autorizzazione abilita il suo titolare o i suoi titolari ad effettuare servizi regolari nel territorio di tutti gli Stati membri su cui si svolge l'itinerario del servizio.»;

— è aggiunto il seguente paragrafo:

«6. L'impresa che gestisce un servizio regolare può utilizzare veicoli di rinforzo per far fronte a situazioni temporanee e eccezionali.

In tal caso, il vettore deve provvedere affinché i documenti seguenti si trovino a bordo del veicolo:

— una copia dell'autorizzazione del servizio regolare,

— una copia del contratto stipulato tra l'impresa che gestisce il servizio regolare e l'impresa che mette a disposizione dei veicoli di rinforzo o un documento equivalente,

— una copia autenticata della licenza comunitaria rilasciata all'impresa che gestisce il servizio regolare.»;

7) All'articolo 6

— il testo del paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Le domande di autorizzazione per i servizi regolari sono presentate alla competente autorità dello Stato membro sul cui territorio si trova il punto di partenza, in appresso denominata "autorità competente per l'autorizzazione". Per punto di partenza si intende uno dei capolinea del servizio.»;

— al paragrafo 2, le parole «...previa consultazione degli Stati membri» sono sostituite da «... secondo la procedura fornita all'articolo 16.»;

— il testo del paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. A sostegno della domanda di autorizzazione, il richiedente fornisce tutte le informazioni complementari che ritiene utili o che gli sono chieste dall'autorità competente per l'autorizzazione, in particolare uno schema di guida che consenta di controllare l'osservanza della normativa comunitaria relativa ai tempi di guida e ai periodi di riposo, nonché una copia della licenza comunitaria per il trasporto internazionale di viaggiatori su strada per conto terzi prevista all'articolo 3 bis.»;

8) il testo dell'articolo 7 è sostituito dal seguente:

«Articolo 7

Procedura di autorizzazione

1. L'autorizzazione è rilasciata con l'accordo delle autorità di tutti Stati membri nei cui territori vengono presi a bordo o deposti i viaggiatori. L'autorità competente per l'autorizzazione inoltra a queste ultime — nonché alle autorità competenti degli Stati membri il cui territorio è attraversato senza prendere a bordo o deporre viaggiatori — una copia della domanda e di ogni altra documentazione utile, insieme con la propria valutazione.

2. Le autorità competenti degli Stati membri cui è stato chiesto l'accordo notificano entro due mesi il loro parere all'autorità competente per l'autorizzazione. Tale termine decorre dalla data di ricezione della richiesta di parere che figura nell'avviso di ricevimento.

La mancata risposta entro tale termine da parte delle autorità consultate vale come risposta positiva e l'autorità competente per l'autorizzazione rilascia l'autorizzazione.

Le autorità degli Stati membri il cui territorio è attraversato senza prendere a bordo o deporre viaggiatori possono far conoscere all'autorità competente per l'autorizzazione le loro osservazioni entro il termine indicato al primo comma.

3. Fatti salvi i paragrafi 7 e 8, l'autorità competente per l'autorizzazione prende una decisione entro

quattro mesi dalla data di presentazione della domanda da parte del vettore.

4. L'autorizzazione è rilasciata a meno che:

a) il richiedente non sia in grado di effettuare il servizio oggetto della domanda con il materiale di cui dispone direttamente;

b) il richiedente non abbia rispettato in passato le normative nazionali o internazionali in materia di trasporti su strada, in particolare le condizioni e i requisiti relativi alle autorizzazioni per i servizi di trasporto internazionale di viaggiatori, o abbia commesso gravi infrazioni alle norme che disciplinano la sicurezza della circolazione, in particolare per quanto riguarda le norme applicabili ai veicoli e le ore di guida dei veicoli ed i periodi di riposo dei conducenti;

c) in caso di una domanda di rinnovo dell'autorizzazione, le condizioni di quest'ultima non siano state rispettate;

d) sia dimostrato che il servizio che ne costituisce oggetto comprometterebbe direttamente l'esistenza dei servizi regolari già autorizzati, salvo nel caso in cui i servizi regolari in questione siano offerti da un solo vettore o gruppo di vettori;

e) risulti che l'esercizio dei servizi che ne costituiscono oggetto riguarda unicamente i servizi più redditizi fra quelli esistenti sui collegamenti in questione.

f) uno Stato membro non decida, in base ad analisi dettagliata, che tale servizio comprometterebbe la vitalità di un servizio ferroviario comparabile sulle tratte dirette interessate. Qualsiasi decisione presa in base alla presente disposizione, nonché la sua giustificazione, è notificata ai vettori interessati.

A decorrere dal 1° gennaio 2000, qualora un servizio internazionale di autobus esistente comprometta gravemente la vitalità di un servizio ferroviario comparabile sulle tratte dirette interessate, uno Stato membro può, con l'accordo della Commissione, sospendere ovvero ritirare l'autorizzazione ad esercitare un servizio internazionale di autobus dopo un preavviso di 6 mesi al vettore.

Il fatto che un vettore offra prezzi inferiori a quelli offerti da altri vettori stradali, oppure che il collegamento in questione sia già effettuato da altri vettori stradali, non può di per sé costituire una giustificazione per respingere la domanda.

5. L'autorità competente per l'autorizzazione, nonché le autorità competenti di tutti gli Stati

membri che intervengono nella procedura per il conseguimento dell'accordo previsto al paragrafo 1, non possono respingere le domande se non per motivi compatibili con il presente regolamento.

6. Se la procedura per la formazione dell'accordo di cui al paragrafo 1 non ha esito positivo, si può adire la Commissione entro cinque mesi a decorrere dalla data di presentazione della domanda da parte del vettore.

7. La Commissione, previa consultazione degli Stati membri interessati, adotta, entro dieci settimane, una decisione che entra in vigore entro trenta giorni a decorrere dalla notifica agli Stati membri interessati.

8. La decisione della Commissione continua ad applicarsi sino al raggiungimento di un accordo tra gli Stati membri interessati.

9. Dopo aver espletato la procedura prevista nel presente articolo, l'autorità competente per l'autorizzazione ne informa tutte le autorità di cui al paragrafo 1, inviando loro, se del caso una copia dell'autorizzazione; le autorità competenti degli Stati membri di transito possono rinunciare a tale informazione.»;

9) all'articolo 8, paragrafo 3, secondo comma dopo i termini «di un adeguamento» sono aggiunti i termini «delle frequenze,»;

10) all'articolo 9, il paragrafo 4 è soppresso;

11) il titolo della sezione III è sostituito dal titolo

«SERVIZI OCCASIONALI E ALTRI SERVIZI NON SOGGETTI AD AUTORIZZAZIONE»;

12) Il testo dell'articolo 11 è modificato come segue:

«*Articolo 11*

Foglio di viaggio

1. Per i servizi di cui all'articolo 4, paragrafo 1 è necessario un foglio di viaggio.

2. I vettori che effettuano servizi occasionali devono compilare il foglio di viaggio prima di ciascun viaggio.

3. Nel foglio di viaggio devono figurare almeno le seguenti informazioni:

- a) il tipo di servizio;
- b) l'itinerario principale;
- c) il vettore o i vettori interessati.

4. I libretti di fogli di viaggio sono rilasciati dalle autorità competenti dello Stato membro in cui è stabilito il vettore o da organismi da esse designati.

5. La Commissione stabilisce il modello del foglio di viaggio e le modalità della sua utilizzazione secondo la procedura di cui all'articolo 16 bis.»;

13) all'articolo 12, primo comma è soppresso il seguente testo «di un servizio internazionale a navetta con alloggio e»;

14) all'articolo 13

— il paragrafo 2 è soppresso;

— al paragrafo 3, le parole «... previa consultazione degli Stati membri» sono sostituite da «secondo la procedura prevista all'articolo 16 bis»;

15) all'articolo 14

— al paragrafo 1, parte introduttiva, è soppresso il testo seguente: «o un servizio a navetta»;

— al paragrafo 1, il testo dell'ultimo trattino, è sostituito dal seguente:

«— il prezzo del trasporto.»;

16) il testo dell'articolo 16 è sostituito dal seguente:

«*Articolo 16*

Sanzioni e mutua assistenza

1. Le autorità competenti dello Stato membro di stabilimento del vettore ritirano la licenza comunitaria prevista all'articolo 3 bis nel caso in cui il titolare:

- non osservi più le condizioni previste all'articolo 3, paragrafo 1,
- ha fornito informazioni inesatte relative ai dati necessari al fine del rilascio della licenza comunitaria.

2. L'autorità competente per l'autorizzazione ritira quest'ultima se il titolare non soddisfa più le condizioni che ne hanno determinato il rilascio in base al presente regolamento e in particolare in seguito a richiesta in tal senso avanzata dallo Stato membro in cui è stabilito il vettore. Essa ne informa immediatamente le autorità competenti dello Stato membro interessato.

3. Le autorità competenti dello Stato membro di stabilimento del vettore che ha commesso l'infrazione possono procedere al ritiro della licenza comunitaria o al ritiro temporaneo e/o parziale delle copie conformi di tale licenza, nel caso di infrazione grave o di ripetute infrazioni minori ai regolamenti relativi al trasporto e alla sicurezza della circolazione, segnatamente per quanto riguarda le norme applicabili ai veicoli, ai tempi di guida, ai periodi di riposo dei conducenti e all'esecuzione senza autorizzazione dei servizi paralleli o temporanei di cui all'articolo 2 punto 1.3.

Tali sanzioni sono determinate in funzione della gravità dell'infrazione commessa dal titolare della licenza comunitaria e del numero totale delle copie

conformi di cui dispone relativamente al suo traffico internazionale.

4. Le autorità competenti degli Stati membri fanno divieto ai vettori di effettuare sul loro territorio trasporti internazionali di viaggiatori a norma del presente regolamento qualora siano incorsi ripetutamente in gravi infrazioni nei confronti della normativa in materia di sicurezza della circolazione, in particolare per quanto riguarda le norme applicabili ai veicoli, nonché i tempi di guida e i periodi di riposo dei conducenti. Esse ne informano immediatamente le autorità competenti dello Stato membro interessato.

5. A richiesta, gli Stati membri si comunicano tutte le informazioni utili disponibili concernenti:

— le infrazioni al presente regolamento e a qualsiasi altra norma comunitaria applicabile ai servizi internazionali di trasporto di viaggiatori effettuati con autobus, commesse sul loro territorio da un vettore di un altro Stato membro, nonché le sanzioni comminate;

— le sanzioni comminate ai propri vettori per le infrazioni commesse sul territorio di un altro Stato membro.»;

17) è inserito il seguente articolo:

«Articolo 16 bis

Qualora si faccia riferimento alla procedura di cui al presente articolo, la Commissione è assistita dal comitato consultivo istituito dal regolamento (CE) n. . . /97 del Consiglio, del . . . , che fissa le condizioni per l'ammissione di trasportatori non residenti ai trasporti nazionali di viaggiatori su strada in uno Stato membro(*) e presieduto dal rappresentante della Commissione.

Il rappresentante della Commissione sottopone al comitato un progetto delle misure da adottare. Il comitato, entro un termine che il presidente può fissare in funzione dell'urgenza della questione in esame, formula il suo parere sul progetto, eventualmente procedendo a votazione.

Il parere è iscritto a verbale; inoltre ciascuno Stato membro ha il diritto di chiedere che la sua posizione figuri a verbale.

La Commissione tiene in massima considerazione il parere formulato dal comitato. Essa lo informa nel modo in cui ha tenuto conto del suo parere.

(*) GU n. L . . . del . . . , pag. . . .»;

18) all'articolo 19, il resto del secondo comma è sostituito dal seguente:

«In particolare gli Stati membri adottano misure concernenti gli strumenti di controllo, nonché il regime sanzionatorio applicabile in caso d'infrazione alle disposizioni del presente regolamento ed adottano le misure necessarie ad assicurarne l'esecuzione. Le sanzioni previste devono essere effettive, proporzionate e dissuasive. Entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, gli Stati membri notificano tali disposizioni alla Commissione e ne notificano tempestivamente ogni eventuale modifica successiva. Essi assicurano che tutte le misure siano applicate senza discriminazione motivata dalla nazionalità o dal luogo in cui è stabilito il vettore.»;

19) l'allegato è sostituito dall'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

Gli Stati membri adottano, anteriormente al . . . (*) e previa consultazione della Commissione, le misure necessarie all'esecuzione del presente regolamento e le notificano alla Commissione.

Articolo 3

La Commissione riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio, entro il 31 dicembre 1999, in merito all'esito dell'applicazione del presente regolamento.

Articolo 4

Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Esso si applica a decorrere dal . . . (*), eccettuato l'articolo 3 che si applica a decorrere dal . . . (**).

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, addì . . .

Per il Consiglio

Il presidente

(*) Dodici mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento.

(**) Diciotto mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento.

ALLEGATO

«ALLEGATO

COMUNITÀ EUROPEA

(a)

(Cartoncino di colore blu — formato DIN A 4)

(Prima pagina della licenza)

(Testo redatto nella, nelle o in una delle lingue ufficiali dello Stato membro che rilascia la licenza)

Sigla dello Stato membro⁽¹⁾ che rilascia la licenza

Denominazione dell'autorità o dell'organismo competente

LICENZA n. . . .

per il trasporto internazionale di viaggiatori su strada per conto terzi effettuato con autobus

Il titolare della presente licenza⁽²⁾

è autorizzato ad effettuare trasporti internazionali di viaggiatori su strada per conto terzi, sul territorio dell'Unione europea, alle condizioni stabilite dal regolamento (CEE) n. 684/92 del Consiglio, del 16 marzo 1992, modificato dal regolamento (CE) n. . . ./97 e secondo le disposizioni generali della presente licenza.

Osservazioni particolari:

La presente licenza è valida dal al

Rilasciata a, il

.....⁽³⁾

⁽¹⁾ (B) Belgio, (DK) Danimarca, (D) Germania, (GR) Grecia, (E) Spagna, (F) Francia, (IRL) Irlanda, (I) Italia, (L) Lussemburgo, (NL) Paesi Bassi, (P) Portogallo, (UK) Regno Unito, (FIN) Finlandia, (A) Austria, (S) Svezia.

⁽²⁾ Nome o ragione sociale e indirizzo completo del vettore.

⁽³⁾ Firma e timbro dell'autorità o dell'organismo competente che rilascia la licenza.

Disposizioni generali

1. La presente licenza è rilasciata in base al regolamento (CEE) n. 684/92 del Consiglio, del 16 marzo 1992, relativo alla fissazione di norme comuni per i trasporti internazionali di viaggiatori effettuati con autobus, come modificato dal regolamento (CE) n. . . /97.
2. La presente licenza è rilasciata dalle autorità competenti dello Stato membro di stabilimento del vettore per conto terzi che:
 - è autorizzato nello Stato membro di stabilimento ad effettuare trasporti a mezzo autobus, in forma di servizi regolari, ivi compresi i servizi regolari specializzati o i servizi occasionali;
 - per il quale ricorrono le condizioni stabilite, secondo la normativa comunitaria riguardante l'accesso alla professione di trasportatore di viaggiatori su strada nel settore dei trasporti nazionali ed internazionali;
 - per il quale ricorrono i requisiti legali in materia di sicurezza stradale per quanto concerne le norme applicabili ai conducenti e ai veicoli.
3. La presente licenza autorizza, su tutte le relazioni di traffico, relativamente ai tragitti effettuati nel territorio della Comunità, ad effettuare trasporti internazionali di viaggiatori su strada a mezzo autobus per conto terzi:
 - il cui punto di partenza e il cui punto di destinazione si trovano in due Stati membri differenti, con o senza transito in uno o più Stati membri o paesi terzi;
 - in partenza da uno Stato membro e a destinazione di un paese terzo e viceversa, con o senza transito in uno o più Stati membri o paesi terzi;
 - tra paesi terzi con transito nel territorio di uno o più Stati membri,nonché gli spostamenti a vuoto relativi a tali trasporti, alle condizioni stabilite dal regolamento (CEE) n. 684/92.

Nel caso di un trasporto in partenza da uno Stato membro e a destinazione di un paese terzo e viceversa, si applica il regolamento (CEE) n. 684/92, per il tragitto effettuato nel territorio dello Stato membro in cui i viaggiatori sono presi a bordo o deposti, non appena concluso il necessario accordo tra la Comunità e il paese terzo in questione..
4. La presente licenza è personale e non è cedibile a terzi.
5. La presente licenza può essere ritirata dall'autorità competente dello Stato membro che l'ha rilasciata qualora il vettore:
 - non soddisfi più le condizioni previste all'articolo 3, paragrafo 1 del regolamento (CEE) n. 684/92,
 - abbia fornito informazioni inesatte in ordine ai dati necessari al fine del rilascio o del rinnovo della licenza,
 - abbia commesso una infrazione grave o infrazioni minori e ripetute alle normative in materia di trasporti e di sicurezza della circolazione, in particolare per quanto riguarda le norme applicabili ai veicoli, ai tempi di guida, ai periodi di riposo dei conducenti e all'esecuzione senza autorizzazione dei servizi paralleli o temporanei di cui all'articolo 2, punto 1.3 del regolamento (CEE) n. 684/92. Le autorità competenti dello Stato membro di stabilimento del vettore che ha commesso l'infrazione possono procedere in particolare al ritiro della licenza comunitaria ovvero al ritiro temporaneo e/o parziale delle copie conformi della licenza comunitaria.Tali sanzioni sono determinate in funzione della gravità dell'infrazione commessa dal titolare della licenza comunitaria e del numero totale delle copie conformi di cui dispone relativamente al suo traffico internazionale.
6. L'originale della licenza deve essere conservato dal vettore. Una copia certificata conforme deve trovarsi a bordo del veicolo che effettua un trasporto internazionale.
7. La licenza deve essere esibita ad ogni richiesta degli agenti preposti al controllo.
8. Il titolare è tenuto a rispettare, sul territorio di ogni Stato membro, le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative in vigore in tale Stato, in particolare in materie di trasporto e circolazione.

9. Per servizi regolari si intendono quei servizi che assicurano il trasporto di viaggiatori con una frequenza e su un itinerario determinati e che possono prendere a bordo e deporre i viaggiatori alle fermate preventivamente stabilite. Questo tipo di servizio è accessibile a tutti salvo, se del caso, l'obbligo di prenotare.

La regola del servizio non è compromessa da un adeguamento delle condizioni di esercizio del servizio stesso.

I servizi regolari sono soggetti ad autorizzazione.

Per servizi regolari specializzati si intendono quei servizi regolari che assicurano il trasporto di determinate categorie di viaggiatori ad esclusione di altre, con una frequenza e su un itinerario determinati e che possono prendere a bordo e deporre i viaggiatori alle fermate preventivamente stabilite.

I servizi regolari specializzati comprendono in particolare:

- a) il trasporto domicilio-lavoro dei lavoratori;
- b) il trasporto domicilio-istituto scolastico degli scolari e degli studenti;
- c) il trasporto domicilio-luogo di stanza dei militari e delle loro famiglie.

Il fatto che l'organizzazione del trasporto sia adeguata alle esigenze variabili dei viaggiatori non influisce sulla regolarità dei servizi specializzati.

I servizi regolari specializzati non sono soggetti ad autorizzazione purché siano contemplati da un contratto stipulato tra l'organizzazione ed il vettore.

L'organizzazione dei servizi paralleli o temporanei, che servono la stessa clientela dei servizi regolari esistenti, è soggetta ad autorizzazione.

Per servizi occasionali si intendono i servizi che non rispondono né alla definizione di servizi regolari, né alla definizione di servizi regolari specializzati, e che sono principalmente caratterizzati dal fatto di trasportare gruppi costituiti su richiesta di un committente o del vettore stesso. L'organizzazione di servizi paralleli o temporanei comparabili ai servizi regolari esistenti e che servono la stessa clientela di questi ultimi è soggetta ad autorizzazione secondo la procedura stabilita alla sezione II del regolamento (CEE) n. 684/92. Questi servizi non perdono la caratteristica di servizi occasionali per il fatto che sono effettuati con una certa frequenza.

I servizi occasionali non sono soggetti ad autorizzazione.»

MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO

I. INTRODUZIONE

Il 10 maggio 1996 la Commissione ha trasmesso al Consiglio una proposta di regolamento, fondata sull'articolo 75, paragrafo 1 del trattato CE, che modifica il regolamento (CEE) n. 684/92 relativo alla fissazione di norme comuni per i trasporti internazionali di viaggiatori effettuati con autobus⁽¹⁾.

Il Parlamento europeo e il Comitato economico e sociale hanno formulato i loro pareri rispettivamente il 28 novembre 1996⁽²⁾ e il 27 novembre 1996⁽³⁾.

Sulla scorta del parere del Parlamento europeo, la Commissione ha trasmesso al Consiglio, il 28 febbraio 1997, una proposta modificata⁽⁴⁾.

Il 14 aprile 1997, il Consiglio ha adottato una posizione comune conformemente all'articolo 189 C del trattato CE.

II. OBIETTIVO DELLA PROPOSTA

La proposta modificata della Commissione mira a semplificare e a rendere più chiare le disposizioni del regolamento in vigore e ad avanzare sulla via della liberalizzazione.

Essa prevede in particolare:

- l'abolizione della categoria dei servizi di trasporto internazionale a navetta che saranno assimilati a servizi regolari o a servizi occasionali a seconda delle loro caratteristiche;
- l'abolizione della categoria dei servizi di trasporto occasionali restanti;
- la liberalizzazione di tutti i servizi regolari specializzati (non soggetti ad autorizzazione se contemplati da un contratto);
- l'esclusione dal campo di applicazione del regolamento dei servizi regolari effettuati nell'ambito di servizi di trasporto urbani e suburbani fra due o più Stati membri, denominati «trasporti urbani frontalieri»;
- la liberalizzazione dei servizi per conto proprio, che restano soggetti unicamente ad un'attestazione;
- il miglioramento e la semplificazione della definizione di servizi occasionali;
- l'introduzione della licenza comunitaria per i trasporti internazionali di viaggiatori effettuati con autobus.

La licenza sostituirebbe il o i documenti rilasciati dallo Stato membro di stabilimento attestanti che il vettore è ammesso al mercato internazionale dei trasporti in questione. Per facilitare il controllo effettuato dagli Stati membri, segnatamente nel caso dei servizi occasionali, la licenza comproverebbe che il vettore è autorizzato nello Stato membro di stabilimento ad effettuare questi trasporti, che soddisfa la normativa comunitaria in materia di accesso alla professione e le normative riguardanti la sicurezza stradale.

⁽¹⁾ GU n. C 203 del 13. 7. 1996, pag. 11. Regolamento (CEE) n. 684/92: GU n. L 74 del 20. 3. 1992, pag. 1.

⁽²⁾ GU n. C 380 del 16. 12. 1996, pag. 40.

⁽³⁾ GU n. C 66 del 3. 3. 1997, pag. 23.

⁽⁴⁾ GU n. C 107 del 5. 4. 1997, pag. 3.

Il vettore titolare di una licenza potrebbe pertanto effettuare trasporti internazionali in uno Stato membro diverso dallo Stato di stabilimento senza dover presentare pezze giustificative, tranne l'autorizzazione specifica, per quanto si riferisce ai servizi regolari, e il foglio di viaggio, per quanto si riferisce ai servizi occasionali.

Il sistema delle licenze faciliterebbe inoltre l'applicazione delle sanzioni.

La copia della licenza comunitaria che deve essere a bordo del veicolo è esclusivamente quella del gestore del servizio regolare; l'impresa che mette a disposizione i veicoli di rinforzo non è tenuta, se è titolare di una licenza, a fornire una copia di quest'ultima;

- il ripristino della libertà di concorrenza tra i servizi regolari effettuati con autobus e i servizi regolari effettuati per ferrovia abolendo la disposizione dell'articolo 7, paragrafo 4, lettera b), punto ii) del regolamento (CEE) n. 684/92;
- la proroga di alcuni termini previsti nel quadro della procedura di autorizzazione dei servizi regolari;
- l'armonizzazione e la semplificazione di alcune modalità di carattere amministrativo previste dal regolamento;
- l'applicazione del regolamento a decorrere dal 1° giugno 1996.

La proposta della Commissione classifica le differenti categorie di servizi e fissa le modalità di accesso al mercato per ciascuna di esse nel modo seguente:

- *servizi regolari*: soggetti ad autorizzazione,
- *servizi regolari specializzati*: tutti non soggetti ad autorizzazione (purché siano contemplati da un contratto stipulato tra l'organizzazione e il vettore),
- *servizi occasionali*: esentati da qualsiasi autorizzazione,
- *servizi per conto proprio*: esentati da qualsiasi autorizzazione.

III. ANALISI DELLA POSIZIONE COMUNE

La posizione comune del Consiglio corrisponde sostanzialmente alla proposta della Commissione, ma contiene alcune modifiche, le più importanti delle quali sono indicate nelle pagine seguenti:

a) Servizi urbani frontalieri

Il regolamento (CEE) n. 684/92, all'articolo 2, punto 1.2, lettera d) e all'articolo 4, paragrafo 2, stabilisce che i servizi urbani frontalieri sono servizi regolari specializzati, non soggetti ad autorizzazione, purché siano contemplati da un contratto stipulato tra l'organizzatore e il vettore.

La Commissione propone di considerare i servizi urbani frontalieri un caso speciale dei servizi regolari, ma di non intaccare l'«acquis communautaire» in materia di liberalizzazione delle autorizzazioni. Essa propone a tal fine:

- *all'articolo 1, paragrafo 1*: di aggiungere un comma al punto 1.1 dell'articolo 2 del regolamento in vigore, per definire i trasporti urbani frontalieri,
- *all'articolo 1, paragrafo 2*: di sopprimere il punto 1.2, lettera d) dell'articolo 2 del regolamento in vigore,
- *all'articolo 4, paragrafo 2* (che elenca i servizi non soggetti ad autorizzazione qualora siano contemplati da un contratto): di aggiungere un riferimento ai servizi urbani frontalieri.

La posizione comune riprende soltanto, nell'articolo 1, nuovo paragrafo 1, la soppressione del punto 1.2, lettera d) dell'articolo 2 del regolamento in vigore.

I servizi urbani frontalieri sarebbero considerati alla stregua di servizi regolari soggetti ad autorizzazione, lasciando agli Stati membri la possibilità di ricorrere al disposto dell'articolo 18 del regolamento (CEE) n. 684/92 per decidere a livello bilaterale o multilaterale di liberalizzarli.

b) Modifica di talune condizioni di esercizio dei servizi regolari: frequenze

La posizione comune prevede, all'articolo 1, punto 1, terzo trattino (articolo 2 del regolamento, nuovo punto 1.3) e all'articolo 1, punto 9 (articolo 8 del regolamento, paragrafo 3, nuovo secondo comma) di rendere più flessibile il regime applicabile alle condizioni di esercizio dei servizi regolari relativamente alla modifica delle frequenze.

c) Istituzione di un comitato consultivo

La posizione comune prevede che un comitato consultivo assista la Commissione allorché questa adotta misure di esecuzione riguardanti in particolare i documenti di trasporto [cfr. articolo 1, punto 1, settimo trattino (articolo 2, punto 3.4, secondo comma del regolamento), punto 6, quarto trattino (articolo 5, paragrafo 4 del regolamento), punto 7, secondo trattino (articolo 6, paragrafo 2 del regolamento), punto 12 (articolo 11, paragrafo 5 del regolamento), punto 14, secondo trattino (articolo 13, paragrafo 3, secondo comma del regolamento) e punto 17 (articolo 16 bis del regolamento)].

d) Concorrenza fra i servizi regolari effettuati con autobus e i servizi ferroviari comparabili

Il regolamento (CEE) n. 684/92 prevede, all'articolo 7, paragrafo 4, lettera b), punto ii), che la domanda di autorizzazione di un servizio internazionale regolare di autobus possa essere respinta se è dimostrato che detto servizio pregiudicherebbe seriamente la redditività di un servizio ferroviario comparabile sui tronchi diretti in questione.

Nella sua proposta la Commissione prevede il ripristino del principio della libera concorrenza fra i diversi modi di trasporto. A tal fine, essa propone la soppressione dell'articolo 7, paragrafo 4, lettera b), punto ii) del regolamento in vigore.

La posizione comune del Consiglio prevede, all'articolo 1, punto 8 (nuovo articolo 7, paragrafo 4, lettera f) del regolamento), che lo Stato membro possa rifiutare fino al 31 dicembre 1999, in base ad un'analisi dettagliata, un'autorizzazione ad un servizio regolare internazionale di autobus se, a suo parere, tale servizio compromettesse la vitalità di un servizio ferroviario comparabile sulle tratte dirette interessate.

Lo Stato membro motiva la decisione presa e la sua giustificazione ai vettori interessati.

A decorrere dal 1° gennaio 2000, la posizione comune prevede l'applicazione di una clausola di salvaguardia: lo Stato membro potrà, con l'accordo della Commissione, sospendere ovvero ritirare l'autorizzazione ad esercitare un servizio internazionale di autobus dopo un preavviso di 6 mesi al vettore.

e) Escursioni locali

La Commissione propone la soppressione dell'articolo 12 del regolamento (CEE) n. 684/92. Tale articolo prevede in particolare che un vettore possa effettuare, nell'ambito di un servizio a navetta internazionale con alloggio e di un servizio occasionale internazionale, escursioni locali in uno Stato membro diverso da quello in cui esso è stabilito.

L'articolo 1, punto 13 del progetto di regolamento prevede il mantenimento dell'articolo 12 in quanto le escursioni locali effettuate nell'ambito di un trasporto internazionale costituiscono una fase di quest'ultimo se esse sono destinate a viaggiatori non residenti trasportati sul posto dal vettore internazionale.

I termini «di un servizio a navetta internazionale con alloggio» sono stati soppressi poiché il progetto di regolamento, conformemente alla proposta della Commissione, prevede la soppressione della categoria dei servizi a navetta e considera i servizi a navetta con alloggio come servizi occasionali.

f) **Data di applicazione del regolamento**

La posizione comune prevede, all'articolo 4, che il regolamento sarà applicato dodici mesi dopo la sua entrata in vigore, ma che, tenuto conto della complessità delle misure da adottare, la licenza comunitaria prevista all'articolo 1, punto 3 (nuovo articolo 3 bis del regolamento) sarà posta in applicazione diciotto mesi dopo l'entrata in vigore del regolamento.

IV. EMENDAMENTI DEL PARLAMENTO EUROPEO

1. Emendamenti del Parlamento europeo adottati dal Consiglio

a) *Ripresi dalla Commissione*

Il Consiglio ha dato seguito alla proposta della Commissione adottando, nella sostanza se non alla lettera, i seguenti emendamenti del Parlamento europeo:

- nell'ottavo considerando la parte dell'emendamento 5 relativa alla procedura per il rilascio della licenza comunitaria;
- all'articolo 1, punto 1, quinto trattino, la parte dell'emendamento 12 volta a sostituire il primo comma della nuova definizione di servizi occasionali che figura all'articolo 2, punto 3.1 del regolamento;
- all'articolo 1, punto 1, ottavo trattino, l'emendamento 13 volto a sostituire la definizione di trasporti per conto proprio che figura all'articolo 2, punto 4 del regolamento;
- all'articolo 1, punto 3, l'emendamento 17 volto a includere nel regolamento una disposizione, il nuovo articolo 3 bis, che prevede l'istituzione di una licenza comunitaria per l'effettuazione di trasporti internazionali di viaggiatori a mezzo autobus;
- all'articolo 1, punto 6, sesto trattino, l'emendamento 18 volto a includere nell'articolo 5 del regolamento un nuovo paragrafo 6 riguardante i veicoli di rinforzo.

b) *Non ripresi dalla Commissione*

L'articolo 3 riprende la parte dell'emendamento 24 che prevede che la Commissione riferisca non soltanto al Consiglio, ma anche al Parlamento europeo, in merito all'esito dell'applicazione del regolamento.

Tenendo conto del tempo necessario all'adozione del regolamento, la posizione comune fissa, quale data limite per la presentazione della relazione, non il 1° luglio 1998 come previsto dall'emendamento, bensì il 31 dicembre 1999.

2. Emendamenti del Parlamento europeo non adottati dal Consiglio

a) *Ripresi dalla Commissione*

Il Consiglio ritiene superfluo adottare l'emendamento 1, volto ad includere nel regolamento un nuovo considerando che menzioni la necessità di un parallelismo fra la liberalizzazione e la progressiva armonizzazione delle condizioni socioeconomiche, fiscali e tecniche nel settore del trasporto su strada dei viaggiatori.

b) *Parzialmente ripresi dalla Commissione*

Come esposto al punto III, lettera a), il Consiglio ha considerato i servizi urbani frontalieri servizi regolari e non ha adottato la modifica dell'articolo 2 del regolamento (CE) n. 684/92 contenuta nell'emendamento 11 né l'inserimento nel regolamento del corrispondente considerando contenuto nell'emendamento 6; tali due emendamenti erano volti a escludere dal campo d'applicazione del regolamento i servizi urbani, suburbani e regionali regolari internazionali, in attesa che il Consiglio adotti una normativa generale in materia di concessioni di servizi pubblici.

Il Consiglio non ha adottato la parte dell'emendamento 7 che era stata respinta anche dalla Commissione e che fa riferimento ad un programma di azione comunitario e ad una risoluzione del Parlamento europeo. Esso non ha neppure adottato la parte dell'emendamento 7, ripreso dalla Commissione, volta ad includere nel regolamento un considerando riguardante l'accessibilità totale degli autobus di linea. Esso ritiene che si tratti di una questione da definire nel quadro della normativa comunitaria specifica.

c) *Non ripresi dalla Commissione*

Il Consiglio non ha adottato:

- l'emendamento 2, che prevede l'inclusione nel regolamento di un considerando volto a contemplare la libera scelta, da parte dell'utente, del modo di trasporto, a condizione che rispetti uno degli obiettivi della politica comune dei trasporti, cioè quello della riduzione del traffico su gomma. Il Consiglio ricorda che la riduzione del traffico su gomma di viaggiatori a mezzo autobus non figura fra gli obiettivi della politica comune dei trasporti;
- gli emendamenti 3 e 12 (quest'ultimo per la parte che non riguarda la nuova definizione dei servizi occasionali), volti a includere nel regolamento un considerando e una disposizione che prevedano una nuova classificazione dei trasporti internazionali di passeggeri tale da ridurre i servizi a due categorie: i servizi regolari e i servizi non regolari (con l'ulteriore distinzione dei servizi non regolari in servizi speciali e servizi occasionali). La nuova classificazione dà origine ad altri emendamenti, cioè gli emendamenti 4, 22 e 23, volti rispettivamente a modificare un considerando, un titolo e una disposizione. Il Consiglio ritiene preferibile mantenere la terminologia vigente per la classificazione dei diversi servizi, in quanto essa è nota e la sua modifica rischierebbe di creare problemi agli operatori. Inoltre, l'inclusione dei servizi regolari speciali nei servizi non regolari non è accettabile in quanto la maggior parte degli elementi presi in considerazione nella definizione dei servizi regolari speciali corrisponde ai servizi regolari;
- l'emendamento 12 (nuova definizione dei servizi occasionali, secondo comma), volto ad introdurre nella definizione dei servizi occasionali la possibilità, per uno Stato membro, di sottoporre ad autorizzazione un servizio occasionale qualora ritenga che esso «comprometta direttamente l'esistenza dei servizi regolari già autorizzati».

Il Consiglio fa rilevare che, conformemente all'articolo 7, paragrafo 4, lettera b) del regolamento (CEE) n. 684/92, l'autorizzazione può essere rifiutata «se è dimostrato che il servizio che ne forma oggetto comprometterebbe direttamente l'esistenza dei servizi regolari già autorizzati salvo nel caso in cui i servizi regolari in questione siano offerti da un solo vettore o gruppo di vettori». Il servizio occasionale in questione sarebbe utilizzato molto raramente;

- la parte dell'emendamento 5 volta a modificare un considerando (l'ottavo della posizione comune) prevedendo che la licenza comunitaria sia richiesta anche ai vettori per conto proprio.

Dopo aver fatto presente che il Parlamento europeo avrebbe dovuto proporre l'inclusione anche di una disposizione a tal fine, il Consiglio sottolinea che non è necessario esigere che i vettori per conto proprio siano titolari di una licenza comunitaria in quanto essi non soddisfano i requisiti fissati dalla normativa comunitaria concernente l'accesso alla professione di vettore di passeggeri su strada nel settore dei trasporti nazionali e internazionali;

- l'emendamento 8, volto a introdurre nel regolamento un considerando che ricorda l'intenzione della Commissione di estendere il campo d'applicazione del regolamento.

Il Consiglio ritiene superfluo l'inserimento di un siffatto riferimento nel regolamento;

- gli emendamenti 9 e 26, volti a introdurre nel regolamento un considerando e una disposizione secondo i quali la Commissione presenterà, entro il 30 giugno 1997, un testo codificato del regolamento (CEE) n. 684/92, comprensivo anche di due regolamenti della Commissione concernenti i documenti di controllo e i documenti di trasporto internazionali di viaggiatori.

Il Consiglio ritiene che la codificazione non costituisca un obiettivo del regolamento e che sia preferibile non includere in un regolamento del Consiglio regolamenti della Commissione in quanto, se in seguito detti regolamenti dovessero essere modificati, tali modifiche potrebbero essere apportate soltanto mediante un regolamento del Consiglio;

- l'emendamento 10, che prevede l'inclusione di un considerando relativo alla necessità che il Consiglio dia mandato alla Commissione di avviare negoziati con i paesi terzi in materia di trasporti internazionali non occasionali di viaggiatori a mezzo autobus.

Il Consiglio ritiene che tale emendamento sia privo di oggetto, tenuto conto dell'obiettivo del regolamento;

- gli emendamenti 15 e 16, volti a modificare le condizioni di accesso al mercato di cui all'articolo 3 del regolamento in vigore al fine di prevedere che i vettori per conto terzi e i vettori per conto proprio debbano, per quanto concerne le norme applicabili ai conducenti e ai veicoli, non soltanto soddisfare le disposizioni giuridiche in materia di sicurezza stradale, come previsto dal regolamento in vigore, ma anche disposizioni legali nel settore sociale.

Il Consiglio ritiene che tali emendamenti non rispondano all'obiettivo del regolamento;

- l'emendamento 19, volto a modificare l'articolo 6 del regolamento (CEE) n. 684/92 (articolo 1, punto 7, primo trattino della posizione comune) al fine di limitare le domande di autorizzazione per servizi regolari ai soli servizi che garantiscono collegamenti per i quali esiste già un servizio di trasporto pubblico. Il Consiglio ritiene che questo emendamento non sia chiaro, in quanto è possibile intendere, a contrario, che il vettore che effettua per primo un collegamento non debba essere titolare di un'autorizzazione;

- l'emendamento 20, volto a modificare l'articolo 7, paragrafo 4, lettera b) del regolamento (CEE) n. 684/92 (articolo 1, punto 8 della posizione comune) affinché sia previsto che, per ottenere l'autorizzazione ad effettuare servizi regolari, il richiedente non debba aver commesso infrazioni gravi in materia di

legislazione relativa al controllo tecnico dei veicoli, mentre la posizione comune prevede che non debbano essere state commesse infrazioni alle norme applicabili ai veicoli.

Il Consiglio ritiene preferibile una disposizione più generica, che tenga conto anche delle altre norme applicabili ai veicoli;

- l'emendamento 21, volto a modificare l'articolo 7, paragrafo 4, lettera d) del regolamento (CEE) n. 684/92 (articolo 1, punto 8 della posizione comune), che prevede che l'autorizzazione non sia concessa se il servizio che ne costituisce oggetto compromette direttamente l'esistenza dei servizi regolari già autorizzati. L'emendamento è volto a chiarire il motivo del rifiuto del rilascio dell'autorizzazione, prevedendo che le autorità competenti debbano rifiutare l'autorizzazione se il servizio che ne costituisce oggetto compromette l'equilibrio economico e finanziario dei servizi regolari urbani e regionali già autorizzati.

Il Consiglio fa rilevare che tale emendamento è in contraddizione con l'emendamento 11, che prevede l'esclusione dal campo di applicazione del regolamento dei servizi regolari urbani, suburbani e regionali;

- una parte dell'emendamento 24. Come precedentemente esposto, il Consiglio accetta la parte di tale emendamento relativa alla presentazione al Parlamento europeo e al Consiglio, da parte della Commissione, della relazione sui risultati dell'applicazione del regolamento, pur ritenendo che tale relazione non possa essere presentata anteriormente al 1° luglio 1998 in quanto il regolamento in questione sarà probabilmente adottato soltanto un anno prima.

Il Consiglio ritiene inoltre che, poiché la posizione comune amplia già il campo di applicazione del regolamento (CEE) n. 684/92, non sia opportuno chiedere alla Commissione di presentare anteriormente ad una determinata data, come previsto dall'emendamento, una nuova proposta di regolamento concernente l'ulteriore estensione del campo di applicazione del regolamento stesso;

- l'emendamento 25, che stabilisce al 30 giugno 1997 la data limite per l'attuazione del regolamento.

Come esposto al punto III lettera f), il Consiglio ritiene che debbano essere concessi agli Stati membri dodici mesi, a decorrere dall'entrata in vigore del regolamento, per adottare le misure necessarie all'esecuzione del regolamento e diciotto mesi per adottare le misure relative alla licenza comunitaria.

POSIZIONE COMUNE (CE) N. 22/97

definita dal Consiglio il 14 aprile 1997 in vista dell'adozione del regolamento (CE) n. .../97 del Consiglio, del ... che stabilisce le condizioni per l'ammissione dei vettori non residenti ai trasporti nazionali su strada di persone in uno Stato membro

(97/C 164/02)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato economico e sociale⁽²⁾,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 189 C del trattato⁽³⁾,

(1) considerando che il regolamento (CEE) n. 2454/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, che fissa le condizioni per l'ammissione dei vettori non residenti ai trasporti nazionali su strada di persone in uno Stato membro⁽⁴⁾, è stato annullato dalla Corte di giustizia con sentenza pronunciata il 1° giugno 1994⁽⁵⁾;

(2) considerando che l'istituzione di una politica comune dei trasporti comporta, tra l'altro, ai sensi dell'articolo 75, paragrafo 1, lettera b), del trattato, che siano stabilite le condizioni per l'ammissione dei vettori non residenti ai trasporti nazionali in uno Stato membro;

(3) considerando che tale disposizione comporta l'eliminazione di tutte le restrizioni nei confronti del prestatore di servizi motivate dalla sua nazionalità o dal fatto che questi si è stabilito in uno Stato membro diverso da quello in cui la prestazione deve essere fornita;

(4) considerando che è opportuno sottoporre tali prestatori a regimi comparabili, in modo da limitare le

disparità nelle condizioni di concorrenza dovute alla loro nazionalità e allo Stato di stabilimento, favorendo così il progressivo ravvicinamento delle legislazioni nazionali;

(5) considerando che è opportuno che le definizioni dei vari servizi di trasporto in autobus siano uguali a quelle adottate nell'ambito del trasporto internazionale;

(6) considerando che è opportuno assicurare l'accesso dei vettori non residenti a determinate modalità di servizio di trasporto in autobus, tenendo conto delle caratteristiche particolari di ciascuna modalità di servizio;

(7) considerando che è opportuno determinare le disposizioni applicabili ai trasporti di cabotaggio;

(8) considerando che le disposizioni della direttiva 96/71/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 1996, relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito della prestazione di servizi⁽⁶⁾, si applicano qualora, per la prestazione di servizi regolari specializzati, i trasportatori distacchino, dallo Stato membro dove essi abitualmente lavorano, dei lavoratori che hanno con loro un rapporto di lavoro;

(9) considerando che, per quanto riguarda i servizi regolari, è opportuno ammettere al cabotaggio, a determinate condizioni, tra cui in particolare l'applicazione della legislazione dello Stato membro ospitante, solo i servizi regolari effettuati durante un servizio regolare internazionale ad esclusione dei servizi urbani e suburbani;

(10) considerando che occorre adottare disposizioni che consentano di intervenire sul mercato dei trasporti di cui trattasi in caso di grave perturbazione;

(11) considerando che è opportuno creare un comitato consultivo incaricato di assistere la Commissione nell'elaborazione di documenti relativi all'esecuzione dei trasporti di cabotaggio in forma di servizi occasionali, e di consigliare la Commissione in materia di misure di salvaguardia;

⁽¹⁾ GU n. C 60 del 29. 2. 1996, pag. 10.

⁽²⁾ Parere espresso il 25 settembre 1996 (GU n. C 30 del 30. 1. 1997, pag. 40).

⁽³⁾ Parere del Parlamento europeo del 28 novembre 1996 (GU n. C 380 del 16. 12. 1996, pag. 35), posizione comune del Consiglio del 14 aprile 1997 e decisione del Parlamento europeo del ... non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

⁽⁴⁾ GU n. L 251 del 29. 8. 1992, pag. 1.

⁽⁵⁾ Sentenza del 1° giugno 1994 nella causa C-388/92, Parlamento europeo contro Consiglio (Racc. 1994, pag. I-2081).

⁽⁶⁾ GU n. L 18 del 21. 1. 1997, pag. 1.

- (12) considerando che è opportuno che gli Stati membri si prestino reciproca assistenza ai fini della corretta applicazione del presente regolamento, in particolare in materia di sanzioni da applicare in caso di infrazioni;
- (13) considerando che spetta agli Stati membri adottare le misure necessarie per l'esecuzione del presente regolamento;
- (14) considerando che è opportuno seguire l'applicazione del presente regolamento basandosi su una relazione da presentarsi ad opera della Commissione;
- (15) considerando che la sentenza della Corte di giustizia di cui sopra, che ha annullato il regolamento (CEE) n. 2454/92, mantiene gli effetti di tale regolamento fino a quando il Consiglio non abbia adottato una nuova normativa in materia; che il presente regolamento si applicherà soltanto diciotto mesi dopo la sua entrata in vigore; che è opportuno pertanto, considerare che il regolamento annullato continuerà ad essere efficace fino alla completa entrata in applicazione del presente regolamento,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Qualsiasi vettore che svolga l'attività di trasporto di viaggiatori su strada per conto terzi, titolare della licenza comunitaria prevista all'articolo 3 bis del regolamento (CEE) n. 684/92 del Consiglio, del 16 marzo 1992, relativo alla fissazione di norme comuni per i trasporti internazionali di viaggiatori effettuati con autobus⁽¹⁾, è autorizzato, alle condizioni stabilite dal presente regolamento e senza discriminazione a cagione della nazionalità o del suo luogo di stabilimento, ad effettuare, a titolo temporaneo, trasporti nazionali di viaggiatori su strada, per conto terzi, in un altro Stato membro, in appresso denominato «Stato membro ospitante», senza disporvi di una sede o di altro stabilimento.

Tali trasporti nazionali sono in appresso denominati «trasporti di cabotaggio».

Articolo 2

Ai fini del presente regolamento, si applicano le seguenti definizioni:

- 1) «servizi regolari» sono i servizi che assicurano il trasporto di viaggiatori con una frequenza e su un tragitto determinati; i viaggiatori possono essere fatti salire e scendere a fermate prestabilite. I servizi regolari sono accessibili a tutti, nonostante, se del caso, l'obbligo di prenotare.

⁽¹⁾ GU n. L 74 del 20. 3. 1992, pag. 1. Regolamento modificato dal regolamento (CE) n. .../97 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).

Il fatto che l'organizzazione del trasporto possa adeguarsi alle condizioni di gestione del servizio non influisce sul carattere regolare dello stesso;

- 2) «servizi regolari specializzati»: sono i servizi regolari che assicurano il trasporto di determinate categorie di viaggiatori, ad esclusione di altri, con una frequenza e su un tragitto determinati; i viaggiatori possono essere fatti salire e scendere a fermate prestabilite.

I servizi regolari specializzati comprendono in particolare:

- a) il trasporto «domicilio-lavoro» dei lavoratori;
- b) il trasporto «domicilio-istituto di istruzione» degli scolari e degli studenti;
- c) il trasporto «domicilio-luogo di stanza» dei militari e delle loro famiglie.

Il fatto che l'organizzazione del trasporto possa adeguarsi alle esigenze variabili degli utenti non influisce sul carattere regolare dei servizi specializzati;

- 3) «servizi occasionali»: sono i servizi che non rientrano né nella definizione di servizi regolari, né nella definizione di servizi regolari specializzati e che sono, in particolare, caratterizzati dal fatto che trasportano gruppi costituiti su iniziativa di un committente o del vettore stesso. Essi non perdono il carattere di servizi occasionali per il fatto di essere effettuati con una certa frequenza;
- 4) «veicoli»: sono gli autoveicoli atti a trasportare, per tipo di costruzione ed equipaggiamento, più di nove persone, conducente compreso, e destinati a tale scopo.

Articolo 3

I trasporti di cabotaggio sono ammessi per i seguenti servizi:

- 1) i servizi regolari specializzati, purché siano contemplati da un contratto stipulato tra l'organizzatore e il vettore;
- 2) i servizi occasionali;
- 3) i servizi regolari, a condizione che siano eseguiti da un vettore non residente nello Stato membro ospitante durante un servizio regolare internazionale a norma del regolamento (CEE) n. 684/92 del Consiglio.

Il trasporto di cabotaggio non può essere eseguito indipendentemente da questo servizio internazionale.

Ai servizi urbani e suburbani non si applica il presente punto.

Per «servizi urbani e suburbani» si intendono i servizi di trasporto che soddisfano le esigenze di un centro o di un agglomerato urbano e quelle del trasporto fra detto centro o agglomerato e le periferie.

Articolo 4

1. L'esecuzione dei trasporti di cabotaggio di cui all'articolo 3 è soggetta, fatta salva l'applicazione della normativa comunitaria, alle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative in vigore nello Stato membro ospitante, per quanto riguarda i seguenti settori:

- a) prezzi e condizioni che disciplinano il contratto di trasporto;
- b) pesi e dimensioni dei veicoli stradali; se del caso, pesi e dimensioni possono eccedere quelli vigenti nello Stato membro di stabilimento del vettore, ma non possono in nessun caso eccedere i valori tecnici iscritti nel certificato di conformità;
- c) disposizioni relative al trasporto di talune categorie di viaggiatori e precisamente scolari, bambini e persone con ridotte capacità motorie;
- d) durata della guida e del riposo;
- e) IVA (imposta sul valore aggiunto) sui servizi di trasporto. In questo settore, l'articolo 21, paragrafo 1, lettera a), della direttiva 77/388/CEE del Consiglio, del 17 maggio 1977, in materia di armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alle imposte sulla cifra d'affari — Sistema comune di imposta sul valore aggiunto: base imponibile uniforme⁽¹⁾, si applica alle prestazioni di cui all'articolo 1 del presente regolamento.

2. L'esecuzione dei trasporti di cabotaggio per i servizi di cui all'articolo 3, punto 3), è soggetta, fatta salva l'applicazione della normativa comunitaria, alle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative in vigore nello Stato membro ospitante relative ai requisiti per le autorizzazioni, alle procedure per le gare d'appalto, ai collegamenti da effettuare, alla regolarità, alla continuità, alla frequenza e agli itinerari.

3. Le norme tecniche di costruzione e di equipaggiamento che i veicoli utilizzati per effettuare trasporti di cabotaggio devono osservare sono quelle imposte ai veicoli ammessi alla circolazione nei trasporti internazionali.

4. Le disposizioni nazionali di cui ai paragrafi 1 e 2 devono essere applicate dagli Stati membri ai vettori non residenti alle medesime condizioni imposte ai propri cittadini, al fine di evitare in modo efficace qualsiasi discriminazione manifesta o dissimulata basata sulla nazionalità o sul luogo di stabilimento.

5. Qualora si constati che è necessario modificare l'elenco dei settori delle disposizioni dello Stato membro ospitante di cui al paragrafo 1, alla luce dell'esperienza, il Consiglio delibera a maggioranza qualificata, su proposta della Commissione.

Articolo 5

La licenza comunitaria, o una sua copia certificata conforme, deve trovarsi a bordo del veicolo e essere esibita a richiesta degli agenti preposti al controllo.

Articolo 6

1. I trasporti di cabotaggio in forma di servizi occasionali sono effettuati in base a un documento di controllo, foglio di viaggio, che deve trovarsi a bordo del veicolo e essere esibito su richiesta degli agenti preposti al controllo.

2. Il foglio di viaggio, il cui modello è stabilito dalla Commissione secondo la procedura prevista all'articolo 8 deve contenere le seguenti informazioni:

- a) i luoghi di partenza e di destinazione del servizio;
- b) le date di partenza e di fine servizio.

3. I fogli di viaggio sono rilasciati in libretti certificati dall'autorità o dall'ente competente dello Stato di stabilimento. Il modello del libretto dei fogli di viaggio è stabilito dalla Commissione, secondo la procedura prevista all'articolo 8.

4. Per i servizi regolari specializzati, il contratto concluso fra il vettore e l'organizzatore del trasporto, o una copia certificata conforme dello stesso, sostituisce il documento di controllo.

Tuttavia, il foglio di viaggio è compilato in forma di riepilogo mensile.

5. I fogli di viaggio utilizzati sono rispediti all'autorità o all'ente competente dello Stato membro di stabilimento secondo modalità stabilite dall'autorità o dall'ente suddetti.

Articolo 7

1. Alla fine di ciascun trimestre ed entro tre mesi, fatto salvo il potere della Commissione di ridurre tale termine ad un mese nella fattispecie di cui all'articolo 9, l'autorità o l'ente competente di ciascuno Stato membro comunica alla Commissione i dati relativi alle operazioni di cabotaggio in forma di servizi regolari specializzati e occasionali, effettuati durante il trimestre in questione dai vettori residenti.

Tale comunicazione è effettuata mediante una tabella conforme al modello stabilito dalla Commissione secondo la procedura di cui all'articolo 8.

⁽¹⁾ GU n. L 145 del 13. 6. 1977, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 91/680/CEE (GU n. L 376 del 31. 12. 1991, pag. 1).

2. Le autorità competenti dello Stato membro ospitante trasmettono alla Commissione, una volta l'anno, un prospetto statistico relativo al numero di autorizzazioni dei trasporti di cabotaggio eseguiti in forma di servizi regolari di cui all'articolo 3, punto 3).

3. La Commissione trasmette con la massima tempestività agli Stati membri i prospetti riassuntivi elaborati in base ai dati comunicatili ai sensi del paragrafo 1.

Articolo 8

Qualora si faccia riferimento alla procedura definita al presente articolo, la Commissione è assistita dal comitato consultivo di cui all'articolo 10.

Il rappresentante della Commissione sottopone al comitato un progetto delle misure da adottare. Il comitato, entro un termine che il presidente può fissare in funzione dell'urgenza della questione in esame, formula il suo parere sul progetto, eventualmente procedendo a votazione.

Il parere è iscritto a verbale; inoltre ciascuno Stato membro ha il diritto di chiedere che la sua posizione figuri a verbale.

La Commissione tiene in massima considerazione il parere formulato dal comitato. Essa lo informa del modo in cui ha tenuto conto del suo parere.

Articolo 9

1. In caso di grave perturbazione del mercato dei trasporti nazionali all'interno di una determinata zona geografica, dovuta all'attività di cabotaggio o aggravata da tale attività, qualsiasi Stato membro può ricorrere alla Commissione ai fini dell'adozione di misure di salvaguardia, comunicandole le informazioni necessarie e le misure che intende adottare nei confronti dei vettori residenti.

2. Ai fini del paragrafo 1 si intende per:

— «grave perturbazione del mercato dei trasporti nazionali all'interno di una determinata zona geografica», la comparsa, su tale mercato, di problemi ad esso specifici, tali da provocare un'eccedenza importante e suscettibile di protrarsi nel tempo, dell'offerta rispetto alla domanda, che implichi una minaccia per l'equilibrio finanziario e la sopravvivenza di un gran numero di imprese di trasporto di viaggiatori su strada;

— «zona geografica», una zona comprendente tutto il territorio di uno Stato membro o parte di esso, o estesa a parte o all'insieme del territorio di altri Stati membri.

3. La Commissione esamina la situazione e, previa consultazione del comitato consultivo di cui all'articolo 10, decide, entro un mese a decorrere dal ricevimento della richiesta dello Stato membro, se occorra o meno prendere misure di salvaguardia e, in caso affermativo, le adotta.

Le misure prese a norma del presente articolo rimangono in vigore per un massimo di sei mesi, rinnovabili una sola volta entro gli stessi termini di validità.

La Commissione notifica immediatamente agli Stati membri e al Consiglio le decisioni adottate in applicazione del presente paragrafo.

4. Qualora la Commissione decida di adottare misure di salvaguardia concernenti uno o più Stati membri, le autorità competenti dei medesimi sono tenute a prendere provvedimenti di portata equivalente nei confronti dei vettori residenti e ne informano la Commissione.

Queste ultime misure sono applicate al più tardi a decorrere dalla data di applicazione delle misure di salvaguardia decise dalla Commissione.

5. Ciascuno Stato membro può deferire al Consiglio la decisione della Commissione di cui al paragrafo 3 entro trenta giorni dalla notifica.

Il Consiglio, deliberando a maggioranza qualificata, può adottare una decisione diversa entro trenta giorni dalla richiesta dello Stato membro, o qualora si tratti di più Stati membri, entro trenta giorni a decorrere dalla data in cui è stata presentata la prima richiesta.

Alla decisione del Consiglio si applicano i termini di validità previsti dal paragrafo 3, secondo comma.

Le autorità competenti degli Stati membri interessati sono tenute ad adottare misure di portata equivalente nei confronti dei vettori residenti e ne informano la Commissione.

Se, nel termine previsto al secondo comma, il Consiglio non adotta alcuna decisione, la decisione, della Commissione diviene definitiva.

6. Se la Commissione ritiene che le misure di cui al paragrafo 3 debbano essere prorogate, essa presenta una proposta al Consiglio, che delibera a maggioranza qualificata.

Articolo 10

1. La Commissione è assistita da un comitato consultivo composto di rappresentanti degli Stati membri e presieduto da un rappresentante della Commissione.

Il comitato assiste la Commissione secondo la procedura di cui all'articolo 8, nell'elaborazione dei modelli dei fogli di viaggio, dei libretti dei fogli di viaggio e delle tabelle previsti agli articoli 6 e 7.

2. Il comitato ha inoltre il compito di consigliare la Commissione:

- su qualsiasi domanda presentata da uno Stato membro a norma dell'articolo 9, paragrafo 1;
- sulle misure destinate a risolvere la grave perturbazione del mercato di cui all'articolo 9, segnatamente sull'applicazione pratica di dette misure.

3. Il comitato stabilisce il proprio regolamento interno.

Articolo 11

1. Gli Stati membri si prestano assistenza per l'applicazione del presente regolamento.

2. Fatti salvi eventuali procedimenti penali, lo Stato membro ospitante può applicare sanzioni contro il vettore non residente che abbia commesso, sul suo territorio, infrazioni al presente regolamento o alle normative comunitarie e nazionali in materia di trasporti in occasione di cabotaggio.

Tali sanzioni sono applicate su base non discriminatoria e a norma del paragrafo 3.

3. Le sanzioni di cui al paragrafo 2 possono consistere, segnatamente, in un avvertimento o, in caso di infrazioni gravi o di infrazioni minori ripetute, in un divieto temporaneo di effettuare trasporti di cabotaggio sul territorio dello Stato membro ospitante in cui è stata commessa l'infrazione.

Qualora siano presentate una licenza comunitaria, un'autorizzazione o una copia certificata conforme falsificate, il documento falsificato è immediatamente ritirato e, se del caso, trasmesso con la massima tempestività all'autorità competente dello Stato membro di stabilimento del vettore.

4. Le autorità competenti dello Stato membro ospitante notificano alle autorità competenti dello Stato membro di stabilimento le infrazioni accertate e le sanzioni eventualmente applicate nei confronti del vettore e, in caso di infrazioni gravi o di infrazioni minori ripetute, possono corredare la suddetta notifica di una richiesta di sanzioni.

In caso di infrazioni gravi o di infrazioni minori ripetute, le autorità competenti dello Stato membro di stabilimento valutano l'opportunità di applicare una sanzione appropriata nei confronti del vettore in questione; esse devono tenere conto della sanzione eventualmente applicata nello

Stato membro ospitante ed accertarsi che le sanzioni applicate al vettore siano complessivamente proporzionali all'infrazione o alle infrazioni che vi hanno dato luogo.

La sanzione applicata dalle autorità competenti dello Stato membro di stabilimento, previa consultazione con le autorità competenti dello Stato membro ospitante, può giungere sino alla revoca dell'autorizzazione all'esercizio della professione di vettore di viaggiatori su strada.

Le autorità competenti dello Stato membro di stabilimento possono inoltre, in applicazione del diritto interno, tradurre il vettore in questione dinanzi ad un organo nazionale competente.

Esse informano le autorità competenti dello Stato membro ospitante delle decisioni adottate a norma del presente paragrafo.

Articolo 12

Gli Stati membri garantiscono che i vettori possano ricorrere davanti a un organo giudiziario contro qualsiasi sanzione amministrativa loro applicata.

Articolo 13

Entro il 31 dicembre 1999, la Commissione riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio sull'applicazione del presente regolamento e in particolare all'incidenza dei trasporti di cabotaggio sul mercato dei trasporti nazionali.

Articolo 14

Gli Stati membri mettono in vigore in tempo utile le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie all'esecuzione del presente regolamento. Essi le comunicano alla Commissione.

Articolo 15

Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Esso si applica a decorrere dal ... (*).

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto addi ...

Per il Consiglio

Il Presidente

(*) 18 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento.

RELAZIONE DEL CONSIGLIO

I. INTRODUZIONE

Il 15 gennaio 1996, la Commissione ha trasmesso al Consiglio una proposta di regolamento, basata sull'articolo 75 del trattato CE, che stabilisce le condizioni per l'ammissione dei vettori non residenti ai trasporti nazionali su strada di persone in uno Stato membro⁽¹⁾.

Il Parlamento europeo ha reso il suo parere il 28 novembre 1996⁽²⁾, ed il Comitato economico e sociale il 25 settembre 1996⁽³⁾.

A seguito del parere del Parlamento europeo, la Commissione ha trasmesso al Consiglio una proposta modificata il 28 febbraio 1997⁽⁴⁾.

Il 14 aprile 1997, il Consiglio ha adottato la posizione comune conformemente all'articolo 189 C del trattato.

II. SCOPO DELLA PROPOSTA

La proposta modificata della Commissione intende sostituire e modificare il regolamento (CEE) n. 2454/92, del 23 luglio 1992⁽⁵⁾, a seguito della sentenza del 1° giugno 1994 della Corte di giustizia, nella causa C-388/92 (Parlamento europeo c/ Consiglio)⁽⁶⁾, che ha annullato il regolamento suddetto.

Per non pregiudicare il grado di liberalizzazione che il regolamento citato intendeva realizzare, la Corte ne ha mantenuto gli effetti «sino a quando il Consiglio, previa consultazione del Parlamento, non avrà emanato una nuova normativa in materia».

La proposta modificata riprende in larga misura il contenuto del regolamento annullato, ma ne estende anche il campo di applicazione.

La proposta infatti mira ad eliminare alcune restrizioni mantenute da questo stesso regolamento per quanto riguarda i servizi regolari specializzati, nonché a introdurre, a determinate condizioni, il cabotaggio per taluni servizi regolari. La Commissione fa presente che intende in tal modo applicare alle operazioni di cabotaggio su strada di persone il principio della libera prestazione di servizi, ciò che comporta l'eliminazione di ogni restrizione, nei confronti del prestatore, motivata dalla sua nazionalità o dal fatto che questi sia stabilito in uno Stato membro diverso da quello in cui la prestazione deve essere fornita.

La Commissione ha fatto sua la posizione comune del Consiglio ed ha pertanto modificato la sua proposta.

III. ANALISI DELLA POSIZIONE COMUNE

La posizione comune del Consiglio prevede, in particolare:

- a) *all'articolo 3, paragrafo 3*, l'istituzione del cabotaggio per i servizi regolari effettuati da un vettore non residente durante un servizio regolare internazionale, nonché l'esclusione dei servizi urbani e extraurbani dal campo di applicazione della disposizione;

⁽¹⁾ GU n. C 60 del 29. 2. 1996, pag. 10.

⁽²⁾ GU n. C 380 del 16. 12. 1996, pag. 35.

⁽³⁾ GU n. C 30 del 30. 1. 1997, pag. 40.

⁽⁴⁾ GU n. C 124 del 21. 4. 1997, pag. 73.

⁽⁵⁾ Regolamento (CEE) n. 2454/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, che stabilisce le condizioni per l'ammissione dei vettori non residenti ai trasporti nazionali su strada di persone in uno Stato membro (GU n. L 251 del 29. 8. 1992, pag. 1).

⁽⁶⁾ Racc. I del 1994, pag. 2081.

- b) *all'articolo 4, paragrafo 2*, l'assoggettamento dei servizi di cabotaggio di cui all'articolo 3, paragrafo 3, alla legislazione dello Stato membro ospitante;
- c) *all'articolo 10, paragrafo 1*, l'istituzione di un comitato consultivo per assistere la Commissione, secondo la procedura I della decisione sulla comitatologia (articolo 8), per preparare il modello di fogli di viaggio (articolo 6, paragrafo 2), il modello del libretto dei fogli di viaggio (articolo 6, paragrafo 3) e del modello del prospetto statistico (articolo 7, paragrafo 1).

La posizione comune, nell'ottavo considerando, ricorda che le disposizioni della direttiva 96/71/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 1996, relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito della prestazione di servizi⁽¹⁾, si applicano qualora, per la prestazione di servizi regolari specializzati, i trasportatori distacchino dallo Stato membro dove essi abitualmente lavorano dei lavoratori che hanno con loro un rapporto di lavoro.

IV. EMENDAMENTI DEL PARLAMENTO EUROPEO

1. Emendamenti del Parlamento europeo accolti dal Consiglio e ripresi dalla Commissione

Il Consiglio ha accolto, nella sostanza se non nella forma, i seguenti emendamenti del Parlamento europeo:

- *l'emendamento 1* per l'introduzione nel regolamento di un nuovo considerando relativo al ravvicinamento progressivo delle legislazioni nazionali, ripreso nel quarto considerando posizione comune;
- *l'emendamento 14* che intende sopprimere l'articolo 4 della proposta iniziale della Commissione ai sensi del quale è previsto un regime giuridico applicabile alle operazioni di cabotaggio effettuate in occasione di un servizio regolare di trasporto internazionale, come previsto all'articolo 3, paragrafo 3 della posizione comune. Ai sensi del suo articolo 4, paragrafo 2, tali operazioni sono infatti soggette alle disposizioni in vigore nello Stato membro ospitante relative ai requisiti per le autorizzazioni, alle procedure per le gare d'appalto, ai collegamenti da effettuare, alla regolarità, alla continuità, alla frequenza e agli itinerari;
- *la parte dell'emendamento 16* che prevede che la Commissione riferisce in merito all'applicazione del presente regolamento non solo al Consiglio ma anche al Parlamento europeo, elemento ripreso all'articolo 13 della posizione comune.

2. Emendamenti del Parlamento europeo non accolti dal Consiglio e non ripresi dalla Commissione

Il Consiglio non ha accolto:

- *gli emendamenti 2 e 3* che prevedono l'inclusione nel regolamento di due considerando, uno per evitare il rischio di quindici sistemi nazionali differenti di trasporti di cabotaggio, l'altro per ricordare il parallelismo tra la liberalizzazione e l'armonizzazione progressiva nel settore del trasporto su strada di persone.

Il Consiglio ritiene che questi obiettivi siano già coperti da altri considerando e nel dispositivo della posizione comune;

- *l'emendamento 4* che intende inserire nel regolamento un nuovo considerando per ottimizzare l'indice di occupazione dei veicoli.

Il Consiglio ritiene inutile tale emendamento, dato lo scopo del regolamento;

⁽¹⁾ GU n. L 18 del 21. 1. 1997, pag. 1.

- *l'emendamento 5* che prevede di includere nel regolamento un considerando sul diritto alla scelta del modo di trasporto da parte dell'utente a condizione che rispetti uno degli obiettivi della politica comune dei trasporti, ossia la riduzione del traffico su strada.

Il Consiglio ricorda che la riduzione del traffico su strada di persone a mezzo di pullman e autobus non figura tra gli obiettivi della politica comune dei trasporti;

- *l'emendamento 6* per l'inclusione nel regolamento di un considerando sull'accessibilità totale degli autobus di linea.

Il Consiglio è del parere che si tratti di una questione da risolvere nell'ambito della legislazione comunitaria specifica;

- *l'emendamento 7* che intende introdurre nel regolamento un considerando che ricorda le previsioni della Commissione in materia di estensione del campo di applicazione del regolamento.

Il Consiglio ritiene che tale menzione non sia necessaria nel presente regolamento;

- *gli emendamenti 8 e 9* il cui scopo è l'inclusione nel regolamento di due nuovi considerando relativi, rispettivamente, all'applicazione di uno stesso regime per le prestazioni di cabotaggio effettuate da un'impresa residente nello Stato membro ospitante e da una non residente, e all'armonizzazione dei regimi applicabili ai trasporti di cabotaggio.

Il Consiglio osserva che questi emendamenti non sono più necessari in quanto la posizione comune si limita ad instaurare il cabotaggio per i servizi regolari effettuati durante un trasporto internazionale regolare e che tali operazioni di cabotaggio sono soggette alla legislazione nazionale dello Stato membro ospitante (cfr. articolo 4, paragrafo 2, della posizione comune);

- *l'emendamento 10* che intende includere nel regolamento un nuovo considerando affinché le imprese che effettuano servizi di cabotaggio abbiano o nominino un rappresentante sul territorio dello Stato membro ospitante.

Il Consiglio ritiene questa disposizione incompatibile con la libera prestazione di servizi;

- *l'emendamento 11* che intende precisare all'articolo 1 che lo Stato membro di stabilimento è quello in cui si trova il principale centro di attività del vettore o la sua sede sociale.

Il Consiglio ritiene che, perché il vettore risponda a questa condizione di accesso al mercato, sia sufficiente esigere che sia titolare della licenza comunitaria prevista dal regolamento (CEE) n. 684/92, modificato dal regolamento che sarà pubblicato nella Gazzetta ufficiale insieme al presente regolamento;

- *l'emendamento 12* che intende ampliare la definizione di «servizi regolari specializzati», di cui all'articolo 2, paragrafo 2.

Il Consiglio ricorda che si tratta della medesima definizione che figura nel regolamento (CEE) n. 684/92, che sarà modificato (cfr. precedente trattato), in quanto è opportuno che le definizioni dei vari servizi di trasporto con pullman e autobus siano uguali a quelle adottate nell'ambito del trasporto internazionale;

- *la parte dell'emendamento 13* che riguarda l'esclusione dal campo di applicazione del regolamento non solo dei servizi regolari urbani ed extraurbani, come previsto dalla posizione comune, ma anche dei servizi regionali fino all'armonizzazione dei requisiti relativi alle concessioni per servizi di trasporto sulla base di obblighi di servizio pubblico nel cabotaggio di viaggiatori su strada.

Il Consiglio ritiene che, escludendo dal cabotaggio i servizi regionali, l'obiettivo del presente regolamento sia notevolmente sminuito;

- *la parte dell'emendamento 13* che intende escludere dal cabotaggio legato a servizi internazionali regolari alcune aree geografiche già coperte dalla normativa comunitaria.

Il Consiglio ritiene troppo restrittiva questa disposizione che comporterebbe difficoltà di controllo eccessive;

- *l'emendamento 15* con cui si chiede alla Commissione di comunicare non solo al Consiglio ma anche al Parlamento europeo tutti i dati statistici riguardanti le operazioni di cabotaggio effettuate ai sensi del presente regolamento.

Il Consiglio ricorda che la relazione sull'applicazione del presente regolamento, che la Commissione deve presentare al Parlamento europeo e al Consiglio a norma dell'articolo 13 della posizione comune, sarà elaborata sulla base di queste statistiche;

- *la parte dell'emendamento 16* che aggiunge un paragrafo all'articolo 13 in cui si chiede alla Commissione di presentare al Parlamento europeo e al Consiglio, anteriormente al 31 dicembre 1996, una relazione sui risultati dell'applicazione del regolamento annullato dalla Corte e sul funzionamento dei servizi regolari negli Stati membri.

Il Consiglio, indipendentemente dal fatto che la data indicata è superata, ritiene che non sia necessario che la Commissione presenti una siffatta relazione;

- *la parte dell'emendamento 16* che prevede che, conformemente all'articolo 13 della posizione comune, la relazione della Commissione verta anche sull'opportunità di prevedere un'estensione del campo di applicazione del regolamento e, in base alle conclusioni della relazione stessa, sull'eventuale presentazione di una proposta da parte della Commissione.

Il Consiglio ritiene che, visto che la posizione comune già comporta un'estensione del campo di applicazione della normativa comunitaria precedentemente applicata in materia, non sia opportuno chiedere alla Commissione di presentare tale proposta.

POSIZIONE COMUNE (CE) N. 23/97

definita dal Consiglio il 14 aprile 1997

in vista dell'adozione del regolamento (CE) n. .../97, del Consiglio, del ..., per il rafforzamento della sorveglianza delle posizioni di bilancio nonché della sorveglianza e del coordinamento delle politiche economiche

(97/C 164/03)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 103, paragrafo 5,

vista la proposta della Commissione⁽¹⁾,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 189 C del trattato⁽²⁾,

- (1) considerando che il Patto di stabilità e di crescita si fonda sull'obiettivo dell'equilibrio delle finanze pubbliche come strumento per rafforzare le condizioni favorevoli alla stabilità dei prezzi e ad una crescita vigorosa, sostenibile e promotrice di occupazione;
- (2) considerando che il Patto di stabilità e di crescita è costituito dal presente regolamento, volto a rafforzare la sorveglianza delle posizioni di bilancio nonché la sorveglianza e il coordinamento delle politiche economiche, dal regolamento (CE) n. ... del Consiglio⁽³⁾, volto ad accelerare e chiarire le modalità di attuazione della procedura per i disavanzi eccessivi, e dalla risoluzione del Consiglio europeo del 17 giugno 1997 sul Patto di stabilità e di crescita⁽⁴⁾ nella quale gli Stati membri, il Consiglio e la Commissione convergono sulla necessità di un fermo orientamento politico ai fini di un'attuazione rigorosa e tempestiva del trattato e del Patto di stabilità e di crescita;
- (3) considerando che nella terza fase dell'Unione economica e monetaria (UEM) gli Stati membri sono chiaramente vincolati dal trattato, ai sensi dell'articolo 104 C del trattato, ad evitare disavanzi pubblici eccessivi; che, conformemente al punto 5 del protocollo (n. 11) su talune disposizioni relative al Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord del trattato, l'articolo 104 C, paragrafo 1 non si applica al Regno Unito se questo non partecipa alla terza fase; che l'obbligo di cui all'articolo 109 E,

paragrafo 4 di cercare di evitare disavanzi eccessivi continuerà ad applicarsi al Regno Unito;

- (4) considerando che il perseguimento dell'obiettivo a medio termine consistente nel raggiungimento di un saldo del bilancio vicino al pareggio o positivo, a cui tutti gli Stati membri si sono impegnati conformemente alla suddetta risoluzione del Consiglio europeo sul Patto di stabilità e di crescita, permetterà agli Stati membri di affrontare le normali fluttuazioni cicliche mantenendo il disavanzo pubblico entro il valore di riferimento del 3% del PIL;
- (5) considerando che è opportuno integrare la procedura di sorveglianza multilaterale di cui all'articolo 103, paragrafi 3 e 4 con una procedura di allarme preventivo che consenta al Consiglio di avvertire tempestivamente uno Stato membro della necessità di adottare le necessarie misure di bilancio correttive per evitare che il disavanzo pubblico diventi eccessivo; che, conformemente alla suddetta risoluzione del Consiglio europeo sul Patto di stabilità e di crescita, tutti gli Stati membri si sono impegnati ad adottare le misure di bilancio correttive che ritengono necessarie per conseguire gli obiettivi dei loro programmi di stabilità o di convergenza ogniqualvolta dispongono di informazioni che indichino una significativa divergenza effettiva o prevista rispetto all'obiettivo di bilancio a medio termine;
- (6) considerando che la procedura di sorveglianza multilaterale di cui all'articolo 103, paragrafi 3 e 4 dovrebbe inoltre continuare ad esercitarsi su ogni aspetto dell'evoluzione economica in ciascuno degli Stati membri e nella Comunità nonché la coerenza delle politiche economiche con gli indirizzi di massima di cui all'articolo 103, paragrafo 2; che, ai fini del controllo di tale evoluzione, è opportuno presentare informazioni sotto forma di programmi di stabilità e di programmi di convergenza;
- (7) considerando che è opportuno sfruttare l'utile esperienza maturata con i programmi di convergenza nelle prime due fasi dell'Unione economica e monetaria;
- (8) considerando che gli Stati membri che adotteranno la moneta unica, denominati nel prosieguo «Stati membri partecipanti» avranno raggiunto, a norma dell'articolo 109 J, un alto grado di convergenza

⁽¹⁾ GU n. C 368 del 6. 12. 1996, pag. 9.

⁽²⁾ Parere del Parlamento europeo del 28 novembre 1996 (GU n. C 380 del 16. 12. 1996, pag. 28). Posizione comune del Consiglio del 14 aprile 1997 e decisione del Parlamento europeo del ... (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

⁽³⁾ Non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale.

⁽⁴⁾ Non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale.

- sostenibile e, in particolare, una situazione sostenibile della finanza pubblica; che in detti Stati membri è necessario mantenere posizioni di bilancio equilibrate per sostenere la stabilità dei prezzi e per rafforzare le condizioni favorevoli di una crescita sostenuta della produzione e dell'occupazione; che è necessario che gli Stati membri partecipanti presentino programmi a medio termine, denominati nel prosieguo «programmi di stabilità»; che è necessario definire i principali contenuti di tali programmi;
- (9) considerando che gli Stati membri che non adotteranno la moneta unica, denominati nel prosieguo «Stati membri non partecipanti», dovranno perseguire politiche volte a raggiungere un alto grado di convergenza sostenibile; che è necessario che tali Stati membri presentino programmi a medio termine, denominati nel prosieguo «programmi di convergenza»; che è necessario definire i principali contenuti di tali programmi di convergenza;
- (10) considerando che le valute degli Stati membri non partecipanti che aderiranno al nuovo meccanismo di cambio, denominato del prosieguo ERM2⁽¹⁾, avranno una parità centrale rispetto all'euro, costituendo in tal modo un punto di riferimento per la valutazione dell'adeguatezza delle relative politiche; che, per consentire un'adeguata sorveglianza in sede di Consiglio, gli Stati membri non partecipanti che non aderiranno all'ERM2 presenteranno tuttavia, nei loro programmi di convergenza, politiche orientate alla stabilità, evitando disallineamenti del tasso di cambio reale e fluttuazioni eccessive del tasso di cambio nominale;
- (11) considerando che la duratura convergenza dei dati economici fondamentali costituisce una condizione indispensabile per la stabilità sostenibile dei cambi;
- (12) considerando che occorre stabilire un calendario per la presentazione dei programmi di stabilità e dei programmi di convergenza e dei relativi aggiornamenti;
- (13) considerando che, nell'interesse della trasparenza e di un dibattito pubblico informato, è necessario che gli Stati membri rendano pubblici i rispettivi programmi di stabilità e di convergenza;
- (14) considerando che il Consiglio, nell'esaminare e controllare i programmi di stabilità e i programmi di convergenza, in particolare il loro obiettivo di bilancio a medio termine o il percorso di avvicinamento a tale obiettivo, deve tener conto delle pertinenti caratteristiche cicliche strutturali dell'economia di ciascuno Stato membro;
- (15) considerando che in tale contesto occorre rivolgere particolare attenzione alle divergenze significative delle posizioni di bilancio rispetto agli obiettivi di un saldo prossimo al pareggio o attivo; che è opportuno che il Consiglio allerti tempestivamente gli Stati membri al fine di evitare che il disavanzo pubblico dei medesimi diventi eccessivo; che, in caso di persistente scostamento, è opportuno che il Consiglio rafforzi la propria raccomandazione e la renda pubblica; che per gli Stati membri non partecipanti il Consiglio ha la facoltà di presentare raccomandazioni sulle azioni da intraprendere per attuare i rispettivi programmi di convergenza;
- (16) considerando che tanto i programmi di stabilità quanto i programmi di convergenza portano al rispetto delle condizioni di convergenza economica di cui all'articolo 104 C del trattato,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

SEZIONE 1

Obiettivo e definizioni

Articolo 1

Il presente regolamento stabilisce le disposizioni relative al contenuto, alla presentazione, all'esame e alla sorveglianza dei programmi di stabilità e dei programmi di convergenza nell'ambito della sorveglianza multilaterale che deve essere esercitata dal Consiglio per prevenire tempestivamente il determinarsi di disavanzi pubblici eccessivi e promuovere la sorveglianza e il coordinamento delle politiche economiche.

Articolo 2

Ai fini del presente regolamento si intendono per «Stati membri partecipanti» gli Stati membri che hanno adottato la moneta unica conformemente al trattato e per «Stati membri non partecipanti» quelli che non hanno adottato la moneta unica.

SEZIONE 2

Programmi di stabilità: una base essenziale per la crescita sostenibile e la creazione di posti di lavoro

Articolo 3

1. Ciascuno Stato membro partecipante presenta al Consiglio e alla Commissione le informazioni necessarie ai fini dell'esercizio periodico della sorveglianza multilaterale di cui all'articolo 103 del trattato nella forma di un

⁽¹⁾ Cfr. risoluzione del Consiglio europeo del ... su un nuovo meccanismo di cambio (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

«programma di stabilità», che costituisce una base essenziale per la stabilità dei prezzi e per una crescita vigorosa, sostenibile e favorevole alla creazione di posti di lavoro.

2. Il programma di stabilità contiene le seguenti informazioni:

- a) l'obiettivo a medio termine di un saldo di bilancio prossimo al pareggio o in attivo e il percorso di avvicinamento a tale obiettivo per quanto riguarda l'avanzo/il disavanzo della pubblica amministrazione nonché l'andamento previsto del rapporto debito pubblico/PIL;
- b) le principali ipotesi sul previsto andamento dell'economia, nonché sulle altre principali variabili economiche rilevanti per la realizzazione del programma di stabilità, quali la crescita reale del PIL, l'occupazione e l'inflazione;
- c) la descrizione dei provvedimenti di bilancio e delle altre misure di politica economica adottati o proposti per conseguire gli obiettivi del programma nonché, per le misure più importanti della manovra di bilancio, una stima dei loro effetti quantitativi sui conti pubblici;
- d) l'analisi delle ripercussioni di eventuali modifiche delle principali ipotesi economiche sulla posizione di bilancio e sul debito.

3. Le informazioni concernenti l'evoluzione del rapporto tra il saldo di bilancio della pubblica amministrazione e PIL come pure del rapporto tra debito pubblico e PIL nonché delle principali ipotesi economiche di cui al paragrafo 2, lettere a) e b) sono espresse su base annua ed includono, oltre all'anno in corso e a quello precedente, almeno i tre anni successivi.

Articolo 4

1. I programmi di stabilità sono presentati prima del 1° marzo 1999. Successivamente sono presentati programmi aggiornati ogni anno. Gli Stati membri che abbiano adottato la moneta unica in un momento successivo presentano il loro programma di stabilità entro sei mesi dalla decisione del Consiglio relativa alla loro partecipazione alla moneta unica.

2. Gli Stati membri rendono pubblici i programmi di stabilità ed i programmi aggiornati.

Articolo 5

1. Sulla base della valutazione della Commissione e del comitato di cui all'articolo 109 C del trattato, il Consiglio esamina, nell'ambito della sorveglianza multilaterale di cui all'articolo 103, se l'obiettivo di bilancio a medio termine di ciascun programma di stabilità sia compatibile con il mantenimento del margine di manovra necessario

per evitare il determinarsi di un disavanzo eccessivo, se le ipotesi economiche sulle quali il programma è fondato siano realistiche e se le misure adottate o proposte siano adeguate per la realizzazione del percorso prospettato di avvicinamento all'obiettivo di bilancio a medio termine.

Il Consiglio esamina inoltre se il programma di stabilità faciliti un più stretto coordinamento delle politiche economiche e se le politiche economiche dello Stato membro interessato siano coerenti con gli indirizzi di massima per le politiche economiche.

2. Il Consiglio procede all'esame di ciascuno dei programmi di stabilità di cui al paragrafo 1 entro due mesi dalla presentazione del programma. Il Consiglio, su raccomandazione della Commissione e previa consultazione del comitato di cui all'articolo 109 C, formula un parere sul programma. Se, conformemente all'articolo 103, ritiene che gli obiettivi e i contenuti del programma debbano essere rafforzati, il Consiglio invita, nel suo parere, lo Stato membro interessato ad adeguare il suo programma.

3. I programmi di stabilità aggiornati sono esaminati dal comitato di cui all'articolo 109 C sulla base della valutazione della Commissione; se necessario i programmi aggiornati possono essere esaminati anche dal Consiglio secondo la procedura di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo.

Articolo 6

1. Nell'ambito della sorveglianza multilaterale di cui all'articolo 103, paragrafo 3, il Consiglio verifica l'applicazione dei programmi di stabilità, fondandosi sulle informazioni fornite dagli Stati membri partecipanti e sulle valutazioni della Commissione e del comitato di cui all'articolo 109 C, in particolare allo scopo di individuare scostamenti sensibili, in atto o prevedibili, della posizione di bilancio rispetto all'obiettivo a medio termine o al percorso di avvicinamento a tale obiettivo definito nel programma per il saldo di bilancio della pubblica amministrazione.

2. Qualora individui uno scostamento sensibile della posizione di bilancio dall'obiettivo a medio termine o dal percorso di avvicinamento a tale obiettivo, il Consiglio, allo scopo di avvertirlo tempestivamente per prevenire il determinarsi di un disavanzo eccessivo, rivolge allo Stato membro interessato una raccomandazione, a norma dell'articolo 103, paragrafo 4, perché adotti le necessarie misure di aggiustamento del bilancio.

3. Qualora ritenga, nell'esercizio della successiva sorveglianza che lo scostamento della posizione di bilancio dall'obiettivo a medio termine o dal percorso di avvicinamento a tale obiettivo persista o si aggravi, il Consiglio rivolge allo Stato membro interessato, a norma dell'articolo 103, paragrafo 4, una raccomandazione perché adotti prontamente misure correttive e può, come previsto da tale articolo, rendere pubblica la propria raccomandazione.

SEZIONE 3

Programmi di convergenza: una base essenziale per una crescita sostenibile e la creazione di posti di lavoro*Articolo 7*

1. Ciscuno Stato membro non partecipante presenta al Consiglio e alla Commissione le informazioni necessarie ai fini dell'esercizio periodico della sorveglianza multilaterale di cui all'articolo 103 nella forma di un «programma di convergenza», che costituisce una base essenziale per la stabilità dei prezzi ed una crescita vigorosa, sostenibile e favorevole alla creazione di posti di lavoro.
2. Il programma di convergenza contiene le seguenti informazioni, in particolare le variabili relative ai criteri di convergenza:
 - a) l'obiettivo a medio termine, di un saldo di bilancio prossimo al pareggio o in attivo e il percorso di avvicinamento a tale obiettivo per quanto riguarda l'avanzo/il disavanzo della pubblica amministrazione; l'andamento previsto del rapporto debito pubblico/PIL; gli obiettivi a medio termine di politica monetaria; le relazioni tra tali obiettivi e la stabilità dei prezzi e dei cambi;
 - b) le principali ipotesi sul previsto andamento dell'economia, nonché sulle altre principali variabili economiche rilevanti per la realizzazione del programma di convergenza, quali la crescita reale del PIL, l'occupazione e l'inflazione;
 - c) la descrizione dei provvedimenti di bilancio e delle altre misure di politica economica adottati o proposti per conseguire gli obiettivi del programma nonché per le misure più importanti della manovra di bilancio, una stima dei loro effetti quantitativi sui conti pubblici;
 - d) l'analisi delle ripercussioni di eventuali modifiche delle principali ipotesi economiche sulla posizione di bilancio e sul debito;
3. Le informazioni concernenti l'evoluzione del rapporto tra il saldo di bilancio della pubblica amministrazione e PIL come pure del rapporto tra debito pubblico e PIL nonché le principali ipotesi economiche di cui al paragrafo 2, lettere a) e b) sono espresse su base annua e includono, oltre all'anno in corso e a quello precedente, almeno i tre anni successivi.

Articolo 8

1. I programmi di convergenza sono presentati prima del 1° marzo 1999. Successivamente sono presentati programmi aggiornati ogni anno.
2. Gli Stati membri rendono pubblici i programmi di convergenza ed i programmi aggiornati.

Articolo 9

1. Sulla base della valutazione della Commissione e del comitato di cui all'articolo 109 C del trattato, il Consi-

glio esamina, nell'ambito della sorveglianza multilaterale di cui all'articolo 103, se l'obiettivo di bilancio a medio termine di ciascun programma di convergenza sia compatibile con il mantenimento del margine di manovra necessario per evitare il determinarsi di un disavanzo eccessivo, se le ipotesi economiche sulle quali il programma è fondato siano realistiche e se le misure adottate o proposte siano adeguate per la realizzazione del percorso prospettato di avvicinamento all'obiettivo di bilancio a medio termine e per conseguire una convergenza durevole.

Il Consiglio esamina inoltre se il programma di convergenza faciliti un più stretto coordinamento delle politiche economiche e se le politiche economiche dello Stato membro interessato siano coerenti con gli indirizzi di massima per le politiche economiche.

2. Il Consiglio all'esame di ciascuno dei programmi di convergenza di cui al paragrafo 1 entro due mesi dalla presentazione del programma. Il Consiglio, su raccomandazione della Commissione e previa consultazione del comitato di cui all'articolo 109 C, formula un parere sul programma. Se, conformemente all'articolo 103, ritiene che gli obiettivi e i contenuti del programma debbano essere rafforzati, il Consiglio, nel suo parere, invita lo Stato membro interessato ad adeguare il suo programma.

3. I programmi di convergenza aggiornati sono esaminati dal comitato di cui all'articolo 109 C sulla base della valutazione della Commissione; se necessario i programmi aggiornati possono essere esaminati anche dal Consiglio secondo la procedura di cui ai precedenti paragrafi 1 e 2 del presente articolo.

Articolo 10

1. Nell'ambito della sorveglianza multilaterale di cui all'articolo 103, paragrafo 3, il Consiglio verifica l'applicazione dei programmi di convergenza, fondandosi sulle informazioni fornite dagli Stati membri non partecipanti conformemente all'articolo 7, paragrafo 2, lettera a), e sulle valutazioni della Commissione e del comitato di cui all'articolo 109 C del trattato, in particolare allo scopo di individuare scostamenti sensibili, in atto o prevedibili, della posizione di bilancio rispetto all'obiettivo a medio termine o al percorso di avvicinamento a tale obiettivo definito nel programma in materia di saldo di bilancio della pubblica amministrazione.

Inoltre il Consiglio verifica le politiche economiche degli Stati membri non partecipanti alla luce degli obiettivi del programma di convergenza, al fine di garantire che tali politiche siano compatibili con la stabilità e di evitare quindi disallineamenti del tasso di cambio reale e fluttuazioni eccessive del tasso di cambio nominale.

2. Qualora individui uno scostamento sensibile della posizione di bilancio dall'obiettivo a medio termine o dal percorso di avvicinamento a tale obiettivo, il Consiglio, allo scopo di avvertirlo tempestivamente per prevenire il determinarsi di un disavanzo eccessivo, rivolge allo Stato membro interessato una raccomandazione, a norma dell'articolo 103, paragrafo 4, perché adotti le necessarie misure di aggiustamento del bilancio.

3. Qualora ritenga, nell'esercizio della successiva sorveglianza, che lo scostamento della posizione di bilancio dall'obiettivo a medio termine o dal percorso di avvicinamento a tale obiettivo persista o si aggravi, il Consiglio rivolge allo Stato membro interessato, a norma dell'articolo 103, paragrafo 4, una raccomandazione perché adotti prontamente misure correttive e può, come previsto da tale articolo, rendere pubblica la propria raccomandazione.

SEZIONE 4

Disposizioni comuni

Articolo 11

Nell'ambito della sorveglianza multilaterale descritta nel presente regolamento, il Consiglio effettua la valutazione globale di cui all'articolo 103, paragrafo 3 del trattato.

Articolo 12

Conformemente all'articolo 103, paragrafo 4, secondo comma, nel riferire al Parlamento europeo il presidente del Consiglio e la Commissione comunicano anche i risultati della sorveglianza multilaterale svolta nel quadro del presente regolamento.

Articolo 13

Il presente regolamento entra in vigore il 1° luglio 1998.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a . . .

Per il Consiglio
Il Presidente

MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO

I. INTRODUZIONE

1. In data 18 ottobre 1996 la Commissione ha trasmesso al Consiglio la proposta di regolamento in oggetto, basata sull'articolo 103, paragrafo 5 del trattato.
2. Il Parlamento europeo ha reso il suo parere in prima lettura il 28 novembre 1996.

In data 20 marzo 1997 la Commissione ha presentato una versione modificata della proposta ai sensi dell'articolo 189 A, paragrafo 2 del trattato, la quale tiene conto del parere del Parlamento europeo e degli emendamenti ivi suggeriti, nonché delle conclusioni del Consiglio europeo di Dublino e dei risultati raggiunti dal gruppo «UEM» del Consiglio sulla proposta iniziale.

3. In data 14 aprile 1997, il Consiglio ha adottato la sua posizione comune ai sensi dell'articolo 189 A del trattato.

II. OBIETTIVO

La proposta di regolamento in oggetto mira ad introdurre un sistema di allarme preventivo allo scopo di individuare tempestivamente eventuali divergenze significative rispetto agli obiettivi di bilancio a medio termine di un saldo vicino al pareggio o positivo che gli Stati membri si sono impegnati a realizzare. Tale sistema di allarme preventivo incoraggerà gli Stati membri a prendere tempestivamente le necessarie misure di bilancio correttive ogniqualvolta riceveranno informazioni che indichino un notevole slittamento della situazione di bilancio rispetto all'obiettivo di bilancio a medio termine o ai sentieri di avvicinamento ad esso, al fine di evitare che si verifichi un disavanzo pubblico eccessivo.

A tale scopo, la posizione comune definita dal Consiglio delinea in particolare i contenuti, il calendario e le condizioni di pubblicazione per quanto concerne:

- i programmi di stabilità, che dovranno essere presentati dagli Stati membri che adotteranno la moneta unica.
- i programmi di convergenza, che dovranno essere presentati dagli Stati membri che non adotteranno la moneta unica.

I programmi di stabilità e i programmi di convergenza sono una base essenziale per la stabilità dei prezzi e una forte crescita sostenibile e favorevole alla creazione di posti di lavoro. La posizione comune si avvale dell'esperienza acquisita nel corso delle prime due fasi dell'Unione economica e monetaria (UEM) con i programmi di convergenza. Nella terza fase dell'UEM gli Stati membri sono chiaramente vincolati dal trattato ad evitare disavanzi pubblici eccessivi⁽¹⁾.

Se perseguono l'obiettivo di una sana situazione di bilancio che preveda un saldo vicino al pareggio o positivo, gli Stati membri potranno affrontare le normali fluttuazioni cicliche, mantenendo il disavanzo pubblico entro il valore di riferimento del 3% del PIL.

Per questo motivo, sia i programmi di stabilità sia i programmi di convergenza devono in particolare fornire informazioni sull'obiettivo di bilancio a medio termine e sui sentieri di avvicinamento ad esso, incluso l'andamento previsto del rapporto debito pubblico/PIL, sulle principali ipotesi economiche soggiacenti, sui provvedimenti di bilancio e sulle altre misure di politica economica presi o proposti per conseguire l'obiettivo e devono inoltre contenere

⁽¹⁾ A norma del punto 5 del protocollo n. 11 quest'obbligo non si applica al Regno Unito a meno che esso passi alla terza fase; l'obbligo di cui all'articolo 109 E, paragrafo 4, di cercare di evitare disavanzi pubblici eccessivi continua ad applicarsi anche al Regno Unito.

l'analisi delle ripercussioni di eventuali modifiche delle principali ipotesi economiche sulla posizione di bilancio e sul debito.

I programmi di convergenza devono inoltre fornire informazioni sugli obiettivi di politica monetaria a medio termine e sul loro rapporto con la stabilità dei prezzi e dei cambi.

Ciò consentirà di creare una serie completa di norme ai fini di una sorveglianza efficace da parte del Consiglio e della Commissione delle posizioni di bilancio degli Stati membri e di introdurre un sistema di allarme preventivo adeguato.

III. ANALISI DELLA POSIZIONE COMUNE

La posizione comune del Consiglio tiene conto, se non alla lettera per lo meno nella sostanza, di un certo numero di importanti emendamenti suggeriti dal Parlamento europeo nel suo parere, la maggior parte dei quali è stata anche inclusa nella proposta modificata della Commissione:

- L'articolo 1 della posizione comune definisce l'obiettivo del regolamento, conformemente all'emendamento 18 suggerito dal Parlamento nel suo parere.
- Conformemente all'emendamento 21, i programmi di stabilità e i programmi di convergenza devono includere una valutazione degli effetti quantitativi dei provvedimenti di bilancio presi per conseguire gli obiettivi dei programmi di stabilità e dei programmi di convergenza [cfr. articolo 3, paragrafo 2, lettera c) ed articolo 7, paragrafo 2, lettera c) della posizione comune].
- Il primo considerando della posizione comune afferma che il Patto di stabilità e di crescita si fonda sull'obiettivo di finanze pubbliche sane quali strumento per rafforzare le condizioni propizie alla stabilità dei prezzi e ad una forte crescita sostenibile atta a generare occupazione. Ciò risponde, sia pure in termini più sintetici, alle preoccupazioni fondamentali del Parlamento, espresse negli emendamenti 1 e 59. Nella medesima ottica, i sottotitoli delle sezioni 2 e 3 della posizione comune caratterizzano i programmi di stabilità e i programmi di convergenza come basi essenziali per la crescita sostenibile e la creazione di posti di lavoro.
- L'articolo 11 prevede una valutazione da parte del Consiglio degli sviluppi economici nella Comunità risultanti dai programmi di stabilità e dai programmi di convergenza. Tale articolo, riflette, con una formulazione diversa, la sostanza dell'emendamento 31, e al tempo stesso l'articolo 103, paragrafo 3 del trattato.

Al contrario, il Consiglio non ha accettato di includere nella sua posizione comune altri emendamenti suggeriti dal Parlamento europeo:

- poiché comporterebbero l'ampliamento del campo di applicazione del regolamento al di là del suo obiettivo specifico e della sua base giuridica specifica (in particolare, gli emendamenti 16, 17 e 22, relativi al mantenimento del Fondo di coesione, gli emendamenti 11 e 32 che fanno riferimento all'assistenza finanziaria comunitaria, gli emendamenti 10 e 63 che si richiamano ad altri obiettivi del trattato diversi da quelli pertinenti al regolamento in questione);
- poiché potrebbero essere incompatibili con le disposizioni di procedura del trattato, in quanto tendono a modificare i ruoli rispettivi delle istituzioni in virtù del trattato (ad esempio, l'emendamento 70 sulla clausola di revisione e gli emendamenti 26, 29 e 30 sull'informazione preventiva del Parlamento europeo ogniqualvolta il Consiglio intende invitare uno Stato membro ad aggiustare il suo programma di stabilità o di convergenza in virtù dell'articolo 5, paragrafo 2 e dell'articolo 9, paragrafo 2 del regolamento);
- poiché perturberebbe il delicato equilibrio per la valutazione globale dei programmi di stabilità e dei programmi di convergenza attribuendo un peso eccessivo a concetti

specifici di analisi economica (ad esempio, gli emendamenti 4, 66, 67 e 68 che fanno specifico riferimento alla spesa pubblica per gli investimenti e l'emendamento 62 che si richiama specificatamente alla neutralità ciclica di bilancio).

Rispetto alla proposta modificata della Commissione, la posizione comune del Consiglio, oltre a lievi variazioni del testo segnatamente nei considerando, contiene in particolare le seguenti modifiche:

- introduce la data del 1° marzo 1999 (invece della data del 1° gennaio 1999) quale data limite prima della quale devono essere presentati i programmi di stabilità ed i programmi di convergenza (cfr. articoli 4, paragrafo 1 e 8, paragrafo 1 della posizione comune); in tal modo gli Stati membri disporranno di più tempo per preparare la presentazione dei loro programmi;
- aggiunge il requisito che i programmi di stabilità ed i programmi di convergenza sono una base essenziale per la stabilità dei prezzi e per una forte crescita sostenibile atta a generare occupazione;
- sopprime il requisito previsto dalla Commissione nella sua proposta modificata (cfr. articoli 3, paragrafo 2 e 7, paragrafo 2 della stessa) che impone agli Stati membri di includere nei loro programmi di stabilità e nei loro programmi di convergenza informazioni sul loro impegno a prendere ulteriori provvedimenti se necessario per evitare lo scostamento dagli obiettivi di bilancio a medio termine; tale impegno sarà rispecchiato nella risoluzione del Consiglio sul Patto di stabilità e crescita;
- specifica che il Consiglio verificherà le politiche economiche degli Stati membri non partecipanti alla luce degli obiettivi del loro programma di convergenza, segnatamente al fine di garantire che tali politiche siano compatibili con la stabilità e di evitare quindi disallineamenti del tasso di cambio reale e fluttuazioni eccessive del tasso di cambio nominale (cfr. articolo 10, paragrafo 1) e adegua i pertinenti considerando 10 e 11 della posizione comune.

IV. CONCLUSIONI

Il Consiglio conclude che:

- la posizione comune soddisfa pienamente la richiesta del Consiglio europeo di Dublino di elaborare un regolamento specifico inteso a rafforzare la sorveglianza delle situazioni di bilancio degli Stati membri prevedendo un adeguato sistema di allarme preventivo quale parte del Patto di stabilità e crescita;
 - la posizione comune tiene conto del parere formulato dal Parlamento europeo, accogliendo vari importanti emendamenti specifici ivi suggeriti;
 - le modifiche contenute nella posizione comune rispetto alla proposta modificata della Commissione non sono sostanziali e faciliteranno l'interpretazione e l'attuazione del presente regolamento.
-