

(conti annuali, approvazione di questi da parte di revisori, ecc.), e questo allo scopo di tutelare adeguatamente gli interessi dei terzi.

3.5. È opportuno assicurare la massima trasparenza sulle attività delle società oggetto della direttiva in esame.

Fatto a Bruxelles, il 28 settembre 1988.

*Il Presidente
del Comitato economico e sociale*

Alfons MARGOT

Parere in merito alla proposta di direttiva del Consiglio che modifica

- la direttiva 74/561/CEE riguardante l'accesso alla professione di trasportatore di merci su strada nel settore dei trasporti nazionali ed internazionali,
- la direttiva 74/562/CEE riguardante l'accesso alla professione di trasportatore di viaggiatori su strada nel settore dei trasporti nazionali ed internazionali,
- la direttiva 77/796/88 per il riconoscimento reciproco di diplomi, certificati e altri titoli di trasportatore di merci e di trasportatore di persone su strada, che comporta misure destinate a favorire l'esercizio effettivo della libertà di stabilimento di detti trasportatori ⁽¹⁾

(88/C 318/05)

Il Consiglio in data 24 marzo 1988 ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 75 del Trattato che istituisce la Comunità economica europea, di consultare il Comitato economico e sociale in merito alla proposta di direttiva di cui sopra.

La sezione «Trasporti e comunicazioni», incaricata di preparare i lavori in materia, ha formulato il parere sulla base della relazione Bleser in data 20 luglio 1988.

Il Comitato economico e sociale ha adottato il 29 settembre 1988, nel corso della 258^a sessione plenaria, a grande maggioranza, meno 3 voti contrari e 9 astensioni, il seguente parere.

1. Osservazioni generali

1.1. L'organizzazione del mercato dei trasporti è uno degli elementi necessari per attuare la politica dei trasporti. L'adozione di misure volte a coordinare e ad armonizzare le condizioni di accesso alla professione di trasportatore consente di agevolare l'esercizio effettivo del diritto di stabilimento, e la libera prestazione dei servizi.

Si deve, pertanto, prevedere l'introduzione di norme comuni per l'accesso alla professione di trasportatore di viaggiatori o di merci su strada, nel settore dei trasporti nazionali e internazionali, al fine di garantire una migliore qualificazione di detti trasportatori.

Tale politica è in grado di contribuire al risanamento del mercato, ad una migliore qualità dei servizi prestato, nell'interesse degli utenti, dei trasportatori e dell'economia in generale, nonché ad una maggiore sicurezza stradale.

1.2. Nel quadro dell'attuale proposta e coerente con la propria filosofia, il Comitato constata e ricorda che ha sempre sostenuto tutti gli sforzi del Consiglio finalizzati all'armonizzazione graduale e qualitativa delle condizioni di concorrenza. Tenuto conto delle disparità nell'attuazione delle direttive in materia, il Comitato non può che approvare linee direttrici di modifica, pur insistendo sul fatto che l'armonizzazione può realizzarsi solo nel progresso e non in un livellamento verso il basso.

⁽¹⁾ GU n. C 102 del 16. 4. 1988, pag. 5.

1.3. La proposta della Commissione contiene talune modifiche, di ordine qualitativo, relative alle norme comunitarie di accesso alla professione di trasportatore di merci e di viaggiatori su strada. La legislazione vigente determina i criteri generali che devono essere rispettati da chiunque voglia creare un'impresa di trasporto.

Nella prospettiva del mercato unico per i trasporti su strada a decorrere dal 1992, la Commissione ha ritenuto necessario definire e precisare alcune disposizioni delle direttive 74/562/CEE e 77/796/CEE.

1.4. La proposta della Commissione è un testo importante perché, in materia di accesso alla professione di trasportatore di merci o di viaggiatori su strada, precisa i criteri di valutazione dell'onorabilità, della capacità finanziaria e della capacità professionale.

1.5. Il Comitato critica il fatto che la Commissione non abbia consultato, al momento di elaborare la proposta in esame, il Comitato paritetico dei trasporti. La consultazione del Comitato economico e sociale non può sostituire la concertazione preliminare con le parti sociali coinvolte. Siffatta concertazione avrebbe arricchito il dibattito, apportandovi certamente degli elementi nuovi.

1.6. Il Comitato si rammarica che manchi la scheda relativa all'impatto. La proposta ha lo scopo dichiarato di specificare talune disposizioni vaghe e imprecise della normativa in vigore. Altrettanto utile sarebbe stato poter valutare le ripercussioni delle precisazioni proposte sulle imprese interessate.

1.7. Per evitare distorsioni di concorrenza, la Commissione dovrebbe intervenire per raggiungere un parallelismo dei criteri qualitativi fra i trasportatori della Comunità europea e quelli dei paesi terzi che effettuano trasporti negli Stati membri.

2. Osservazioni particolari sugli articoli della proposta

MODIFICHE ALLA DIRETTIVA 74/561/CEE

2.1. Articolo 1, paragrafo 1

2.1.1. Attualmente, la direttiva esclude le imprese con veicoli il cui carico utile autorizzato non supera le 3,5 t o il cui peso totale di carico autorizzato non supera le 6 t. Nelle considerazioni specifiche, la Commissione nota che il peso massimo autorizzato di 3,5 t è la soglia minima per l'applicazione di altre disposizioni legislative della Comunità. Pertanto, la Commissione stima opportuno introdurlo anche nella proposta in oggetto.

2.1.2. A parere del Comitato, la proposta di abbassamento è un passo nella giusta direzione e il tonnellaggio limite indicato salvaguarda i legittimi interessi delle imprese, pur nella garanzia di un certo grado di sicurezza dei trasporti e di tutela dell'ambiente.

2.1.3. Va notato, tuttavia, che la Commissione non intende più mantenere la possibilità — attualmente accordata agli Stati membri — di abbassare la soglia del tonnellaggio-limite.

Il Comitato chiede, invece, con insistenza la conferma di detta possibilità, se si vuole evitare la proliferazione di piccole imprese specializzate in diversi servizi e che, di conseguenza, hanno la possibilità di sottrarsi ai criteri qualitativi.

2.2. Articolo 1, paragrafo 2

2.2.1. Attualmente, le condizioni di onorabilità sono definite da ciascuno Stato membro. Riguardo a tali criteri, il testo della proposta in esame mira a conseguire una certa conformità, introducendo una duplice condizione:

- In primo luogo la condizione di onorabilità consiste nel rispondere ai requisiti generali richiesti per l'esercizio di qualsiasi professione commerciale.
- In secondo luogo la condizione di onorabilità consiste nel non aver subito condanne, nel corso dei tre anni precedenti, per infrazioni che rendono tali persone non atte all'esercizio della loro professione secondo le normative nazionali, comunitarie o internazionali in materia di trasporti e di circolazione.

Riguardo al secondo punto, il testo proposto precisa che si tratta d'infrazioni relative:

- ai tempi di guida e di riposo dei conducenti,
- alla sicurezza stradale,
- alla sicurezza degli autoveicoli,
- agli obblighi legati alla gestione dell'impresa.

2.2.2. Tenuto conto del fatto che la maggior parte delle infrazioni riguardano il diritto del lavoro e il diritto sociale nella sua più ampia accezione, si dovrebbero includere le nozioni di « diritto di lavoro e diritto sociale » nell'enumerazione dell'articolo 3, paragrafo 2, della Direttiva 74/561/CEE dopo quella relativa alla « normative nazionali, comunitarie o internazionali in materia di trasporti e di circolazione ».

2.2.3. Il Comitato ritiene che il termine isolato « infrazione » sia troppo impreciso e consenta quindi un'applicazione arbitraria. Il testo deve specificare che si tratta di infrazioni gravi, ripetute e oggetto di sanzioni. Con tale formulazione sarebbero introdotti criteri obiettivi di valutazione (ripetute e oggetto di sanzioni).

2.3. Articolo 1, paragrafo 3

2.3.1. Vengono precisate le condizioni finanziarie minime che i trasportatori devono soddisfare.

Da un punto di vista generale, si può ritenere che la capacità finanziaria consista nel disporre di risorse finanziarie necessarie ad assicurare l'avvio e la buona gestione dell'impresa. A tale scopo, la Commissione propone d'introdurre una garanzia finanziaria che rappresenti il 10% del valore «a nuovo» di ogni veicolo utilizzato dall'impresa.

2.3.2. Per il Comitato la condizione suddetta riveste una certa importanza perché da sola può contribuire ampiamente al risanamento del mercato. Tuttavia il Comitato giudica poco preciso il testo della proposta: «10% del valore a nuovo di ogni veicolo utilizzato dall'impresa». Si intende il valore per la sostituzione o il valore del prezzo a nuovo non adattato? In ogni caso il valore a nuovo di ogni veicolo può non essere indicativo della situazione finanziaria dell'impresa. Ciò accade, per esempio, nei casi in cui l'operatore noleggi veicoli (leasing). Inoltre, il testo non chiarisce sotto quale forma devono essere stabilite le garanzie. Di conseguenza, gli Stati membri sono liberi di fissare le modalità necessarie per giustificare le garanzie finanziarie. Si continua in tal modo con il *laissez faire*, e c'è da temere che l'applicazione troppo divergente annulli l'effetto della misura proposta.

2.3.3. Il Comitato è del parere che non sia sufficiente definire una garanzia finanziaria, qualunque ne sia la forma, ma che si debba ricercare una sana proporzione tra la garanzia finanziaria e gli obblighi (in particolare gli impegni bancari) dell'impresa. Oltre la garanzia finanziaria, il testo in esame dovrebbe, quindi, prevedere un controllo della situazione finanziaria in generale.

2.3.4. È previsto che gli Stati membri possono ridurre il limite del 10%, soprattutto per tener conto della dimensione dell'impresa. La misura, destinata a proteggere le piccole imprese, provocherà certamente un mare di richieste di eccezione e, quindi, difficoltà amministrative per gli Stati membri.

Ed ancora, il Comitato si chiede perché la Commissione giudichi opportuno introdurre una disposizione che mira ad aggirare le garanzie finanziarie. Queste ultime non vengono imposte per le grandi imprese bensì precisamente per le piccole, al fine di evitare che un grande numero di imprese con una base finanziaria poco solida invada il mercato o vi rimanga in condizioni poco stabili. Il Comitato si oppone, pertanto, alle deroghe.

2.4. Articolo 1, paragrafo 4

2.4.1. La garanzia di competenze professionali minime, adeguate e simili, del trasportatore candidato deve essere assicurata, d'ora in avanti, dalla frequenza a corsi, dall'acquisizione di un'esperienza pratica e dal superamento di un esame scritto, che dovrebbe garantire un minimo di conoscenze nelle materie specifiche alla suddetta formazione.

2.4.2. Il Comitato, pur approvando l'obbligo di un esame scritto, giudica insufficiente che le necessarie conoscenze siano acquisite attraverso la frequenza a corsi, nonché attraverso l'esperienza di un'attività appropriata, esercitata in un'impresa di trasporti per almeno cinque mesi. Infatti, per altre professioni, è richiesto un certificato di capacità professionale o anche un diploma di formazione tecnica per soddisfare la condizione di capacità professionale. Altrettanto non dovrebbe avvenire per la professione di trasportatore?

2.4.3. Inoltre, la proposta in esame dovrebbe prevedere un riciclaggio obbligatorio dei trasportatori. I cambiamenti, sia sul piano legislativo sia per quanto riguarda le merci da trasportare, sono così rapidi da rendere indispensabile il regolare aggiornamento delle conoscenze professionali.

2.4.4. Infine, si stabilisce che gli Stati membri possono esentare i titolari di taluni diplomi dell'insegnamento superiore o dell'insegnamento tecnico che implicano una solida conoscenza delle materie previste nell'allegato alla direttiva, da essi specialmente precisati a tal fine, dall'esame nelle materie coperte da tali diplomi. A tale proposito, il Comitato invita la Commissione ad esercitare una stretta vigilanza, affinché tali esenzioni siano concesse solo ai candidati che hanno seguito un insegnamento che comprenda la legislazione comunitaria nazionale nel settore dei trasporti.

2.5. Articolo 1, paragrafo 5

2.5.1. La Commissione intende obbligare gli Stati membri ad informarsi reciprocamente sulle infrazioni commesse dai trasportatori non residenti.

Nel caso in cui uno Stato membro ritiri l'autorizzazione ad esercitare la professione di trasportatore di merci nel settore dei trasporti internazionali, è obbligato ad informarne gli altri Stati membri.

2.5.2. Il Comitato approva il principio dell'obbligo di informarsi reciprocamente, che sarà, come indicato nel « memorandum esplicativo », di grande importanza per il futuro mercato libero dei trasporti comunitari e che dovrà contribuire a salvaguardare le norme professionali.

2.5.3. Sarà certamente difficile attuare una tale politica d'informazione, perché, generalmente, la competente autorità di controllo degli Stati membri non è a conoscenza di un'infrazione grave e per la quale sia stata comminata una sanzione.

Il Comitato si chiede mediante quale strumento legislativo sarà informata riguardo alle sanzioni la competente autorità di controllo dello Stato membro.

2.6. *Articolo 1.6.*

Il termine «logistica» dovrebbe essere precisato. Inoltre, si dovrebbe chiarire che «protezione dell'ambiente» si riferisce alla manutenzione e all'utilizzazione dei veicoli (cioè, rumori, esalazioni, ecc.).

MODIFICHE ALLA DIRETTIVA 77/562/CEE

2.7. *Articolo 2*

2.7.1. Le modifiche proposte in questo articolo sono identiche a quelle proposte nell'articolo 1 e sono oggetto delle medesime osservazioni.

Fatto a Bruxelles, il 29 settembre 1988.

*Il Presidente
del Comitato economico e sociale*

Alfons MARGOT

ALLEGATO

al parere del Comitato economico e sociale

L'emendamento che segue, presentato sulla base del parere della Sezione in conformità del regolamento interno, è stato respinto nel corso della discussione.

Punto 2.3.4:

Sopprimerlo e sostituirlo con quanto segue:

«Il limite del 10% può essere ridotto dagli Stati membri per tener conto delle dimensioni di un'impresa.

Il Comitato concorda con la Commissione sull'opportunità di non gravare di un peso eccessivo le piccole e medie imprese che operano sui mercati locali e non sono interessate dagli scambi intracomunitari. Esso propone che gli Stati membri stabiliscano, congiuntamente con la Commissione, dei criteri appropriati in materia di riduzioni per le piccole e medie imprese.»

Esito della votazione

Voti favorevoli: 24, voti contrari: 53, astensioni: 4.
