

PARLAMENTO EUROPEO

1999



2004

Documento di seduta

FINALE
A5-0151/2001

27 aprile 2001

*****I**

RELAZIONE

sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CEE) n. 881/92 del Consiglio relativo all'accesso al mercato dei trasporti di merci su strada nella Comunità effettuati in partenza dal territorio di uno Stato membro o a destinazione di questo, o in transito sul territorio di uno o più Stati membri, e istituisce un attestato unificato di conducente
(COM(2000) 751 – C5-0638/2000 – 2000/0297(COD))

Commissione per la politica regionale, i trasporti e il turismo

Relatore: Rijk van Dam

Significato dei simboli utilizzati

- * Procedura di consultazione
maggioranza dei voti espressi
- **I Procedura di cooperazione (prima lettura)
maggioranza dei voti espressi
- **II Procedura di cooperazione (seconda lettura)
*maggioranza dei voti espressi per approvare la posizione comune
maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento per
respingere o emendare la posizione comune*
- *** Parere conforme
*maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento salvo nei
casi contemplati dagli articoli 105, 107, 161 e 300 del trattato CE
e dall'articolo 7 del trattato UE*
- ***I Procedura di codecisione (prima lettura)
maggioranza dei voti espressi
- ***II Procedura di codecisione (seconda lettura)
*maggioranza dei voti espressi per approvare la posizione comune
maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento per
respingere o emendare la posizione comune*
- ***III Procedura di codecisione (terza lettura)
maggioranza dei voti espressi per approvare il progetto comune

(La procedura indicata è fondata sulla base giuridica proposta dalla Commissione.)

Emendamenti a un testo legislativo

Negli emendamenti del Parlamento l'evidenziazione è effettuata in corsivo grassetto. L'evidenziazione in corsivo chiaro è un'indicazione destinata ai servizi tecnici, che concerne elementi del testo legislativo per i quali viene proposta una correzione in vista dell'elaborazione del testo finale (ad esempio, elementi manifestamente errati o mancanti in una versione linguistica). Le correzioni proposte sono subordinate all'accordo dei servizi tecnici interessati.

INDICE

	Pagina
PAGINA REGOLAMENTARE.....	4
PROPOSTA LEGISLATIVA.....	6
PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA.....	10
MOTIVAZIONE.....	11

PAGINA REGOLAMENTARE

Con lettera del 23 novembre 2000 la Commissione ha presentato al Parlamento, a norma dell'articolo 251, paragrafo 2, e dell'articolo 71, paragrafo 1, del trattato CE, la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CEE) n. 881/92 del Consiglio, relativo all'accesso al mercato dei trasporti di merci su strada nella Comunità effettuati in partenza dal territorio di uno Stato membro o a destinazione di questo, o in transito sul territorio di uno o più Stati membri, e istituisce un attestato unificato di conducente (COM(2000) 751 - 2000/0297 (COD)).

Nella seduta dell'11 dicembre 2000 la Presidente del Parlamento ha comunicato di aver deferito tale proposta alla commissione per la politica regionale, i trasporti e il turismo per l'esame di merito e, per parere, alla commissione per i bilanci nonché alla commissione per l'occupazione e gli affari sociali (C5-0638/2000).

Nella riunione del 24 gennaio 2001 la commissione per la politica regionale, i trasporti e il turismo ha nominato relatore Rijk van Dam.

Nelle riunioni del 20 marzo 2001, 24 e 25 aprile 2001 ha esaminato la proposta della Commissione e il progetto di relazione.

In quest'ultima riunione ha approvato il progetto di risoluzione legislativa all'unanimità.

Erano presenti al momento della votazione Konstantinos Hatzidakis (presidente), Emmanouil Mastorakis (vicepresidente), Rijk van Dam (relatore), Pedro Aparicio Sánchez (in sostituzione di Carmen Cerdeira Morterero), Sir Robert Atkins, Emmanouil Bakopoulos, Carlos Bautista Ojeda (in sostituzione di Reinhold Messner, a norma dell'articolo 153, paragrafo 2, del regolamento), Rolf Berend, Theodorus J.J. Bouwman, Philip Charles Bradbourn, Felipe Camisón Asensio, Gerard Collins, Francis Decourrière, Garrelt Duin, Alain Esclopé, Giovanni Claudio Fava, Jacqueline Foster, Jean-Claude Fruteau (in sostituzione di Danielle Darras), Mathieu J.H. Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Mary Honeyball, Marie Anne Isler Béguin (in sostituzione di Camilo Nogueira Román, Juan de Dios Izquierdo Collado, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Giorgio Lisi, Sérgio Marques, Manuel Medina Ortega (in sostituzione di Demetrio Volcic, a norma dell'articolo 153, paragrafo 2, del regolamento), Erik Meijer, Emilio Menéndez del Valle (in sostituzione di John Hume), Rosa Miguélez Ramos, Francesco Musotto, Juan Ojeda Sanz, Josu Ortuondo Larrea, Wilhelm Ernst Piecyk, Giovanni Pittella (in sostituzione di Gilles Savary), Samuli Pohjamo, Alonso José Puerta, Reinhard Rack, Carlos Ripoll i Martínez Bedoya, Isidoro Sánchez García, Dana Rosemary Scallon, Brian Simpson, Renate Sommer, Per Stenmarck (in sostituzione di Karla M.H. Peijs), Dirk Sterckx, Hannes Swoboda (in sostituzione di Ulrich Stockmann), Johan Van Hecke (in sostituzione di Margie Sudre), Ari Vatanen, Christian Ulrik von Boetticher (in sostituzione di Ingo Schmitt) e Mark Francis Watts.

La commissione per i bilanci e la commissione per l'occupazione e gli affari sociali hanno deciso, rispettivamente, il 24 gennaio 2001 e il 18 gennaio 2001 di non esprimere parere.

La relazione è stata depositata il 27 aprile 2001.

Il termine per la presentazione di emendamenti sarà indicato nel progetto di ordine del giorno della tornata nel corso della quale la relazione sarà esaminata.

PROPOSTA LEGISLATIVA

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CEE) n. 881/92 del Consiglio, relativo all'accesso al mercato dei trasporti di merci su strada nella Comunità effettuati in partenza dal territorio di uno Stato membro o a destinazione di questo, o in transito sul territorio di uno o più Stati membri, e istituisce un attestato unificato di conducente (COM(2000) 751 – C5-0638/2000 – 2000/0297(COD))

La proposta è modificata nel modo seguente:

Testo della Commissione ¹	Emendamenti del Parlamento
	Emendamento 1 Considerando 5
(5) L'impossibilità di controllare il rapporto di lavoro subordinato al di fuori dello Stato membro di stabilimento dà luogo a condizioni per cui i conducenti sono ingaggiati in modo irregolare ed esclusivamente per effettuare trasporti internazionali al di fuori dello Stato membro di stabilimento, allo scopo di eludere la legislazione nazionale dello Stato membro che ha rilasciato la licenza comunitaria del trasportatore.	(5) L'impossibilità di controllare il rapporto di lavoro subordinato al di fuori dello Stato membro di stabilimento dà luogo a condizioni per cui i conducenti, per lo più di paesi terzi , sono ingaggiati in modo irregolare ed esclusivamente per effettuare trasporti internazionali al di fuori dello Stato membro di stabilimento, allo scopo di eludere la legislazione nazionale dello Stato membro che ha rilasciato la licenza comunitaria del trasportatore.
<i>Motivazione</i>	
<i>Per conseguire il risultato auspicato, è necessario applicare il regolamento soprattutto (ma non esclusivamente) ai conducenti di paesi terzi.</i>	
	Emendamento 2 Considerando 6
(6) Ove si faccia ricorso a tali ingaggi irregolari, i conducenti subiscono spesso condizioni di lavoro e di retribuzione sfavorevoli, tali da far sorgere seri timori per	(6) Ove si faccia ricorso a tali ingaggi irregolari, i conducenti, per lo più di paesi terzi , subiscono spesso condizioni di lavoro e di retribuzione sfavorevoli, tali da far

¹ GU C 96 del 27.3.2001, pag. 207.

la sicurezza stradale.

sorgere seri timori per la sicurezza stradale.

Motivazione

Per conseguire il risultato auspicato, è necessario applicare il regolamento soprattutto (ma non esclusivamente) ai conducenti di paesi terzi.

Emendamento 3
Considerando 8

(8) Le autorità di controllo degli Stati membri non hanno la possibilità di verificare le condizioni di lavoro dei conducenti ingaggiati in modo irregolare.

(8) Le autorità di controllo degli Stati membri non hanno la possibilità di verificare le condizioni di lavoro dei conducenti, **per lo più di paesi terzi**, ingaggiati in modo irregolare.

Motivazione

Per conseguire il risultato auspicato, è necessario applicare il regolamento soprattutto (ma non esclusivamente) ai conducenti di paesi terzi.

Emendamento 4
Considerando 9

(9) Solo un documento unificato darà agli Stati membri la possibilità di accertare che il rapporto di lavoro con i conducenti assunti o messi a disposizione del trasportatore responsabile dell'operazione di trasporto internazionale è stipulato conformemente alle norme di legge.

(9) Solo un documento unificato darà agli Stati membri la possibilità di accertare che il rapporto di lavoro con i conducenti, **per lo più di paesi terzi**, assunti o messi a disposizione del trasportatore responsabile dell'operazione di trasporto internazionale è stipulato conformemente alle norme di legge.

Motivazione

Per conseguire il risultato auspicato, è necessario applicare il regolamento soprattutto (ma non esclusivamente) ai conducenti di paesi terzi.

Emendamento 5
ARTICOLO 1, PUNTO 1
Articolo 2 (regolamento (CEE) n.881/92)

"- "conducente", la persona che guida un veicolo o che viaggia a bordo del veicolo per poter prendere la guida secondo necessità;"

"- "conducente":

la persona che ***non ha la cittadinanza di uno Stato membro dell'UE e*** guida un veicolo o viaggia a bordo del veicolo per poter prendere la guida secondo necessità;

la persona che ha la cittadinanza di uno Stato membro dell'UE e guida un veicolo o viaggia a bordo del veicolo per poter prendere la guida secondo necessità;"

Motivazione

Per poter risolvere il più rapidamente possibile il problema dei conducenti di paesi terzi assunti illegalmente, è necessario differenziare la definizione di "conducente", affinché in tal modo sia possibile anche decidere in modo differenziato in merito alla data dell'entrata in vigore del presente regolamento.

Emendamento 6
ARTICOLO 3, COMMA 2

Esso prende effetto [**un anno**] dopo la sua entrata in vigore.

Esso prende effetto ***subito*** dopo la sua entrata in vigore ***per i conducenti che non siano cittadini di uno Stato membro dell'Unione europea.***

Esso prende effetto due anni dopo la sua entrata in vigore per i conducenti che siano cittadini di uno Stato membro dell'Unione europea.

Motivazione

Il mercato del lavoro nel settore dei trasporti subisce distorsioni dovute alle assunzioni illegali di persone provenienti da paesi terzi, che creano una situazione di concorrenza sleale. Per combattere tale fenomeno e quello del dumping sociale è importante che le misure previste dal regolamento siano immediatamente applicabili alle persone provenienti da paesi terzi. Le misure previste dal regolamento dovrebbero però anche impedire che i conducenti di

Stati membri dell'Unione europea aggirino disposizioni legislative. Tuttavia, poiché il regolamento interessa in gran parte i conducenti degli Stati membri dell'Unione europea, le imprese e le autorità competenti dovrebbero godere di un periodo di transizione più lungo. Va pertanto presa in considerazione questa discriminazione provvisoria tra cittadini di paesi terzi e cittadini di Stati membri dell'UE, al fine di eliminare al più presto le distorsioni della concorrenza senza che ostacoli amministrativi eccessivi rendano difficile l'applicazione delle misure.

Emendamento 7
ALLEGATO III, NOTA 2

(2) Dati personali del conducente: cognome, nome, luogo e data di nascita, nazionalità, numero di passaporto

(2) Dati personali del conducente: cognome, nome, luogo e data di nascita, nazionalità, numero di passaporto **e di patente, numero dell'assicurazione sociale**

Motivazione

Per ridurre al minimo la possibilità di abusi nell'utilizzazione dell'attestato di conducente, è opportuno indicare il numero della patente e dell'assicurazione sociale.

PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA

Risoluzione legislativa del Parlamento europeo sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CEE) n. 881/92 del Consiglio, relativo all'accesso al mercato dei trasporti di merci su strada nella Comunità effettuati in partenza dal territorio di uno Stato membro o a destinazione di questo, o in transito sul territorio di uno o più Stati membri, e istituisce un attestato unificato di conducente (COM(2000) 751 – C5-0638/2000 – 2000/0297(COD))

(Procedura di codecisione: prima lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2000) 751¹),
 - visti l'articolo 251, paragrafo 2 e l'articolo 71, paragrafo 1 del trattato CE, a norma dei quali la proposta gli è presentata dalla Commissione (C5-0638/2000),
 - visto l'articolo 67 del suo regolamento,
 - vista la relazione della commissione per la politica regionale, i trasporti e il turismo (A5-0151/2001),
1. approva la proposta della Commissione così emendata;
 2. chiede che la proposta gli venga nuovamente presentata qualora la Commissione intenda modificare sostanzialmente la proposta emendata o sostituirla con un nuovo testo;
 3. incarica la sua Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione.

¹ GU C 96 del 27.3.2001, pag. 207.

MOTIVAZIONE

Introduzione

Lo sviluppo economico dell'UE dipende in larga misura dalle possibilità di trasporto fisico delle merci. Il trasporto su strada rappresenta una percentuale considerevole del trasporto merci complessivo.

I trasporti su strada nell'UE si suddividono in nazionali e internazionali. La presente relazione fa riferimento alla seconda categoria. L'accesso a tale mercato può avvenire in vari modi.

In primo luogo, attraverso una licenza CEMT¹. Tali licenze sono state introdotte nel 1974 quale passo concreto verso una progressiva liberalizzazione del trasporto merci internazionale su strada. Ogni paese partecipante ottiene ogni anno un numero limitato di licenze, ciascuna delle quali assicura un numero illimitato di percorsi tra i paesi partecipanti. In alcuni paesi si può constatare tuttavia che il numero delle licenze non è proporzionato alla parte, e quindi alla domanda, di trasporto che quei paesi detengono nel commercio estero con l'UE. Il numero di licenze CEMT è molto limitato in rapporto al numero complessivo di percorsi effettuati nel territorio CEMT². Con l'introduzione della licenza comunitaria, in conformità del regolamento (CEE) 881/92, e con la conseguente apertura del mercato interno dei trasporti per le imprese UE, l'utilità di tali licenze per queste imprese è praticamente venuta meno, dal momento che le transazioni si realizzano in massima parte nel mercato interno.

In secondo luogo, l'accesso al mercato del trasporto merci internazionale su strada può essere ottenuto sulla base di una licenza bilaterale tra uno Stato membro dell'UE e un paese terzo. Grazie a queste licenze, le imprese di trasporto di uno degli stati contraenti hanno accesso, in misura definita, alle infrastrutture dell'altro stato contraente.

In terzo luogo, in conformità del regolamento (CEE) 881/92 per le imprese di trasporto stabilite all'interno del territorio dell'UE è richiesta una licenza comunitaria. Tale licenza è concessa solo se un'impresa soddisfa ai requisiti dell'UE e dello Stato membro per quanto concerne l'accesso all'attività professionale di impresa di trasporto.

L'UE punta ad istituire un mercato (interno) dei trasporti assolutamente libero dal quale siano banditi tutti gli elementi suscettibili di falsare la concorrenza e tale obiettivo è stato anche realizzato in una certa misura. All'interno dell'UE è possibile effettuare trasporti internazionali liberi a condizione di disporre della licenza comunitaria. Inoltre nell'UE è stato liberalizzato il cabotaggio.

A dispetto di questi ideali, la pratica risulta tuttavia più complessa della teoria. All'interno dell'UE si abusa, spesso in combinazione con altri sistemi, delle libertà accordate per falsare le condizioni della concorrenza.

La Direzione degli Studi del PE ha elaborato di recente una relazione³ sui difetti e le lacune

¹ CEMT: Conferenza europea dei Ministri dei trasporti; nell'ambito del CEMT sono rappresentati 38 paesi, tra cui gli Stati membri dell'Unione europea.

² Circa il 5% dei percorsi all'interno del territorio CEMT si effettua sulla base delle licenze CEMT. Occorre osservare al riguardo che le imprese dei paesi terzi fanno un maggiore uso delle licenze CEMT rispetto alle imprese dei paesi membri dell'UE.

³ *Die Auswirkung des Sozialdumpings auf das Strassengütertransportgewerbe durch Unternehmen aus*

del trasporto merci su strada all'interno dell'UE. Da tale relazione risulta che un certo numero di imprese di trasporto dell'UE ricorre a ogni sorta di espedienti per acquisire materiale e personale a buon mercato dei paesi terzi. I costi, tanto del materiale che del personale, in quei paesi sono notevolmente al di sotto degli standard europei. In questo modo si realizza un significativo vantaggio in termini di costi¹, ciò che nuoce fortemente ad una concorrenza leale².

Una parte di tali attività è illegale. Ciò riguarda in particolare l'utilizzazione di conducenti di paesi terzi in veicoli registrati nell'UE senza le necessarie licenze.

Vari paesi si sono visti costretti ad adottare misure per impedire l'utilizzazione illegale di conducenti a buon mercato³. La Francia ha approvato una legislazione in virtù della quale i conducenti attivi sul territorio francese possono essere tenuti a dimostrare il loro rapporto di lavoro con l'impresa di trasporto cui appartiene il veicolo che essi conducono. Tale misura non è limitata ai residenti in Francia. Nei Paesi Bassi è previsto che il conducente di un veicolo con targa olandese possa presentare una dichiarazione del datore di lavoro che indica l'esatta relazione tra datore di lavoro e prestatore d'opera. In Germania alcune proposte intese a far sì che i conducenti di paesi terzi, al servizio di un'impresa UE, siano tenuti a portare con sé il permesso di lavoro, sono ad uno stadio avanzato. Tali proposte assegnano al datore di lavoro e al trasportatore una funzione di controllo.

Nella pratica risulta difficile ai controllori stranieri valutare se i documenti che i conducenti portano con sé comprovano un corretto rapporto di lavoro tra i datori di lavoro e il prestatore d'opera. Un documento unificato per l'intero territorio dell'UE potrebbe eliminare tale incertezza.

Proposta

Per impedire che tali pratiche provochino distorsioni della concorrenza la Commissione propone di rendere obbligatorio, per tutti i conducenti delle imprese UE che effettuano trasporti internazionali all'interno di tale territorio, un attestato di conducente. Tale attestato "certifica che il conducente di un veicolo che effettua trasporti internazionali ai sensi di una licenza comunitaria è legalmente autorizzato a guidare tale veicolo nello Stato membro di stabilimento, conformemente alle disposizioni e regole vigenti in quello Stato membro."

Per ciascun lavoratore che effettua trasporti internazionali all'interno del territorio dell'UE per una certa impresa, l'impresa stessa è tenuta a richiedere un attestato. Sono pertanto richiesti per i trasporti internazionali effettuati all'interno dell'UE da imprese comunitarie una (copia

Drittländern; Direzione generale degli Studi, divisione agricoltura, politica regionale, trasporti, sviluppo, 12 febbraio 2001.

¹ Da una valutazione effettuata dalla Fédération Nationale pour le Transport Routier francese risulta una differenza di 19.000 FF per conducente al mese per una retribuzione normale di 25.000 FF. I costi del materiale possono essere inferiori del 30% (BAG). Cfr nota 3.

² L'esempio più noto in questo caso è offerto dalla ditta Betz di Reutlingen, Germania. Occorre ricordare che una parte delle attività di tale impresa è assolutamente legale. Tramite acquisizione di imprese al di fuori dell'UE e delle relative licenze CEMT, quest'impresa può, con relativa semplicità, effettuare percorsi all'interno dell'UE con veicoli non registrati nell'UE e con conducenti non appartenenti all'UE e ciò a costi relativamente inferiori a quelli che comporterebbe la via ufficiale. L'aspetto illecito delle attività di tale impresa risiede nel fatto che i conducenti non appartenenti all'UE sono utilizzati illegalmente in veicoli registrati nella Comunità. Ciò avviene anche in altre imprese. Cfr. nota 3.

³ In tale contesto per "illegale" si intende il lavoro effettuato senza autorizzazione.

autenticata della) licenza comunitaria per il veicolo e un attestato di conducente per il conducente. Tale attestato non precisa nel dettaglio le condizioni di lavoro ma dimostra in modo chiaro che le condizioni sociali dello Stato membro di stabilimento sono soddisfatte. L'uniformità del documento, modellato sulla licenza comunitaria, rende possibile un controllo adeguato da parte dei funzionari stranieri. Con l'introduzione dell'attestato di conducente sarà possibile impedire l'utilizzazione di conducenti illegali in veicoli delle imprese UE.

Dal campo di applicazione del regolamento sono escluse due categorie di conducenti. Si tratta dei "trasportatori in proprio"¹ e dei conducenti che effettuano "trasporti per proprio conto"². Trasportatori in proprio, dal momento che sono al tempo stesso datori di lavoro e prestatori d'opera e che pertanto devono essere in possesso di una licenza comunitaria contenente le necessarie garanzie. Trasporti per proprio conto, dal momento che in massima parte tali trasporti rivestono un carattere nazionale, le imprese stesse sono controllate regolarmente e il personale è sotto il controllo dei sindacati.

Osservazioni

Pur riconoscendo l'importanza di tale attestato il vostro relatore intende fare una serie di osservazioni in merito alla proposta.

In primo luogo, non ci si può illudere che con l'introduzione di tale attestato il problema dell'utilizzazione di conducenti a buon mercato sia risolto. Poiché continua ad esistere, accanto al sistema della licenza comunitaria, il sistema delle licenze CEMT, sarà sempre possibile per le imprese, sia pure su scala ridotta, effettuare attraverso un paese terzo percorsi con materiali e personale a più basso costo. Tale problema non può essere risolto unicamente dall'UE. E' opportuno sottoporre a revisione il sistema delle licenze CEMT e in particolare i suoi aspetti quantitativi.

All'interno dell'UE occorrerà perseguire in altri modi la tendenza alla riduzione dei costi. Adesso che è necessario soddisfare per ciascun conducente ai requisiti sociali nello Stato membro, i requisiti (e in particolare il salario) in quanto tali (nel quadro dei negoziati CAO) saranno soggetti a pressione.

In terzo luogo, tale proposta avrà delle conseguenze per le imprese europee che effettuano trasporti in direzione Est Ovest e viceversa. In considerazione del fatto che sul territorio dell'UE non è possibile disporre di forza lavoro a basso costo ma che imprese economiche possono effettuare trasporti nell'UE sulla base di licenze bilaterali CEMT, ci si può attendere che, in assenza di ulteriori misure, i trasportatori UE perderanno una quota considerevole di tali trasporti. E' assolutamente necessario pertanto che gli Stati membri prestino una particolare attenzione a questo problema nel quadro dei loro accordi bilaterali.

In quarto luogo, la proposta influirà negativamente sull'efficacia delle attività delle imprese. In effetti, nella misura in cui la flessibilità di una determinata categoria di conducenti diminuisce, la pianificazione diventerà più complessa e meno efficace. Inoltre sorgeranno difficoltà per quanto concerne il "sistema del postiglione". Nel quadro di tale sistema si procede a un cambio regolare del conducente, in particolare nei trasporti Nord Sud e viceversa. Se tale proposta sarà applicata, sarà obbligatorio un attestato di conducente per

¹ Conducenti che sono tanto datori di lavoro che prestatori d'opera.

² Trasporti tra diverse localizzazioni di una stessa impresa effettuati da personale di quell'impresa.

ciascuno dei conducenti che si alternano nel quadro del sistema.

In quinto luogo, l'applicazione di tale proposta impegnerà in misura considerevole l'apparato amministrativo degli Stati membri. Non si sa esattamente quanti attestati dovranno essere emessi ma, visto il numero di copie certificate della licenza comunitaria rilasciate nel 1998 (564.421), tale numero potrà elevarsi a centinaia di migliaia. Un rapido espletamento delle domande, nella pratica altamente auspicabile, sarà intralciato da tale situazione.

Un requisito importante in vista di un'efficace applicazione di tale proposta è la partecipazione degli Stati membri e delle loro autorità competenti all'applicazione delle sue disposizioni. Quando si creano "vuoti giuridici" in conseguenza di un'applicazione non contemporanea vi è la concreta possibilità che le imprese prendano il volo verso gli Stati membri in cui tale vuoto sussiste. Non occorre dimostrare che una tale pratica comporterebbe il perpetuarsi di distorsioni della concorrenza.

Proposta di modifica

Come già affermato, il vostro relatore può concordare con le linee generali della proposta. I problemi constatati sono evidenti e richiedono una soluzione. La proposta della Commissione rappresenta almeno un inizio in questo senso.

Si pongono tuttavia degli interrogativi in merito ai modi proposti per applicarla. Rendendo obbligatorio l'attestato per tutti i conducenti, alcune operazioni di trasporto risulteranno molto meno efficienti e ne scaturirà un grande onere amministrativo che a sua volta potrà incoraggiare le falsificazioni. Tenuto conto dello scopo di tale proposta che è quello di impedire l'impiego di conducenti illegali provenienti da paesi terzi in veicoli di imprese europee, un obbligo generale non appare necessario. E' sufficiente limitare l'obbligo di attestato ai soli conducenti dei paesi terzi che conducono veicoli di imprese europee. Ciò limita gli svantaggi menzionati e assicura un risultato equivalente.

Il vostro relatore propone pertanto di inserire nel testo questa limitazione del campo di applicazione del regolamento quale emendamento.

Dalla relazione del Consiglio "Trasporti" del 20-21 dicembre 2000 risulta che anche il Consiglio opta per questa limitazione.

Con l'inserimento di tali emendamenti, le limitazioni al "sistema del postiglione" saranno considerevolmente ridotte dal momento che la maggior parte dei conducenti coinvolti in tale sistema ha la nazionalità di uno degli Stati membri e pertanto non sarebbe più soggetto all'obbligo dell'attestato.

Oltre a ciò, in conseguenza di tale limitazione, il numero degli attestati da rilasciare viene ad essere ridotto drasticamente. Ciò comporta un alleggerimento dell'onere amministrativo e di conseguenza un espletamento più rapido, con conseguente vantaggio in termini di flessibilità.

In breve, la proposta di modifica del regolamento rappresenta un primo passo avanti per contrastare le distorsioni della concorrenza conseguenti ad un'utilizzazione abusiva di lavoro a basso costo. Come già indicato, sarà necessario anche l'intervento degli Stati membri per realizzare un mercato interno dei trasporti ben funzionante.

