4. **Conclusioni**

4.1. Il Comitato è favorevole alla proposta di calcolare il periodo transitorio a partire dalla data di pubblicazione della registrazione e che tale periodo si applichi alle lettere a) e b) dell'articolo 13.

4.2. Il Comitato sottolinea il proprio disappunto riguardo al notevole ritardo con cui si è proceduto alla registrazione e di conseguenza all'applicazione del regolamento.

5. **Osservazioni conclusive**

5.1. Negli ultimi tempi le questioni dell'etichettatura, delle denominazioni di origine e dell'informazione dei consumatori hanno assunto sotto tutti gli aspetti un'importanza ancora maggiore sia per i produttori che per i consumatori.

5.2. Il fatto che tali informazioni vengano elaborate in modo tale da consentire a tutti i soggetti presenti sul mercato di conformarsi alle disposizioni vigenti è fondamentale per il mercato interno nel suo insieme. È altrettanto importante che la Commissione sia sensibile alle esigenze dei consumatori. Si tratta di un elemento determinante per la credibilità dei produttori, per la domanda sui mercati, per la tutela dei consumatori e di conseguenza per l'occupazione all'interno dell'Unione europea.

5.3. Il Comitato invita quindi la Commissione a proporre tempestivamente disposizioni per una più ampia definizione delle denominazioni di origine dei prodotti agricoli ed alimentari indicati all'articolo 38 del Trattato e nell'elenco che costituisce l'allegato II, al fine di consolidare il mercato interno e la fiducia dei consumatori nei prodotti fabbricati all'interno dell'Unione.

Bruxelles, 25 settembre 1996.

*Il Presidente*
*del Comitato economico e sociale*
Carlos FERRER

---

## Parere del Comitato economico e sociale in merito alla «Proposta di regolamento del Consiglio che fissa le condizioni per l'ammissione dei vettori non residenti ai trasporti nazionali su strada di persone in uno Stato membro» [1]

(97/C 30/16)

Il Consiglio, in data 7 febbraio 1996, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 75 del Trattato che istituisce la Comunità europea, di consultare il Comitato economico e sociale in merito alla proposta di cui sopra.

La Sezione «Trasporti e comunicazioni», incaricata di preparare i lavori in materia, ha formulato il parere sulla base del rapporto introduttivo del relatore Ghigonis, in data 24 luglio 1996.

Il Comitato economico e sociale ha adottato il 25 settembre 1996, nel corso della 338ª sessione plenaria del 25 e 26 settembre 1996 con 77 voti favorevoli, 8 contrari e 6 astensioni, il seguente parere.

1. **Principali elementi della nuova proposta di regolamento**

1.1. La proposta di regolamento riprende, da una parte, il testo del Regolamento (CEE) n. 2454/92 [2], annullato dalla Corte di giustizia [3], introducendo d'altra parte delle innovazioni, di cui le più importanti sono descritte qui di seguito:

— La non discriminazione del trasportatore sulla base della nazionalità è rafforzata dall'introduzione di una clausola supplementare.

— Viene stabilita una distinzione tra «servizio regolare» e «servizio regolare internazionale». È stata inserita una definizione dei servizi regolari internazionali ripresa dal Regolamento (CEE) n. 684/92 [4].

— Dal Regolamento (CEE) n. 684/92 è stata in parte ripresa la definizione dei «servizi occasionali». La categoria dei servizi a navetta è stata soppressa dal momento che non esiste nelle legislazioni degli Stati membri. Un servizio a navetta è classificato come «servizio regolare» o «servizio occasionale» secondo le sue caratteristiche.

[1] GU n. C 60 del 29. 2. 1996, pag. 10.
[2] GU n. L 251 del 29. 8. 1992, pag. 1.
[3] Causa C-388/92.
[4] GU n. L 74 del 20. 3. 1992, pag. 1.

— Il campo di applicazione è stato esteso ai servizi regolari e a tutti i servizi regolari specializzati.

1.2. Nella nuova proposta le operazioni di cabotaggio sono ammesse:

— per tutti i servizi occasionali: a partire dal 1° gennaio 1996 con il foglio di viaggio come documento di controllo;

— per tutti i servizi regolari specializzati: a partire dal 1° gennaio 1996, con il contratto trasportatore/organizzatore e il foglio di viaggio come documenti di controllo;

— nell'ambito di un servizio regolare internazionale effettuato da un trasportatore non residente: a partire dal 1° gennaio 1996, previa autorizzazione dello Stato di accoglienza;

— per tutti gli altri servizi regolari: a partire dal 1° gennaio 1996, con riserva delle condizioni di cui all'articolo 5, paragrafo 2.

1.3. I principi di base relativi alla procedura di applicazione e di concessione di autorizzazioni per il cabotaggio nell'ambito di un servizio regolare internazionale sono ripresi dal Regolamento (CEE) n. 684/92. Sono state tuttavia modificate le condizioni in base alle quali la richiesta di autorizzazione può essere respinta; la disposizione del Regolamento (CEE) n. 684/92, secondo la quale una richiesta di autorizzazione può essere respinta se è dimostrato che il servizio in questione pregiudicherebbe direttamente la redditività di un servizio ferroviario comparabile sui tronchi diretti coinvolti, è stata abrogata.

1.4. L'esecuzione dei trasporti di cabotaggio continua ad essere soggetta alle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative vigenti nello Stato membro ospitante.

1.4.1. È stata tuttavia aggiunta una disposizione specifica per il cabotaggio dei servizi regolari che non vengono effettuati nell'ambito di un servizio regolare internazionale (articolo 5, par. 2 ). Secondo tale disposizione, l'esecuzione di detti servizi è soggetta, fatta salva l'applicazione della normativa comunitaria, alle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative in vigore nello Stato membro ospitante relative ai collegamenti da servire, alla regolarità, alla continuità, alla frequenza e agli itinerari.

1.4.2. L'attestato per i trasportatori che intendono praticare il cabotaggio è stato mantenuto (art. 6).

## 2. Osservazioni generali

2.1. Il Comitato ha preso conoscenza con grande interesse della nuova proposta sul cabotaggio nel settore dei trasporti su strada di persone. Si compiace del fatto che, se si compara la nuova proposta con l'attuale Regolamento (CEE) n. 2454/92, il principio della liberalizzazione delle prestazioni di servizi è stato esteso.

2.1.1. Si sorprende della rapida liberalizzazione dei servizi regolari, dal momento che essi non erano compresi nel campo di applicazione.

2.1.2. Si chiede se una liberalizzazione progressiva del cabotaggio per i servizi regolari non sarebbe stata una soluzione più appropriata.

2.1.3. In considerazione degli importanti cambiamenti e delle indubbie conseguenze che una liberalizzazione come quella presentata nella nuova proposta provocheranno negli Stati membri sul mercato del trasporto intracomunitario e nazionale di persone su strada, il Comitato si rammarica del fatto che la Commissione non abbia presentato, prima della nuova proposta di regolamento; una relazione sulla situazione del cabotaggio, come previsto dall'articolo 12 del Regolamento (CEE) n. 2454/92, e che essa non abbia consultato gli ambienti professionali.

2.1.4. Tenendo conto che è stata di recente pubblicata una nuova proposta di modifica del Regolamento (CEE) n. 684/92, alla quale la nuova proposta sul cabotaggio si ispira ampiamente, il Comitato ritiene che le due nuove proposte avrebbero dovuto essere trattate in parallelo, per perseguire l'armonizzazione delle disposizioni tra i vari elementi della legislazione che disciplina i trasporti di persone su strada.

2.1.5. La proposta di modifica del Regolamento (CEE) n. 684/92 introduce nuove disposizioni (come la soppressione dei servizi a navetta) relative alla definizione di «servizio», alla procedura di applicazione per le autorizzazioni di servizi regolari, nonché all'introduzione di una licenza comunitaria per il trasporto di persone su strada, che dovrebbe sostituire i certificati nazionali rilasciati dalle autorità competenti dello Stato membro di stabilimento, che attesta che il trasportatore è ammesso sul mercato del trasporto internazionale di persone su strada.

2.1.6. L'introduzione di tali nuove disposizioni nella proposta di modifica ha un tale impatto sul testo della nuova proposta relativa al cabotaggio che sarebbe utile prenderla in considerazione.

2.2. Il Comitato tuttavia formula alcune osservazioni sulla nuova proposta relativa al cabotaggio nel settore del trasporto di persone su strada.

2.2.1. Per quanto riguarda la definizione del cabotaggio, il Comitato si compiace del fatto che il concetto di trattamento non discriminatorio sulla base della nazionalità o del luogo di stabilimento del trasportatore sia stato rafforzato. Propone tuttavia che sia chiarito il concetto di «sede o altro stabilimento», perché uno stesso trasportatore può avere più sedi nei vari Stati membri.

2.2.2. Il Comitato osserva inoltre che è stata introdotta una distinzione tra il cabotaggio nell'ambito di un servizio regolare nazionale e nell'ambito di un servizio regolare internazionale, e che il cabotaggio per i servizi regolari specializzati è stato esteso al di là della regione frontaliera.

2.2.3. Secondo il Comitato le condizioni di accesso al mercato dei servizi regolari nazionali e dei servizi regolari specializzati sono soggette a disposizioni differenti nei vari Stati membri.

2.2.4. Esso ritiene inoltre che occorra evitare di esporre i due settori suddetti, i quali, in numerosi Stati membri, si trovano spesso in una situazione difficile, che provoca una concorrenza eccessiva. Per tali servizi è necessario un approccio più prudente.

2.2.5. Propone di applicare al cabotaggio per i servizi regolari specializzati le stesse condizioni vigenti per i servizi regolari nazionali, indicati nella proposta come altri servizi regolari.

2.2.6. Nello stesso contesto, chiede di rinviare a una data successiva l'estensione del cabotaggio per gli altri servizi regolari, per dare al settore l'opportunità di meglio prepararsi alla concorrenza.

2.2.6.1. Affinché il settore si possa preparare alla concorrenza occorre definire più chiaramente i requisiti, ad esempio quelli di cui agli articoli 4 e 5 della proposta di regolamento, per garantire le stesse possibilità a tutti i concorrenti sul mercato.

2.2.6.2. Anche la dizione «a titolo temporaneo», relativa alla libertà di cabotaggio, di cui all'articolo 1 del Regolamento (CEE) n. 2454/92, andrebbe ripresa nella nuova proposta di regolamento in una forma meglio definita.

2.2.7. Per quanto riguarda il cabotaggio nell'ambito dei servizi regolari internazionali, ritiene che occorra chiarire le condizioni in cui si possono effettuare tali prestazioni di servizi, onde evitare un eccessivo aumento della concorrenza sui servizi regolari puramente nazionali, compresi i servizi regolari urbani.

2.2.8. Per quanto riguarda la procedura di applicazione e di concessione delle licenze per il cabotaggio, il Comitato constata che sono state create due diverse procedure: una per il cabotaggio nell'ambito dei servizi internazionali e un'altra per il cabotaggio dei servizi regolari nazionali.

2.2.8.1. La procedura di applicazione e di concessione è più rigorosa per questi ultimi servizi, anche se permane una mancanza di chiarezza. I potenziali interessati avranno quindi numerose incertezze in merito, il che può provocare una situazione nella quale sarebbe difficile controllare un sistema di cabotaggio.

2.2.8.2. Tale procedura condurrà inoltre alla creazione di 15 differenti sistemi di cabotaggio, che comporteranno di certo distorsioni della concorrenza tra trasportatori di diverse nazionalità. È dunque auspicabile che si proceda al più presto ad un'armonizzazione delle norme nazionali. In tale contesto, inoltre, si deve tener conto delle condizioni di concorrenza dei trasportatori nazionali.

2.2.9. Infine, per quanto riguarda i documenti di controllo, il Comitato constata che malgrado l'introduzione di una licenza comunitaria per il trasporto di persone su strada, la nuova proposta sul cabotaggio continua a prevedere il rilascio di un attestato ai trasportatori che intendono praticare il cabotaggio.

2.2.10. Il Comitato ritiene che occorra limitare il numero dei documenti di controllo ad un minimo assoluto, per agevolare le operazioni dei vettori.

2.2.11. Inoltre la Commissione ha presentato a gennaio un Libro verde sulle «Reti dei cittadini» con l'obiettivo di avviare un dibattito sul trasporto pubblico e sulla legislazione quadro. Dal momento che il trasporto pubblico viene trattato anche nella nuova proposta, il Comitato si rammarica del fatto che la Commissione non abbia potuto attendere le conclusioni del dibattito prima di presentare delle nuove norme per il settore, e la invita a prendere comunque in considerazione il parere che ha formulato su detto Libro verde.

## 3. Proposte di modifica

| Testo della proposta | Testo proposto dal CES |
|---|---|
| *Articolo 1, 1° trattino* | *Articolo 1, 1° trattino* |
| Qualsiasi vettore di viaggiatori su strada per conto terzi, il quale: | Qualsiasi vettore di viaggiatori su strada per conto terzi il quale: |
| — sia stabilito in uno Stato membro, in appresso denominato «Stato membro di stabilimento», conformemente alla legislazione di quest'ultimo (...) | — sia stabilito nello Stato membro della Comunità dove si trova il principale centro di attività o la sua sede sociale, denominato «Stato membro di stabilimento», conformemente alla legislazione di quest'ultimo (...) |

| Testo della proposta | Testo proposto dal CES |
|---|---|
| *Articolo 3, paragrafo 2* | *Articolo 3, paragrafo 2* |
| I servizi regolari definiti all'articolo 2, paragrafo 1, a condizione che siano eseguiti da un vettore non residente nello Stato membro ospitante in occasione di un servizio regolare internazionale conformemente al disposto del Regolamento (CEE) n. 684/92 del Consiglio. | I servizi regolari (...) del Regolamento (CEE) n. 684/92 del Consiglio e a condizione che solo i veicoli che effettuano l'intero percorso di un servizio regolare internazionale siano autorizzati a praticare il cabotaggio. |
| *Articolo 3, paragrafo 3* | *Articolo 3, paragrafo 3* |
| Gli altri servizi regolari | Il Consiglio riesaminerà la situazione dei servizi regolari diversi da quelli previsti al paragrafo 2 in base alla relazione della Commissione di cui all'articolo 13, tenendo conto in particolare delle disposizioni nazionali applicate dagli Stati membri. |
| *Articolo 5, paragrafo 1, lettera c)* | *Articolo 5, paragrafo 1, lettera c)* |
| Disposizioni relative al trasporto di talune categorie di viaggiatori e precisamente scolari, bambini e persone con ridotte capacità motorie. | Disposizioni relative al trasporto di talune categorie di viaggiatori e precisamente, ad esempio, scolari, bambini, persone con ridotte capacità motorie, lavoratori, militari e i loro familiari. |

Bruxelles, 25 settembre 1996.

*Il Presidente*

*del Comitato economico e sociale*

Carlos FERRER