



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Lussemburgo 7 aprile 2008
(OR. en)**

**6920/3/08
REV 3 ADD 1**

**Fascicolo interistituzionale
2006/0278 (COD)**

**TRANS 56
CODEC 261**

MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO

Oggetto: Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa al trasporto interno di merci pericolose

MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO

I. Introduzione

1. Il 22 dicembre 2006 la Commissione ha trasmesso al Consiglio la proposta di direttiva in oggetto, che aggiorna quattro direttive e quattro decisioni della Commissione relative al trasporto delle merci pericolose, le fonde in un unico atto legislativo ed estende il campo d'applicazione delle norme UE al trasporto per vie navigabili interne, in aggiunta ai trasporti su strada e per ferrovia. La proposta integra le norme esistenti in materia di trasporto internazionale nel diritto comunitario ed estende anche l'applicazione delle norme internazionali al trasporto nazionale.

L'obiettivo della proposta è di garantire l'applicazione uniforme di norme di sicurezza e un livello di sicurezza elevato nelle operazioni di trasporto nazionale ed internazionale.

2. Il 6 giugno 2007 il Consiglio ha definito un orientamento generale su una proposta di direttiva relativa al trasporto interno di merci pericolose, in attesa dell'adozione del parere del Parlamento europeo in prima lettura. Nello svolgere i suoi lavori, il Consiglio ha tenuto conto del parere del Comitato economico e sociale¹. Il Comitato delle regioni ha deciso di non esprimere un parere sulla proposta in oggetto.
3. Il 5 settembre 2007 il Parlamento europeo ha adottato il suo parere in prima lettura.
4. Il 7 aprile 2008 il Consiglio adotterà la sua posizione comune.

¹ GU C 256 del 27.10.2007, pag. 44.

II. Analisi della posizione comune

1. Osservazioni generali

Conformemente alle disposizioni dell'articolo 251, paragrafo 2 del trattato CE e alla dichiarazione comune sulle modalità pratiche della procedura di codecisione¹, si sono svolti vari contatti informali tra il Consiglio, il Parlamento europeo e la Commissione allo scopo di raggiungere un accordo sul fascicolo in questione in prima lettura, evitando in tal modo di dover ricorrere alla seconda lettura.

Il relatore sig. Boguslaw LIBERADZKI (PES - PL) ha pertanto presentato alla plenaria del PE un pacchetto di emendamenti di compromesso alla proposta, a nome della commissione per i trasporti e il turismo, che erano stati adottati durante i contatti informali summenzionati.

Gli emendamenti adottati corrispondevano a quanto convenuto fra le tre istituzioni e sono stati pertanto accettati dal Consiglio. Di conseguenza, previo esame dei testi da parte dei giuristi-linguisti, il Consiglio potrebbe essere in grado di adottare l'atto legislativo.

In una fase dei lavori il servizio giuridico del PE ha ravvisato una discrepanza prodottasi durante la votazione della plenaria. Precisamente, l'emendamento 17 si componeva di due parti: sulla prima parte, relativa l'articolo 1, paragrafo 5 della proposta, era stato raggiunto un accordo durante i contatti informali, poiché essa era già presente nella legislazione vigente, mentre sulla seconda parte era stato espresso un voto negativo al fine di giungere ad una soluzione di compromesso. A causa di un errore la plenaria ha respinto l'intero emendamento 17, per cui risulta una contraddizione tra le intenzioni del PE, espresse nella motivazione degli emendamenti 17 e 20, ed il voto formale.

In un primo momento si credeva che il problema potesse essere risolto mediante un errata corrige della plenaria del PE, che avrebbe consentito al Consiglio di approvare la posizione del PE senza emendamenti, in mancanza di un disaccordo di fondo. Nel febbraio 2008 il PE ha informato il Consiglio che non era stato possibile seguire tale procedura in questo caso.

¹ GU 145 del 30.6.2007, pag. 5.

Non è stato pertanto più possibile raggiungere un accordo in prima lettura ed il Consiglio ha dovuto adottare una posizione comune.

2. Principali modifiche della proposta della Commissione

Considerando la proposta della Commissione come base, il Consiglio ha inserito varie modifiche:

- rispetto alla proposta della Commissione, il testo concordato dal Consiglio esenta gli Stati membri che non hanno un sistema ferroviario dall'obbligo di recepire ed attuare la direttiva per quanto attiene al trasporto ferroviario;
- esso offre altresì agli Stati membri che non hanno vie navigabili interne o le cui vie navigabili interne non sono collegate a quelle di altri Stati membri la possibilità di non applicare la direttiva per quanto riguarda il trasporto di merci pericolose per vie navigabili interne;
- prevede inoltre, per le vie navigabili interne, un periodo di transizione fino ad un massimo di due anni per l'applicazione delle disposizioni della direttiva, affinché vi sia sufficiente tempo per adeguare le disposizioni nazionali che istituiscono un quadro giuridico e relative alla formazione del personale;
- la direttiva rende ancor più sicuro il trasporto di merci pericolose in tutti e tre i modi di trasporti interni, sostiene la protezione dell'ambiente e agevola il trasporto di merci pericolose, nonché il mercato interno per gli operatori armonizzando le condizioni del trasporto. Essa costituisce inoltre un buon esempio di semplificazione della legislazione e di miglioramento della regolamentazione.

III. Emendamenti del Parlamento europeo

Il testo adottato dal Parlamento europeo corrisponde al testo del Consiglio, fatta eccezione per due omissioni nel testo del PE:

1. Articolo 1, paragrafo 5, vedasi punto 2.1.
2. Articolo 8, paragrafo 2 sul finanziamento delle traduzioni da parte della Commissione. Non si intendeva escludere questo paragrafo dal testo del PE, poiché il considerando 17 appare nel testo.

IV. Conclusion

La proposta di direttiva sul trasporto interno di merci pericolose contribuirà in misura molto importante alla sicurezza dei trasporti di merci pericolose nell'Unione europea. La direttiva proposta semplificherà ed aggiornerà le norme vigenti in materia di merci pericolose ed al contempo estenderà il campo di applicazione delle norme vigenti includendo le vie navigabili interne. La proposta di direttiva fornirà pertanto un'unica serie di misure di facile attuazione per il trasporto interno di merci pericolose nell'Unione europea.
