

CAMERA DEI DEPUTATI Doc. XII
N. 132

RISOLUZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO

APPROVATA NELLA SEDUTA DI LUNEDÌ 22 MAGGIO 1989

**Risoluzione
sulla semplificazione del trasporto transfrontaliero di per-
sone e di merci nella Comunità**

Annunziata il 13 settembre 1989

IL PARLAMENTO EUROPEO,

viste le proposte di risoluzione degli onorevoli:

von Wogau e altri sull'esenzione fiscale in sede di importazione di veicoli industriali, compresi gli autobus, per i carburanti trasportati nei normali serbatoi di bordo (doc. 2-1287/84),

Anastassopoulos sui controlli e le formalità all'attraversamento delle frontiere intracomunitarie imposti da disposizioni nazionali divergenti in materia di trasporti (doc. B2-677/86),

Vandemeulebroucke e altri sulla necessità di misure comunitarie nel settore della navigazione interna transfrontaliera in vista della realizzazione del mercato unico nel 1992, con particolare riguardo al collegamento della Francia settentrionale, dei porti atlantici e del bacino di Parigi con la Schelda e la Lys (doc. B2-1093/87),

von Wogau e altri sulle infrastrutture nel settore dei trasporti aerei (doc. B2-1781/87),

Seefeld sull'introduzione di una « Frigocard » europea per i trasporti tran-

sfrontalieri di merci refrigerate (doc. B2-626/88),

richiamandosi alle sue numerose risoluzioni e relazioni precedenti in materia,

tenuto conto dei dati raccolti durante l'audizione pubblica del 23 settembre 1987 su questa problematica,

visti l'articolo 3, lettere c) ed e) e l'articolo 8A del Trattato CEE,

vista la relazione della Commissione sullo stato di avanzamento delle attività relative al completamento del mercato interno: un'area senza frontiere interne (COM(88) 650 def. del 17 novembre 1988),

vista la relazione della commissione per i trasporti (doc. A2-78/89),

A. considerando che entro la fine del 1992 deve essere realizzato un unico grande spazio economico senza frontiere, in ottemperanza alla decisione presa dal Consiglio europeo dei capi di Stato e di governo il 28 e 29 giugno 1985 a Milano e a quanto previsto dall'Atto unico europeo,

B. preoccupato per il ritardo nell'adozione delle misure necessarie in materia di politica dei trasporti, peraltro espressamente previste nel Libro bianco della Commissione sul completamento del mercato interno del 1985 (COM(85) 310 def.), tanto più che la data fissata si sta avvicinando rapidamente,

C. considerando che in vista dell'effettiva realizzazione di questo ambizioso obiettivo è molto importante che si eliminino, entro le scadenze previste, gli ostacoli ancora esistenti alle frontiere,

D. consapevole del grande significato simbolico e pratico che riveste per i cittadini una Comunità senza frontiere,

E. rendendosi conto degli enormi costi, pari a oltre 17 miliardi di ECU all'anno, derivanti da inutili attese alle

frontiere, costi che devono essere sostenuti dagli operatori economici e, in particolare, dalle imprese di trasporto,

F. considerando che secondo la relazione Cecchini l'abolizione delle frontiere fra gli Stati membri della Comunità permetterà un guadagno di 150-250 miliardi di ECU all'anno,

1. constata che anche se negli anni passati le procedure relative al trasporto di persone e di merci nella Comunità sono state snellite e semplificate, ai posti di confine è ancora necessario sbrigare troppe formalità lunghe e complesse e vengono tuttora eseguiti controlli eccessivi e troppo approfonditi;

2. ritiene che le principali cause di questa situazione siano:

la mancanza di norme comunitarie,

la riluttanza di determinati organi nazionali che continuano ad avanzare proprie richieste divergenti,

la discrepanza fra la legislazione comunitaria vigente e la relativa applicazione pratica, imputabile soprattutto ad una insufficiente conoscenza delle disposizioni comunitarie,

doppioni e talvolta ripetizioni di controlli da entrambe le parti di un valico di frontiera,

l'insufficiente informazione dei funzionari doganali e talvolta anche una loro iniziativa arbitraria,

infrastrutture carenti ai posti di confine (mancanza di aree di parcheggio, computers, possibilità di comunicazione ...),

orari di apertura degli uffici doganali, organici non commisurati ai bisogni e mancanza, in determinati momenti, di funzionari di dogana competenti per ispezioni specifiche, ad esempio nel settore veterinario e fitosanitario,

compilazione talvolta disordinata dei documenti da parte di caricatori, trasportatori ed autisti;

3. rileva inoltre che per quanto concerne il disbrigo delle formalità doganali e l'esecuzione dei controlli di frontiera esistono notevoli differenze fra i vari stati membri; segnatamente in Francia, Italia, Gran Bretagna e Spagna (Irun) l'attraversamento delle frontiere avviene con una certa lentezza, mentre i paesi del Benelux, la Germania e la Danimarca rappresentano delle eccezioni positive, sebbene anche in questi paesi taluni passaggi di frontiera siano ritenuti difficoltosi;

4. deplora che il processo verso l'abolizione dei controlli alle frontiere interne si svolga talmente lentamente da indurre cinque Stati membri a ricercare, tramite l'accordo di Schengen, un più rapido processo di apertura delle frontiere, dando luogo in tal modo ad un processo comunitario a due velocità per l'abolizione delle frontiere interne;

5. osserva che gli inutili rallentamenti ai confini non solo si traducono in un notevole spreco di denaro, ma comportano anche pericoli per la sicurezza della circolazione dato che i conducenti dei veicoli a volte tendono poi a recuperare il tempo perduto procedendo a velocità sostenuta e/o non rispettando la regolamentazione comunitaria in materia di tempi di guida e di riposo;

6. ritiene che non si possa prescindere da controlli in importanti settori come, per esempio, il commercio di armi e di droga, le distorsioni della concorrenza, la qualità dei prodotti alimentari, la sicurezza del traffico, ma che questi controlli possano essere migliorati grazie a:

i) una più stretta collaborazione fra tutti i servizi e gli organi nazionali interessati,

ii) una politica comunitaria in materia di indagini ed azioni giudiziarie,

iii) controlli aziendali,

iv) un reciproco riconoscimento dei certificati nazionali, come gli attestati sanitari e fitosanitari,

v) un controllo più rigido alle frontiere esterne della Comunità;

7. auspica che venga immediatamente abolita una serie di controlli alle frontiere intracomunitarie oppure che vengano effettuati controlli per campione, eventualmente sul territorio nazionale, e precisamente:

a) per quanto concerne singoli viaggiatori e conducenti di autovetture private:

i) carta d'identità o passaporto (salvo in circostanze particolari nel quadro della lotta contro il terrorismo, il commercio di armi e droga, la criminalità organizzata e l'immigrazione illegale),

ii) patenti di guida e documenti del veicolo (certificato di immatricolazione, certificato di controllo ...),

b) per quanto concerne il trasporto di persone su autobus (regolare e occasionale):

i) autorizzazioni,

ii) elenchi dei passeggeri,

iii) tabelle di marcia,

iv) requisiti sociali minimi e tachigrafo,

v) patente di guida e certificato di assicurazione,

c) per quanto concerne il trasporto di merci su strada:

i) autorizzazione di trasporto (bilaterale, comunitaria e CEMT),

ii) requisiti sociali minimi e tachigrafo,

iii) certificati di controllo e conformità,

iv) carico,

v) pesi, dimensioni e talune altre caratteristiche tecniche,

vi) patente di guida e certificato di assicurazione,

d) per quanto concerne il trasporto ferroviario:

i) per i viaggiatori, documenti d'identità,

ii) per le merci, controllo nelle stazioni di smistamento con trasbordo e soppressione, nei limiti del possibile, dei controlli fisici,

e) per quanto concerne la navigazione interna:

i) patenti nautiche,

ii) requisiti tecnici per i battelli adibiti alla navigazione interna,

f) per quanto concerne singoli conducenti e passeggeri di tutti i voli civili diversi dal trasporto regolare e occasionale:

i) documenti d'identità,

ii) brevetto da pilota e documenti di bordo dell'aeromobile (carta d'immatricolazione, certificato di idoneità al volo ...),

iii) controllo del piano di volo presentato;

8. sottolinea che contestualmente alla realizzazione del mercato interno nel 1992, occorrerà sostituire i controlli doganali alle frontiere con i controlli alle frontiere esterne della Comunità e invita la Commissione ad esaminare se nel lungo termine si debba creare un servizio doganale comunitario al quale trasferire, eventualmente, anche mansioni di controllo, mediante il cosiddetto meccanismo di compensazione, e di lotta alle frodi;

9. insiste perché la Commissione, in attesa dei risultati dell'indagine, presenti proposte normative in merito ad un codice doganale comunitario che permetta l'applicazione uniforme nella Comunità delle normative e delle procedure doganali da parte delle autorità nazionali;

10. si appella al Consiglio affinché compia quanto prima i passi necessari ai fini dell'armonizzazione o del ravvicinamento delle legislazioni nazionali esistenti per quanto concerne:

i) le imposte indirette (IVA e accise) sul gasolio trasportato a bordo degli automezzi adibiti al trasporto di persone e di merci nonché delle imbarcazioni adibite alla navigazione interna,

ii) nel settore del trasporto intracomunitario di merci, la dichiarazione di transito e il certificato di garanzia;

11. invita la Commissione a verificare se corrisponde al vero che negli ambienti internazionali l'armonizzazione dell'IVA comporta non soltanto un aumento dei costi bensì anche un'enorme crescita delle formalità amministrative;

12. fa presente che in prossimità di determinati valichi di frontiera esistono centri integrati di trasporto e dogana, dove è possibile effettuare lo sdoganamento delle merci, il computo dell'IVA e il disbrigo di altre formalità doganali, compiere operazioni di raggruppamento e offrire ai conducenti di autoveicoli industriali determinati servizi, quali la possibilità di fruire del periodo di riposo obbligatorio, infrastrutture di comunicazione, ristoro e simili e che tali centri, anche successivamente all'abolizione delle frontiere interne, conserveranno la loro utilità in quanto centri di trasporto; ricorda che è necessario promuovere la costruzione di centri analoghi, anche all'interno dei vari paesi, in linea con le raccomandazioni formulate dal Parlamento europeo nella sua risoluzione del 18 aprile 1986 (1);

13. invita le autorità competenti degli Stati membri a predisporre senza indugio negli aeroporti un semplice e rapido sistema di transito a due canali, uno per i propri cittadini e i cittadini comunitari, l'altro per i cittadini extracomunitari;

(1) G.U. n. C 120 del 20 maggio 1986, pag. 181.

14. ritiene che il trasporto con veicoli industriali effettuato via mare da e verso il Regno Unito, l'Irlanda e la Grecia debba fornire le medesime possibilità del trasporto via terra e che gli orari d'apertura degli uffici doganali nei porti debbano corrispondere agli orari di arrivo e di partenza dei traghetti; al riguardo ritiene inammissibile che nei porti britannici i passeggeri dei pullman siano costretti a passare il controllo di dogana portando con sé il proprio bagaglio;

15. si compiace dell'introduzione, il 1° gennaio 1988, del documento unico per il trasporto transfrontaliero di merci nella Comunità, documento che sostituisce fino a 70 moduli; è consapevole che tale documento crea tuttora delle difficoltà dal lato pratico, fra l'altro a causa delle diverse interpretazioni nazionali, e invita la Commissione a realizzare una maggiore uniformità sulla base delle esperienze compiute;

16. rivolge un pressante invito alla Commissione a indagare se corrisponde a verità che in determinati paesi bisogna versare delle « bustarelle » per ottenere un più rapido disbrigo delle formalità doganali o perché non vengano punite alcune irregolarità;

17. ritiene che la prassi ancora seguita in alcuni paesi, secondo cui i funzionari doganali ricevono una determinata percentuale delle multe inflitte sulle merci importate illegalmente, non corrisponda più allo spirito dei tempi e invita la Commissione ad assumere le iniziative necessarie a porre fine senza indugio a tale prassi;

18. sollecita la Commissione a esaminare la possibilità di creare un ufficio reclami a cui ci si possa rivolgere per denunciare eventuali abusi ed inutili attese nell'attraversamento delle frontiere interne;

19. ritiene inoltre opportuno che la Commissione crei delle squadre volanti che, effettuando ispezioni non preannunciate, garantiscano il regolare espletamento delle formalità di frontiera e in tal modo prevenano eventuali abusi;

20. annette una grande importanza a un impiego più ampio delle moderne tecnologie dell'informatica che consentono di migliorare notevolmente l'uniformità e l'interscambiabilità dei dati;

21. ritiene inoltre vivamente auspicabile che per il trasporto comunitario verso l'Italia e soprattutto la Grecia in transito attraverso il territorio austriaco, svizzero e iugoslavo si cerchi di raggiungere, mediante reciproche concertazioni, una semplificazione delle formalità di frontiera e uno snellimento dei controlli ai confini e che venga conferito a tal fine alla Commissione un opportuno mandato;

22. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione e la relazione ad essa attinente al Consiglio e alla Commissione nonché per conoscenza, ai governi e ai parlamenti degli Stati membri.

ENRICO VINCI
Segretario generale

THE LORD PLUMB
Presidente