



CONFINDUSTRIA

Pacchetto Stradale

Giugno 2017

Lente sull'UE n.55



BACKGROUND

Dopo quasi due anni di attesa, il **31 maggio** scorso, la Commissione europea ha pubblicato la prima serie di 8 iniziative legislative del **Pacchetto Stradale** ¹ «Europa in movimento», il cui obiettivo è sostenere la realizzazione delle infrastrutture per il pedaggio stradale, i combustibili alternativi e una mobilità cooperativa, connessa e automatizzata, una migliore informazione dei consumatori, un mercato interno più integrato e migliori condizioni di lavoro per il settore dei trasporti su strada.

Il pacchetto è costituito da:

1. **Una comunicazione politica** che delinea un piano a lungo termine per offrire a tutti gli europei una mobilità pulita, socialmente equa e competitiva.
2. **Un primo set di 8 iniziative legislative**, con particolare riferimento al trasporto stradale. Tali proposte hanno l'obiettivo di: migliorare il funzionamento del mercato del trasporto di merci su strada, rafforzare l'occupazione e le condizioni sociali dei lavoratori e promuovere sistemi intelligenti di pedaggio in Europa e promuovere i c.d. "sistemi intelligenti di pedaggio".
3. **Numerosi documenti non legislativi di accompagnamento** .

«Europa in movimento» sarà integrata nel corso dei prossimi 12 mesi da altre proposte relative alle emissioni post 2020 per autovetture, furgoni e veicoli pesanti, che fanno seguito ad una delle proposte dell'attuale pacchetto concernente il monitoraggio e la trasmissione di informazioni in tema di emissioni di CO2 e consumo di carburante dei veicoli pesanti.

Si tratta di un settore di particolare importanza per l'Esecutivo UE, perché impiega direttamente 5 milioni di europei, e perché è all'origine di circa un quinto delle emissioni di gas serra dell'Ue.

Delle diverse iniziative legislative, quelle di **maggior interesse** sono le seguenti:

- Revisione della Direttiva 1999/62/CE
- Revisione dei Regolamenti 1071/2009 e 1072/2009
- Revisione della Direttiva 2006/22/CE
- Documento di consultazione sulla Direttiva 2002/15/CE

¹ https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-05-31-europe-on-the-move_en

1. DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 1999/62/CE RELATIVA ALLA TASSAZIONE A CARICO DI AUTOVEICOLI PESANTI PER L'USO DI TALUNE INFRASTRUTTURE²

La direttiva 1999/62/CE fornisce il quadro giuridico per la tassazione di autoveicoli pesanti (HGV) per l'uso di alcune strade. La Direttiva ha l'obiettivo di eliminare le distorsioni della concorrenza tra le imprese di trasporto mediante un'armonizzazione graduale delle tasse sui veicoli e la creazione di meccanismi equi per la tariffazione delle infrastrutture. Fissa i livelli minimi di imposte sui veicoli pesanti e specifica le modalità di tariffazione delle infrastrutture, compresa la variazione degli oneri in base alle prestazioni ambientali dei veicoli.

L'infrastruttura stradale si sta consumando a causa di un'inadeguata manutenzione in molti Stati membri. La spesa pubblica per la manutenzione stradale nell'UE è diminuita di circa il 30% tra il 2006 e il 2013 e ha raggiunto lo 0,5% del PIL nel 2013 (rispetto all'1,5% nel 1975 e allo 0,8% nel 2008). Ciò ha avuto ripercussioni negative a livello economico, sociale e ambientale, tra cui l'aumento dei costi operativi del veicolo, delle emissioni inquinanti e sonore, dei tempi di percorrenza, degli incidenti.

Gli impatti negativi del trasporto stradale rappresentano costi significativi per la società. Mentre le autovetture e i furgoni causano danni minori all'infrastruttura rispetto ai veicoli pesanti (HDV, inclusi i veicoli industriali e gli autobus / pullman) secondo le stime della Commissione europea, le autovetture originano circa due terzi dei costi esterni (compresi i costi del cambiamento climatico, rumore, incidenti e altri impatti negativi) generati dal trasporto su strada, ossia circa 1,8-2,4% del PIL.

Inoltre, il congestionamento è un problema persistente all'interno e all'esterno delle aree urbane; tuttavia, gli Stati membri hanno affrontato questo problema solo sporadicamente. Secondo la Commissione, i picchi di traffico stradale comportano notevoli costi sociali, pari all'1% del PIL dell'UE. Due terzi di questi costi sono imputabili alle autovetture e il 20-30% al traffico interurbano.

1.1 Controlli ex-post della legislazione esistente

La Commissione ha riscontrato grandi disparità di tariffazione stradale nelle politiche nazionali e ha concluso che la mancanza di armonizzazione sia nel tipo di tariffe (vignette a base di tempo, pedaggi a distanza, differenziati o meno) sia il tipo di tecnologie di riscossione dei pedaggi che vengono utilizzati provocano oneri e costi amministrativi aggiuntivi sia per le autorità pubbliche che per gli utenti.

Nella valutazione della Commissione, la Direttiva presenta le seguenti criticità:

- Campo di applicazione: è possibile esentare gli HGV inferiori a 12 tonnellate, il che comporta a condizioni di disuguaglianza nel trasporto merci;
- I pedaggi basati sul tempo consentiti dalla Direttiva sono inefficaci per coprire i costi dell'infrastruttura, incentivare operazioni più efficienti e pulite, e per ridurre la congestione;
- L'applicazione della tariffazione dei costi esterni è troppo complessa, mentre per quanto riguarda la variazione (obbligatoria) secondo le classi di emissione in euro, è stata definita

² [Charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures](#)

solo la variazione massima, lasciando piena libertà agli Stati membri di scegliere entro questo limite massimo;

- La variazione degli oneri per combattere la congestione: il requisito di neutralità delle entrate sembra troppo macchinoso per essere applicato e potrebbe essere considerato ingiusto se venisse applicato solo ai veicoli pesanti nonostante tutti gli utenti della strada contribuiscano alla congestione.

Mentre la valutazione della Commissione si è concentrata sui termini attuali della Direttiva, il contributo degli *stakeholders* ha evidenziato altre questioni rilevanti, tra cui la necessità di ridurre le emissioni di CO₂ delle HDV e di fornire un quadro per la tassazione per le autovetture (e le altre categorie di veicoli) , per evitare discriminazioni di utenti (stranieri) occasionali.

1.2 Idoneità regolamentare e semplificazione

Gli obiettivi della Commissione sono:

- sostituire il sistema di variazione ritenuto obsoleto in base alle classi Euro per i mezzi pesanti con una modulazione dei costi di CO₂ più adeguata;
- semplificare l'applicazione di oneri per i costi esterni per l'inquinamento atmosferico e il rumore (che è uno strumento migliore rispetto alla modulazione per classe Euro) consentendo l'utilizzo di valori di riferimento aggiornati senza la necessità di effettuare alcun calcolo;
- semplificare e aggiornare l'applicazione delle maggiorazioni (mark-ups) e facilitare l'applicazione delle tariffe di congestione.

1.3 Spiegazione dettagliata delle disposizioni specifiche della proposta

Il titolo viene aggiustato per riflettere l'estensione del campo di applicazione.

Articolo 1 - Oggetto e campo di applicazione

L'articolo è modificato per includere nell'ambito di applicazione delle norme relative ai pedaggi e ai diritti di utenza, veicoli diversi dai mezzi pesanti. Ciò è giustificato dalla necessità di affrontare un certo numero di problemi che non si riferiscono solo o principalmente ai veicoli pesanti. Per la prima volta vengono compresi nel campo di applicazione: autovetture, furgoni, pullman, bus.

Articolo 2 - Definizioni

Le seguenti definizioni vengono modificate:

- "rete stradale transeuropea": la definizione viene aggiornata in linea con l'approccio del corridoio indicato nelle linee guida TEN-T riviste nel regolamento (UE) n. 1315/2013. "Corridoi della rete centrale": strumento destinato a favorire la realizzazione coordinata della rete centrale";
- "pedaggio": la definizione è riformulata in modo da tener conto dell'opzione prevista all'articolo 7da per prevedere una tassa di congestione. "Per «pedaggio» si intende un importo specifico sulla base della distanza percorsa su una determinata infrastruttura e sul tipo di veicolo il cui pagamento conferisce al veicolo il diritto di utilizzare le infrastrutture,

compresa una tassa per l'infrastruttura e, a seconda dei casi, una tassa di congestione o una tassa per il costo esterno o entrambi”;

- "veicolo": la nuova definizione proposta comprende tutti i veicoli pesanti e tutti i veicoli leggeri, vale a dire oltre ai veicoli merci già coperti, situati al di sopra del limite di 3,5 tonnellate, autovetture, minibus e furgoni, nonché pullman e autobus;
- "veicolo di categoria [EURO]" e "tipo di veicolo": la definizione è riformulata in modo da includere i pullman e gli autobus.

Con l'obiettivo di fornire chiarezza giuridica per quanto riguarda termini specifici e di precisare al meglio la portata di alcune disposizioni, sono aggiunte le definizioni di:

- "congestione": "indica una situazione in cui i volumi di traffico si avvicinano o superano la capacità stradale”;
- "tassazione della congestione": "indica un'imposta che viene riscossa sui veicoli per recuperare i costi di congestione sostenuti in uno Stato membro e per ridurre la congestione”;
- "operatore di trasporto": "indica qualsiasi impresa che trasporta merci o passeggeri su strada”;
- tipi diversi di veicoli, compresi i "veicoli a emissioni zero": "indicano i veicoli che non producono emissioni di gas di scarico”;
- "accordo di pedaggio sostanzialmente modificato": indica un accordo di pedaggio o tariffazione, modificato in modo tale che i costi o i ricavi siano colpiti di almeno il 5% rispetto all'anno precedente, dopo la correzione per l'inflazione misurata con le variazioni nell'Indice Armonizzato dei Prezzi al Consumo per l'intera Unione europea, ed esclusi l'energia e beni alimentari non trasformati, pubblicata dalla Commissione.

La definizione di "tasso medio ponderato dei costi esterni" è soppressa poiché viene eliminato il requisito di calcolarlo.

Articolo 7 - pedaggi e diritti d'utenza

Il paragrafo 1 è suddiviso in due parti in modo da distinguere tra le reti utilizzate principalmente dal traffico internazionale (la rete stradale transeuropea e le autostrade) e altre strade.

Si propone che le disposizioni relative alla non discriminazione, alla proporzionalità degli oneri e alla riscossione e al pagamento di pedaggi e diritti d'utenza si applichino anche ad altre strade.

Per progredire con l'applicazione dei principi "chi inquina paga" e "chi usa paga" e per diminuire gradualmente le disparità tra i diversi sistemi di tariffazione si aggiungono i paragrafi 6 e 7 al fine di eliminare gradualmente l'uso di diritti d'utenza basati sul tempo (Vignette) in primo luogo per gli autocarri e gli autobus / pullman, poi, in un secondo tempo, per le autovetture e i furgoni, sulle reti utilizzate dai trasporti internazionali. Le date proposte consentono agli Stati membri sufficiente tempo per adeguare i loro sistemi di tariffazione, se del caso. Il trattamento differenziato degli HDV e LDV è giustificato dal loro impatto diverso sull'infrastruttura e dal livello più basso di scadenza dell'onere fiscale dei carichi di LDV.

Con l'obiettivo di garantire un trattamento più equo dei trasportatori, viene aggiunto il paragrafo 9 che elimina la possibilità di esentare dalla tariffazione stradale i mezzi pesanti inferiori a 12

tonnellate e di estendere il campo di applicazione di qualsiasi sistema di tariffazione agli autobus/pullman. Quest'ultimo è giustificato dall'impatto comparabile degli autobus / pullman sulle strade.

Articolo 7a – diritti d'utenza: proporzionalità e parità di trattamento

L'articolo 7a stabilisce i limiti massimi dei diritti d'utenza e della differenza di prezzo relativa tra le vignette annuali e infra-annuali. In questo contesto, vengono proposte le seguenti modifiche.

- Il paragrafo 1 è suddiviso in due paragrafi per precisare che i requisiti esistenti si applicano ai veicoli pesanti e agli autobus / pullman.
- Il nuovo paragrafo 3 riguarda le autovetture e specifica i limiti massimi delle differenze di prezzo relative tra le vignette annuali e quelle infra-annuali, riflettendo i relativi modi di utilizzo, sulla base dei dati disponibili. Esso definisce anche la data entro la quale gli schemi di vignetta esistenti devono essere adattati.
- Il paragrafo 4 affronta la stessa questione nei confronti di minibus e furgoni.

Articolo 7c – Imposizione di oneri per i costi esterni

Per quanto riguarda il paragrafo 1, si propone di introdurre valori di riferimento anziché valori massimi (riportati nell'Allegato IIIb).

Viene aggiunto il paragrafo 5, che prevede l'imposizione di una tariffazione per i costi esterni almeno su quelle parti della rete di pedaggio dove l'inquinamento atmosferico e il rumore generato dal traffico di veicoli pesanti sono più significativi, ad esempio a causa delle dimensioni della popolazione esposta.

Articolo 7da – Imposizione di oneri per la congestione

Il nuovo articolo 7da consente l'applicazione di oneri di congestione, in aggiunta agli oneri per le infrastrutture, al fine di affrontare in modo efficace la questione della congestione interurbana. Per evitare la discriminazione degli utenti di una qualsiasi categoria di veicoli, ogni tassa di congestione dev'essere applicata a tutte le categorie di veicoli in modo proporzionale e paritario. I livelli massimi di tassazione e i fattori di equivalenza tra i veicoli sono specificati negli allegati V e VI.

Articolo 7f - Mark-ups (maggiorazioni)

Si propone di estendere la possibilità di applicare maggiorazioni oltre le regioni montuose mantenendo le altre condizioni preesistenti per la loro applicazione (congestione regolare o danni significativi ambientali e reinvestimento dei ricavi in un progetto TEN-T).

Dato che entrambe le maggiorazioni e gli oneri per la congestione hanno lo scopo di risolvere la congestione, non devono essere cumulati (paragrafo 5).

Articolo 7g - Variazione degli oneri, in particolare per i veicoli pesanti

Si propone di eliminare gradualmente – entro il 31 dicembre 2020 - la variazione degli oneri secondo la classe di emissione di Euro del veicolo.

Viene aggiunto un nuovo paragrafo 4 per introdurre la variazione delle spese di infrastruttura in base all'emissione di CO₂ dei mezzi pesanti, il prima possibile (appena i dati necessari certificati di emissione di CO₂ divengono disponibili). Una volta operativa, la disposizione incentiverà l'uso di mezzi pesanti più puliti e più efficienti.

Poiché si propone di regolamentare separatamente la tassa di congestione (nuovo articolo 7da, cfr. sopra), si propone anche di eliminare gradualmente la possibilità di una variazione neutrale dei ricavi a seconda dell'orario del giorno, del tipo di giorno o di stagione (cfr. emendamento al paragrafo 1, precedente paragrafo 3).

Articolo 7ga - Variazione degli oneri per i veicoli leggeri

Il nuovo articolo 7ga specifica le modalità per la variazione dei pedaggi e degli oneri degli utenti secondo le prestazioni ambientali delle autovetture, dei minibus e dei furgoni. La variazione deve essere basata sulle emissioni di CO₂ e di inquinanti atmosferici, come specificato nell'allegato VII. Questa disposizione dovrebbe incentivare l'uso di veicoli più puliti e più efficienti.

Articolo 7h - Notifiche

Si propone di modificare il paragrafo 3 per tentare di semplificare le informazioni preliminari della Commissione relative alle imposizioni di oneri per i costi esterni previste, limitando le informazioni agli elementi base. Per facilitare l'introduzione della tariffazione dei costi esterni, si propone di rimuovere il paragrafo 4 sulla necessità di una decisione preliminare della Commissione.

Articolo 7j - Riscossione e pagamento di pedaggi e diritti d'utenza

Nel paragrafo 3 e 4, si propone di aggiungere un riferimento ai costi per la congestione al fine di assicurare che tutti gli elementi possibili di tariffazione siano raccolti e pagati in modo coerente.

Articolo 7k - Compensazioni

Si propone di limitare la possibilità di fornire compensazioni nel caso in cui vengono introdotti i pedaggi (anziché i diritti d'utenza). Ciò serve ad eliminare il potenziale esistente per la discriminazione degli utenti non residenti.

Articolo 9 - Utilizzo dei ricavi

Il nuovo paragrafo 3 richiede che i ricavi derivanti dalle tariffe di congestione siano utilizzati per affrontare problemi di congestione, ad es. sostenendo soluzioni di trasporto alternative o rimuovendo gli ostacoli.

Articolo 10a

Si propone di modificare il paragrafo 1 per aggiornare la clausola di revisione e per essere in linea con la semplificazione dell'Allegato IIIb.

Articolo 11 - Segnalazione

Il paragrafo 1 è modificato per aggiornare i requisiti di segnalazione sui pedaggi, sui guadagni da pedaggio e sull'uso di questi ultimi, per includere anche le informazioni sulla qualità delle strade a pedaggio. Il punto (e) del paragrafo 2 è rimosso e vengono aggiunti nuovi punti da e) a i) per includere le informazioni sui ricavi derivanti dalle tariffe di congestione, sui ricavi totali derivanti dalla tariffazione stradale, sull'uso di tali entrate e una valutazione della manutenzione stradale e del livello di congestione.

Il paragrafo 3 è aggiunto per specificare un certo numero di indicatori per la valutazione della qualità delle strade a pedaggio.

Sono aggiunti i paragrafi 4 e 5 per consentire alla Commissione di definire gli indicatori armonizzati mediante un atto di esecuzione e di riferire sull'applicazione di tali indicatori da parte degli Stati membri.

Allegati

Nella sezione 3 dell'Allegato 0 si propone di rimuovere i riferimenti ai veicoli "EEV" e di aggiungere una tabella con i limiti di emissione degli Euro VI, in modo da tener conto del Regolamento (CE) n. 595/2009.

Nell'Allegato III le modifiche proposte riflettono l'inclusione degli autobus e degli autobus nell'ambito della Direttiva.

Si propone di limitare le sezioni 2, 3 e 4 dell'Allegato IIIa ai casi in cui uno Stato membro intenda applicare oneri più elevati rispetto ai valori di riferimento di cui all'Allegato III b. Alcune disposizioni del punto 4.2 sono aggiornate per tener conto della legislazione più recente sul livello del suono dei veicoli a motore.

Nell'Allegato IIIb si propone di sostituire la media massima ponderata degli oneri per i costi esterni per l'inquinamento atmosferico e il rumore con i valori di riferimento per la tariffazione dei costi esterni, compresi i costi sia dell'inquinamento atmosferico che del rumore generati dai mezzi pesanti (tabella 1) e dagli autobus (tabella 2). I valori sono calcolati alla luce dell'aggiornamento del "Handbook on External Costs of Transport". I valori possono essere moltiplicati per 2 non solo nelle aree montuose, ma anche agli agglomerati intorno

Nell'Allegato IV, si propone di includere nella tabella delle combinazioni di veicoli un riferimento alle combinazioni 7- e 8- o 9-assi.

Il nuovo Allegato V, collegato all'articolo proposto 7da (sulla la tassa di congestione), stabilisce i requisiti minimi per la riscossione di una tassa di congestione, anche per quanto riguarda le parti della rete stradale e l'intervallo temporale coperto. Le strade sono classificate in metropolitane e non metropolitane per distinguere tra zone più o meno densamente popolate. Per garantire prezzi equilibrati e proporzionati, sono indicati i fattori di equivalenza per diverse categorie di veicoli.

La sezione 2 prevede che il calcolo degli oneri sia trasparente e gli importi per categoria di veicoli e gli intervalli di tempo per ciascun segmento stradale interessato siano pubblicamente disponibili e che siano adattati periodicamente per mantenere efficace lo schema.

Il nuovo Allegato VI, ugualmente legato all'articolo 7da, limita l'importo della tassa di congestione per km basata su costi marginali di congestione forniti dall'aggiornamento del "Handbook on External Costs of Transport".

Il nuovo Allegato VII è collegato all'articolo 7ga proposto per quanto riguarda la variazione dei pedaggi e degli oneri degli utenti dei veicoli leggeri in conformità delle prestazioni ambientali e specifica le categorie di emissioni ai fini di tale variazione. Si fa riferimento alle emissioni di CO2 e di inquinanti atmosferici tenendo conto delle norme UE e delle ultime e più accurate procedure di misurazione.

2. PROPOSTA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO CHE MODIFICA IL REGOLAMENTO (CE) N. 1071/2009 E IL REGOLAMENTO (CE) N. 1072/2009 AL FINE DI ADEGUARLI AGLI SVILUPPI DEL SETTORE³

Questa proposta fa parte di una più ampia revisione in corso della normativa in materia di trasporti su strada. Secondo la Commissione, una migliore attuazione delle "regole di mercato", come suggerito nella presente proposta, contribuirebbe in modo indiretto all'applicazione della normativa sociale dei trasporti su strada (Regolamento (CE) n. 561/2006).

2.1 Spiegazione dettagliata delle disposizioni specifiche della proposta

Gli elementi principali della proposta sono i seguenti:

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 1 - Oggetto e campo di applicazione

L'attuale articolo 1 (4)(a) esclude i trasportatori che operano esclusivamente con veicoli commerciali leggeri (LCV) dall'ambito del Regolamento, salvo disposizione contraria degli Stati membri (cfr frase introduttiva). Al fine di garantire un livello minimo di professionalizzazione del settore dei veicoli leggeri attraverso regole comuni e quindi avvicinando le condizioni concorrenziali tra gli operatori, si propone di eliminare questa disposizione e di rendere obbligatorie talune norme anche per questa categoria di operatori.

³ [Revision of the Regulations on Access to Road Haulage Market and to the occupation of road transport undertaking \(1071 and 1072/2009\)](#)

A tal fine si propone di aggiungere un nuovo paragrafo 6, per escludere i trasportatori che operano esclusivamente con LCV da alcuni - ma non tutti - requisiti del Regolamento. I requisiti relativi al gestore dei trasporti, alla buona reputazione, alle competenze professionali e agli obblighi connessi a tali requisiti non sono obbligatori, ma gli Stati membri continuerebbero ad avere la possibilità di applicarli come finora. Al contrario, i requisiti in materia di stabilimento efficace e stabile e di capacità finanziaria adeguata sono da applicarsi a tali trasportatori in tutti gli Stati membri.

Articolo 3 - Requisiti per l'impiego nella professione di trasportatore stradale

Si propone di eliminare il paragrafo 2, che finora ha consentito l'imposizione di condizioni supplementari per l'accesso all'occupazione, al di là dei quattro criteri di cui all'articolo 3, paragrafo 1. Questa possibilità ha portato a divergenze rispetto alle condizioni di accesso alla professione. Pertanto, e poiché questa possibilità non si è dimostrata necessaria alla luce delle esigenze imperative, dovrebbe essere abolita.

Articolo 5 - Condizioni relative all'obbligo di stabilimento

Si propone di chiarire i termini dell'articolo 5 per garantire che le imprese stabilite in uno Stato membro dispongano di un'attività reale e continua. Si propone in dettaglio quanto segue:

- al punto a) è aggiunto un riferimento ai contratti commerciali e di lavoro, che pertanto dovrebbero essere conservati anche negli uffici situati nello Stato membro di stabilimento;
- la lettera c) è suddivisa nei punti c) e d) per distinguere meglio lo svolgimento delle attività amministrative e commerciali e le operazioni che coinvolgono i veicoli;
- è aggiunta la lettera e) per imporre alle imprese di detenere il patrimonio e di impiegare personale nello Stato membro di stabilimento in proporzione all'attività dello stabilimento.

Articolo 6 - Condizioni relative all'obbligo di buona reputazione

L'articolo 6 propone alcuni emendamenti per chiarire e armonizzare ulteriormente la valutazione della buona reputazione ed estendere l'elenco delle infrazioni che possono causarne la perdita.

In dettaglio, si propone quanto segue:

- Il paragrafo 1 è modificato per circoscrivere meglio le categorie di persone il cui comportamento deve essere preso in considerazione ai fini della valutazione della buona reputazione di un'impresa. Al punto (a) del terzo comma è aggiunto un punto (vii), in modo da prendere in considerazione gravi violazioni delle norme fiscali nazionali per valutare la buona reputazione del gestore del trasporto o dell'impresa di trasporto.
- Sono aggiunti due punti supplementari (xi) e (xii) al punto b) del terzo comma, in modo da prendere in considerazione - nella valutazione della buona reputazione del gestore dei trasporti o dell'impresa di trasporto - gravi violazioni delle norme dell'UE sul distacco dei lavoratori e la legge applicabile alle obbligazioni contrattuali.
- L'articolo 6, paragrafo 2, è modificato per precisare ulteriormente la procedura amministrativa che deve essere seguita dall'autorità competente dello Stato membro di stabilimento di un'impresa di trasporto o di un gestore dei trasporti che ha commesso una grave violazione

delle norme nazionali o comunitarie al fine di determinare se l'impresa di trasporto o il gestore dei trasporti interessato ha perso la propria buona reputazione.

- Il nuovo paragrafo 2a sostituisce l'articolo 6, paragrafo 2, lettera b), e precisa che la Commissione ha il potere di adottare atti delegati che stabiliscono le violazioni delle norme dell'Unione che possono portare alla perdita di buona reputazione, oltre a quelle di cui all'allegato IV.

In questo contesto, si propone di autorizzare la Commissione a definire il grado di gravità delle infrazioni anche in base al loro potenziale di distorcere la concorrenza (che riguarda in particolare le norme sul cabotaggio). Le infrazioni che potrebbero compromettere le condizioni di lavoro dovrebbero essere trattate allo stesso modo, a causa dei loro effetti sulla concorrenza.

Articolo 7 - Condizioni relative ai requisiti di capacità finanziaria

Si propone di modificare il paragrafo 1 per prevedere condizioni specifiche e meno esigenti che devono essere rispettate dai trasportatori che operano esclusivamente con LCV.

Al paragrafo 2 si propone di chiarire i mezzi attraverso i quali le imprese possono dimostrare la loro capacità finanziaria in assenza di bilanci annuali certificati, al fine di consentire la valutazione del rispetto di tale criterio da parte degli esecutori, in particolare per le imprese di nuova costituzione che non dispongono ancora di bilanci annuali certificati.

Articolo 13 - Procedura per la sospensione e la revoca delle autorizzazioni

L'emendamento proposto all'articolo 13, paragrafo 1, lettera c), chiarisce la posizione delle autorità competenti quando le imprese non sono più conformi al requisito della capacità finanziaria. Entro il termine fissato, l'impresa dovrebbe dimostrare che tale esigenza è nuovamente soddisfatta (e non solo che sarà soddisfatta in futuro).

Articolo 14 - Dichiarazione di inadeguatezza del gestore dei trasporti

Si propone di precisare che, dopo aver perso la buona reputazione, un gestore di trasporto non può essere riabilitato dall'autorità competente prima di un anno dalla data della perdita di buona reputazione (cfr nuovo paragrafo aggiunto al paragrafo 1). L'intenzione è evitare divergenze tra gli Stati membri su questo punto.

Articolo 16 - Registri elettronici nazionali

Al paragrafo 2, si propone di aggiungere altri elementi di informazioni da includere nei registri elettronici nazionali. Ciò dovrebbe consentire una migliore applicazione delle norme sull'accesso alla professione.

Articolo 18 - Cooperazione amministrativa tra gli Stati membri

Si propone di precisare ulteriormente i termini della cooperazione tra gli Stati membri. In particolare, si propone di fissare un termine massimo per gli Stati membri per rispondere alle richieste motivate di altri Stati membri e un obbligo per gli Stati membri di effettuare ispezioni

relative alla mancata osservanza dei criteri di stabilimento da parte delle imprese stabilite nel loro territorio sulla base di prove fornite da altri Stati membri.

Articolo 26 - Segnalazione

Si propone di richiedere agli Stati membri di fornire alla Commissione informazioni sulle attività dei trasportatori che operano con i veicoli LCV nel loro territorio (nuovo paragrafo 3).

Il progetto del nuovo paragrafo 4 prevede che entro la fine del 2024 la Commissione riferisca al Parlamento europeo e al Consiglio della presenza di operatori di LCV nel trasporto stradale nazionale ed internazionale e che su tale base riesaminerà se sia necessario proporre ulteriori misure.

Allegato IV - Le infrazioni più gravi ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 2, lettera a)

Il paragrafo 1, lettera b), è modificato al fine di renderlo coerente con il regolamento (CE) n. 561/2006 relativo all'armonizzazione di talune norme sociali relative al trasporto stradale e per eliminare l'incertezza giuridica nella sua attuazione.

Regolamento (CE) n. 1072/2009

Articolo 1 - Campo di applicazione

Al paragrafo 1 bis è aggiunto un nuovo comma per chiarire che il trasporto di casse mobili o pallet deve essere considerato come trasporto per conto di terzi solo se è soggetto ad un contratto di trasporto tra un destinatario e un speditore.

Articolo 2 - Definizioni

Il punto 6 è modificato per chiarire che un'operazione di cabotaggio può coinvolgere diversi punti di carico, diversi punti di consegna o diversi punti di carico e di consegna.

Articolo 8 - Cabotaggio - principio generale

Sono proposti i seguenti emendamenti:

Al paragrafo 2 si elimina il numero massimo di operazioni di cabotaggio che possono essere effettuate in uno Stato membro ospitante in seguito a un trasporto internazionale in entrata, riducendo al contempo il numero massimo di giorni per l'esecuzione di tali operazioni di cabotaggio. Secondo la Commissione, queste modifiche facilitano l'applicazione delle norme.

Il paragrafo 3 prevede la soppressione dell'obbligo di fornire le prove di ogni operazione di cabotaggio, poiché diventa inutile vista la modifica del paragrafo 2.

Il nuovo progetto di paragrafo 4bis specifica che le prove di conformità alle restrizioni al cabotaggio devono essere fornite durante la durata del controllo a bordo e possibilmente tramite mezzi elettronici, semplificando le procedure ed eliminando l'incertezza giuridica sulla tempistica per la presentazione delle prove.

Articolo 10 - Procedura di salvaguardia

Si propone di modificare l'articolo 10, paragrafo 3, per aggiornare il riferimento alla procedura del comitato pertinente, a seguito della proposta di soppressione dell'articolo 15.

Articolo 10a - Sistemi di controllo del cabotaggio

Viene aggiunto l'articolo 10bis che prevede che gli Stati membri effettuino un numero minimo di controlli di conformità alle disposizioni del cabotaggio (ossia il 2% delle operazioni di cabotaggio dal 1 gennaio 2020 e il 3% dal 1 gennaio 2022). Impone inoltre agli Stati membri di effettuare un numero minimo di controlli concentrati all'anno (3) sulle disposizioni del Regolamento in materia di cabotaggio.

Articolo 14bis - Responsabilità

Si propone di specificare che gli spedizionieri sono soggetti a sanzioni qualora commettano deliberatamente servizi di trasporto che comportino violazioni delle disposizioni del Regolamento.

Articolo 17 - Segnalazione

Si propone di modificare i paragrafi 1 e 2, precisando la data entro la quale gli Stati membri sono tenuti a riferire alla Commissione il numero di licenze comunitarie, copie autenticate certificate e attestati dei conducenti rilasciati nell'anno civile precedente, cioè entro il 31 gennaio dell'anno seguente.

Il nuovo progetto di paragrafo 3 richiede agli Stati membri di comunicare alla Commissione il numero di controlli di cabotaggio effettuati nel corso dell'anno precedente.

2.2 Prime Valutazioni

La Commissione compie un passo in avanti nella liberalizzazione del cabotaggio (ossia la fornitura di servizi di trasporto all'interno di uno Stato membro da parte di un vettore residente in un altro Stato membro).

Le regole attuali fissano un massimo di 3 viaggi nell'arco di 7 giorni ma per ridurre i viaggi a vuoto e rispettare così la natura della norma, basterebbe un solo viaggio di cabotaggio consecutivo ad un trasporto internazionale.

Diversi studi finanziati dalla Commissione stessa mettono in guardia sui rischi sociali ed economici che una liberalizzazione anche parziale provocherebbe. Eppure, con la proposta di eliminare il limite massimo di tre trasporti nazionali in ogni trasporto internazionale e consentendo un numero illimitato di operazioni di cabotaggio stradale in un massimo di cinque giorni successivi all'ingresso nel Paese per un trasporto internazionale, di fatto la Commissione introduce la liberalizzazione del cabotaggio, ad esclusivo vantaggio dei vettori dei Paesi dell'Est.

Peraltro, tra le norme non è contemplata alcuna iniziativa per contrastare il cosiddetto cabotaggio a catena, ossia il meccanismo che prevede lo svolgimento di trasporti internazionali ripetuti per ottenere il maggior numero possibile di slot per il cabotaggio nazionale.

Infine, non c'è traccia dell'impegno assunto due anni fa dalla commissaria Bulc per includere il cabotaggio illegale tra le violazioni gravi che compromettono il requisito della reputazione.

3. DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2006/22 / CE PER QUANTO RIGUARDA I REQUISITI DI APPLICAZIONE E STABILISCE NORME SPECIFICHE IN RELAZIONE ALLA DIRETTIVA 96/71 / CE E ALLA DIRETTIVA 2014/67 / UE PER L'INSERIMENTO DI AUTISTI NEL SETTORE DEI TRASPORTI SU STRADA⁴

Nel settore dei trasporti su strada, le norme sociali dell'Unione europea hanno l'obiettivo di contribuire al raggiungimento di obiettivi specifici come il miglioramento delle condizioni di lavoro dei conducenti, e di assicurare una concorrenza leale tra le aziende di trasporto e migliorare la sicurezza stradale.

Le norme sociali fondamentali applicabili al trasporto su strada comprendono:

- disposizioni sull'organizzazione dell'orario di lavoro dei conducenti, di cui alla direttiva 2002/15 /CE;
- i requisiti minimi di attuazione previsti dalla Direttiva 2006/22/CE;
- le norme relative ai tempi di guida, alle soste e ai periodi di riposo ai sensi del regolamento (CE) n. 561/20063;
- disposizioni relative al distacco dei lavoratori stabiliti con la Direttiva 96/71/CE;
- l'attuazione della Direttiva 2014/67/UE.

Una valutazione ex post della legislazione sociale nel trasporto stradale e la sua attuazione, effettuata nel biennio 2015-2017 all'interno del programma regolatorio REFIT, ha concluso che le disposizioni attualmente in vigore non prevengono efficacemente i rischi di deterioramento delle condizioni di lavoro e le relative distorsioni della concorrenza. L'analisi dei problemi mostra in particolare che le differenze nell'interpretazione e nell'applicazione delle Direttive 96/71/CE e 2014/67/UE al settore dei trasporti su strada deve essere affrontate urgentemente. Le difficoltà legali e pratiche per applicare le regole di inserimento nel settore dei trasporti su strada è stato evidenziato nel considerando della proposta della Commissione dell'8 marzo 2016 relativo alla modifica della Direttiva 96/71/CE: a causa della natura altamente mobile del lavoro si sollevano particolari questioni legali. Sarebbe più adatto quindi poter affrontare queste sfide attraverso una legislazione specifica del settore, insieme ad altre iniziative dell'UE volte a migliorare l'attuale funzionamento del mercato interno dei trasporti su strada.

⁴ [Revision of Directive 2006/22/EC on implementation of social legislation](#)

3.1 Valutazione di impatto

L'iniziativa è supportata da una valutazione d'impatto, che ha ricevuto un parere positivo del Consiglio di vigilanza. Sono state considerate quattro opzioni politiche. Le prime tre sono cumulative in termini di aumento del livello di intervento normativo, mentre la quarta, orizzontale, le cui misure potrebbero combinarsi con qualsiasi delle altre tre opzioni.

La prima opzione si è concentrata sul chiarimento del quadro giuridico e sulla crescente cooperazione tra le autorità preposte all'attuazione. La seconda opzione è invece incentrata sul miglioramento dei modelli di lavoro. La terza proposta apporta modifiche sostanziali alle disposizioni, in particolare il divieto di prestazioni basate sulla retribuzione. Il quarto comprende i criteri e misure specifiche per l'inserimento dei lavoratori nel settore dei trasporti su strada. Varianti incluse in base alle soglie di tempo: variante (a) - 3 giorni, (b) - 5 giorni, (c) - 7 giorni e (d) - 9 giorni totale al mese trascorsi nel territorio di uno Stato membro ospitante oltre alle regole dello Stato membro ospitante per i tassi di paga minimi e la festa annuale pagata applicabile ad un operatore straniero.

L'opzione 1 sembra essere la meno efficace per affrontare la questione dell'incertezza giuridica della disuguaglianza tra conducenti e operatori, soprattutto a causa della natura volontaria dei provvedimenti.

L'opzione 3 sembra invece avere alcuni effetti collaterali negativi in termini di condizioni di lavoro per i conducenti nel trasporto passeggeri, poiché la misura sul riposo settimanale ritardato porterebbe ad un aumento del 20-33% nell'indice di fatica e aumento dei rischi per la sicurezza stradale del 4 -5%.

L'opzione 2 fornisce gli impatti più positivi in termini di miglioramento delle condizioni di lavoro per i conducenti (riducendo l'indice di affaticamento del 28% ed i periodi lontani dalla casa del 43%). Allo stesso tempo aiuta a ridurre le distorsioni in materia di concorrenza e migliora la sicurezza stradale.

Per quanto riguarda la quarta opzione orizzontale in termini di distacco dei lavoratori, i costi di conformità per gli operatori sono più bassi nel caso di una soglia più elevata, a causa di un numero ridotto di viaggi nell'ambito delle regole minime salariali. D'altra parte, una soglia di tempo inferiore coprirebbe un più ampio gruppo di autisti impegnati nella fornitura transfrontaliera di servizi di trasporto su strada, aumentando gli effetti positivi complessivi in termini di miglioramento delle condizioni sociali e lavorative dei conducenti e l'aumento dell'attrattività del lavoro. I risparmi significativi stimati per gli operatori si avranno principalmente dall'opzione 4 stimati intorno ai 785 milioni di euro all'anno in costi amministrativi.

Nell'ambito del programma di controllo dell'adeguatezza e dell'efficacia della regolamentazione (REFIT), la Commissione è impegnata a raggiungere un quadro normativo semplice, chiaro, solido e prevedibile per imprese, lavoratori e cittadini. Attraverso la proposta in questione si otterrà un miglioramento significativo delle condizioni lavorative dei conducenti e di business per gli operatori. La proposta inoltre renderà possibile l'aumentando dell'utilizzo di sistemi di valutazione dei rischi per controllare i target di tutti gli operatori non conformi.

Infine, sarà possibile implementare l'attività di monitoraggio, valutazione e reporting in particolare con riferimento al numero, ai tipi e alla frequenza delle infrazioni delle norme vigenti. I rapporti di attuazione e analisi dei dati verranno regolarmente monitorate e valutate dalla Committee on Road Transport.

In quest'ottica, la Commissione europea, con riferimento alla possibile modifica della direttiva 2002/15/CE in linea con l'articolo 154 del TFUE, lancerà un processo di consultazione per valutare i pareri delle parti sociali.

3.2 Documenti esplicativi

La presente proposta modifica in modo limitato due direttive esistenti e stabilisce norme specifiche in relazione ad altre due direttive esistenti. Non si ritiene necessario alcun documento esplicativo specifico sul recepimento.

Possibile modifica della direttiva 2002/15/CE

In linea con l'articolo 154 TFUE, che incarna le organizzazioni dei partner sociali a livello europeo da consultare sulle questioni relative all'occupazione e agli affari sociali di cui all'articolo 153 del trattato, la Commissione avvierà un processo di consultazione per ricercare le opinioni delle parti sociali riguardo alla possibile azione dell'Unione europea in relazione alla direttiva 2002/15/ CE, che fa parte del quadro giuridico delle norme sociali nel settore dei trasporti su strada.

3.3 Spiegazione dettagliata delle disposizioni specifiche della proposta: Gli elementi principali della proposta.

Direttiva 2006/22/CE

Articolo 1 - Oggetto

L'articolo 1 è modificato per chiarire che i requisiti di applicazione di cui alla presente direttiva si applicano anche al controllo sul rispetto della direttiva 2002/15/CE.

Articolo 2 - Controllo dei sistemi

L'articolo 2, paragrafo 1, secondo comma, è modificato affinché i controlli effettuati dagli Stati membri comprendano il controllo dell'osservanza delle disposizioni sull'orario di lavoro stabilito dalla direttiva 2002/15/CE.

L'articolo 2, paragrafo 3 specifica che il numero minimo di controlli per il rispetto delle disposizioni del regolamento (CE) n. 561/2006 comprenda controlli di conformità con la direttiva 2002/15/CE.

L'articolo 2, paragrafo 4, richiede che le informazioni trasmesse dagli Stati membri alla Commissione sui risultati dei controlli su strada e nei locali (strutture, impianti) includano i controlli sul rispetto della direttiva 2002/15/CE.

Articolo 6 - Controlli nei locali delle imprese

L'articolo 6, paragrafo 1, precisa che le gravi infrazioni che provocano controlli presso gli stabilimenti di imprese di trasporto su strada debbano includere anche il controllo dell'osservanza della direttiva 2002/15/CE.

Articolo 7 - Collegamento intracomunitario

L'articolo 7, paragrafo 1, lettera d) è inserito per richiedere alle autorità nazionali designate di scambiarsi informazioni sull'attuazione della presente direttiva e della direttiva 2002/15/CE.

Articolo 8 - Scambio di informazioni

L'articolo 8 è modificato per ampliare la cooperazione amministrativa e l'assistenza reciproca tra gli Stati membri.

L'articolo 8, paragrafo 1, è modificato per precisare che lo scambio di informazioni tra le autorità nazionali designate copre anche l'attuazione della direttiva 2002/15/CE e del regolamento (CE) n. 561/2006. L'articolo 8, paragrafo 1, è inserito per fissare scadenze fissate entro i quali un'autorità dello Stato membro deve rispondere alle richieste di informazioni provenienti da altri Stati membri.

Articolo 9 - Sistema di classificazione dei rischi

L'articolo 9 è modificato con l'obiettivo di migliorare la coerenza e l'efficacia dei sistemi nazionali di classificazione dei rischi.

All'articolo 9, paragrafo 1, è aggiunto un secondo comma che prevede che la Commissione stabilisca una formula uniforme per calcolare il rating dei rischi delle imprese di trasporto; precisa inoltre i criteri da prendere in considerazione durante la creazione di tale formula, compreso l'uso del tachigrafo "intelligente".

L'articolo 9, paragrafo 2, è modificato per incoraggiare gli Stati membri a discutere le norme per l'esecuzione di controlli aggiuntivi nei locali delle imprese di trasporto su strada con un rating ad alto rischio.

È aggiunto l'articolo 9, paragrafo 4, che specifica che i dati del sistema di classificazione dei rischi devono essere messi a disposizione delle autorità di controllo.

È aggiunto l'articolo 9, paragrafo 5, che richiede agli Stati membri di rendere disponibili, a richiesta degli altri Stati membri, le informazioni nel sistema nazionale di classificazione dei rischi.

Articolo 11- Migliori prassi

L'articolo 11, paragrafo 3 è aggiunto per richiedere alla Commissione di stabilire un approccio comune per la registrazione ed il controllo dei periodi di "altro lavoro" rispetto a quelli di guida, quando un conducente è lontano da un veicolo e pertanto non è in grado di effettuare le registrazioni necessarie nel tachigrafo.

Allegato 1

È aggiunto la parte A, punto (6) per estendere la portata dei controlli su strada al fine di coprire i controlli relativi al rispetto dei limiti dell'orario di lavoro settimanale. È aggiunta inoltre la parte B punto (4) per estendere la portata dei controlli in loco includendo controlli sull'orario di lavoro settimanale, sulle pause e sulle condizioni di lavoro notturno stabilite dalla direttiva 2002/15/CE.

Norme specifiche relative al distacco nel settore dei trasporti su strada che prevalgono su alcune disposizioni della direttiva 96/71/CE e della direttiva 2014/67/UE

Articolo 2, paragrafo 1

L'articolo 2, paragrafo 1, illustra gli obiettivi delle norme che prevedono l'inserimento di regole specifiche nel settore del trasporto su strada, che prevalgono sulle disposizioni rilevanti delle direttive 96/71/CE e 2014/67/UE.

Articolo 2, paragrafi 2 e 3

L'articolo 2, paragrafo 2 specifica il periodo minimo di distacco al di sotto del quale le norme degli Stati membri ospitanti sui tassi minimi di remunerazione e sul congedo annuale pagato non si applicano alle operazioni internazionali del trasporto su strada. Questa soglia non si applica al cabotaggio in quanto l'intera operazione di trasporto si svolge in uno Stato membro ospitante. Di conseguenza, la tariffe minime e le pensioni annuali minime pagate dello Stato membro ospitante dovrebbero essere applicate al cabotaggio indipendentemente dalla frequenza e dalla durata delle operazioni effettuate da un autista. Il paragrafo 3 spiega inoltre il metodo di calcolo di tali periodi di inserimento.

Articolo 2, paragrafo 4

L'articolo 3, paragrafi 4 e 5, stabilisce i requisiti amministrativi specifici e le misure di controllo sull'osservanza delle disposizioni relative al distacco dei lavoratori nel trasporto stradale.

4. CONSULTAZIONE IN PRIMA FASE DEI PARTNER SOCIALI AI SENSI DELL'ARTICOLO 154 DEL TFUE SU UNA POSSIBILE REVISIONE DELLA DIRETTIVA SUL TEMPO DI LAVORO SUI TRASPORTI SU STRADA (DIRETTIVA 2002/15 / CE)⁵

Lo scopo di questo documento di consultazione è raccogliere le opinioni delle parti sociali a livello europeo, conformemente all'articolo 154 del trattato sul funzionamento dell'Unione

⁵ [Consultation document of the social partners on a possible revision of the Working time Directive \(2002/15/EC\)](#)

europea (TFUE), sull'azione dell'UE in relazione alla direttiva 2002/15/CE (Direttiva sull'orario di lavoro sui trasporti stradali) basata sull'articolo 91 N. 1 e all'articolo 153 del TFUE.

La direttiva sull'orario di lavoro nell'ambito dei trasporti stradali stabilisce le norme relative all'organizzazione del sistema orario di lavoro dei lavoratori, compresi i conducenti secondo l'articolo 1, al fine di migliorare la tutela della salute e della sicurezza delle persone che svolgono tale attività di trasporto e migliorare la sicurezza stradale e allineare le condizioni di concorrenza.

4.1 Regole sociali nel trasporto stradale

Si applicano a tutti i professionisti, i conducenti (lavoratori dipendenti e autonomi) e a tutte le imprese di trasporto coinvolte nel trasporto di merci con veicoli superiori a 3,5 tonnellate o nel trasporto di passeggeri con veicoli per più di nove persone.

La direttiva sull'orario di lavoro sul trasporto stradale è una parte fondamentale delle politiche sociali dell'Unione europea e racchiude, tra le altre cose, anche le disposizioni relative al supplemento massimo dell'orario di lavoro, le norme del regolamento (CE) n. 561/20064 (Il regolamento sul tempo di guida), il tempo massimo di guida settimanale e giornaliero, le pause durante la guida e i periodi di riposo giornalieri e settimanali.

La suddetta direttiva rappresenta una *lex specialis* poiché contiene disposizioni più specifiche di settore, rispetto alle disposizioni generali contenute nella Direttiva sull'orario di lavoro.

4.2 Regole sull' orario di lavoro e sfide del mercato

Dal momento in cui sono scaduti i termini per il recepimento della direttiva sull'orario di lavoro nei trasporti su strada (2005), si sono verificati cambiamenti significativi in termini di occupazione e di accordi commerciali, che hanno avuto un impatto sulla durata e sugli schemi complessivi dell'orario di lavoro.

4.3 Obiettivi della revisione

Lo sviluppo del mercato nel trasporto stradale e le relative sfide sociali richiedono un costante adattamento del quadro giuridico sia a livello comunitario che nazionale. Questa revisione è pertanto necessaria non solo per proteggere la salute e la sicurezza dei lavoratori, ma anche in relazione a due altri obiettivi di cui all'articolo 1, vale a dire migliorare la sicurezza stradale e allineare le condizioni di concorrenza.

Infine, secondo i dettami stabiliti dall' articolo 153, paragrafo 2, del TFUE, ogni revisione “deve evitare di imporre vincoli amministrativi, finanziari giuridici tali da ostacolare la creazione e lo sviluppo di Piccole e medie imprese”.

4.4 Aspetti fondamentali nell'applicazione della direttiva

Insieme al Regolamento sull'orario di guida e alla Direttiva 2006/22/CE (esecuzione Direttiva), la Road Transport Working Time Directive è stata oggetto di una valutazione ex post effettuata nel

biennio 2015-2017. I principali problemi emersi, per quanto riguarda la Road Transport Working Time Directive, sono riportati di seguito.

Orari Lavorativi

Nel complesso, l'orario di lavoro settimanale medio nell'UE è inferiore al limite di 48 ore stabilito all'interno della Direttiva. Tuttavia, alcuni lavoratori mobili di trasporto su strada lavorano più a lungo rispetto a quanto sancito dalla disposizione comunitarie, ossia dalle 49 alle 62 ore settimanali. La valutazione ex post ha mostrato che il 40% dei conducenti in tutta l'UE lavora regolarmente più della media massima consentita di 48 ore alla settimana. Sussiste inoltre un problema specifico riguardo ai lavoratori con più di un contratto di lavoro, i quali possono lavorare per un periodo superiore a 48 ore a seconda dei diversi datori di lavoro.

La mancata osservanza dei limiti massimi sull'orario di lavoro è in gran parte dovuta a una debole cooperazione tra le autorità nazionali preposte all'esecuzione delle norme. L'ostacolo principale è sicuramente il tempo eccessivo necessario per individuare le infrazioni, soprattutto perché:

- il tempo medio di lavoro settimanale è calcolato su un lungo periodo di riferimento di quattro mesi, che possono persino essere estesi a sei mesi;
- la completezza della tabella oraria, dipende dal corretto uso del tachigrafo da parte del conducente, che dovrebbe comprendere anche le attività diverse dalla guida.

Flessibilità della compensazione delle ore di lavoro settimanale

La direttiva è concepita per consentire una certa flessibilità nel calcolo del limite di 48 ore, da qui il periodo di riferimento di quattro-sei mesi. Tuttavia, il rischio è di incoraggiare modelli di lavoro che prevedono ripetute deroghe al monte orario per un periodo prolungato, con conseguenze negative per la salute dei conducenti e la sicurezza stradale.

In riferimento a quest'ultimo aspetto, la Commissione conferma che la fatica e la perdita della concentrazione aumentano in misura proporzionale all'aumento del numero di ore lavorate con un incremento del rischio di incedenti durante le ore finali di lavoro.

Periodi di disponibilità

Secondo la Commissione, l'applicazione dei "periodi di disponibilità" differisce sia all'interno che tra gli Stati membri. In particolare, la definizione delle diverse attività ha sollevato non poche difficoltà.

Secondo la maggior parte delle autorità incaricate alla vigilanza, una delle principali difficoltà consiste nel distinguere e monitorare i periodi di "lavoro", "altro lavoro" o "periodi di disponibilità".

4.5 Prossimi passi

Questo documento di consultazione costituisce la prima fase della procedura di cui all'articolo 154, n. 2, TFUE. In questa fase, la Commissione sta valutando le opinioni dei partner sociali sulla eventuale necessità di un'azione a livello europeo per la direttiva sull'orario di lavoro sul trasporto stradale e sullo scopo di tale iniziativa.

La Commissione esaminerà le opinioni espresse durante la prima fase e deciderà se l'azione dell'UE sia perseguibile. In caso di esito positivo, la Commissione lancerà una seconda fase di consultazioni delle parti sociali a livello europeo in conformità all'articolo 154, paragrafo 3, del TFUE.

Di seguito i link ai documenti presentati dalla Commissione Europea:

- [Revisione della Direttiva 1999/62/CE](#)
- [Revisione dei Regolamenti 1071/2009 e 1072/2009](#)
- [Revisione della Direttiva 2006/22/CE](#)
- [Documento di consultazione sulla Direttiva 2002/15/CE](#)

Per maggiori informazioni: M. Cristina Scarfia, mc.scarfia@confindustria.eu