

Bruxelles, 31.5.2017
COM(2017) 277 final

2017/0122 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 per quanto riguarda le prescrizioni minime in materia di periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, di interruzioni minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali e il regolamento (UE) n. 165/2014 per quanto riguarda il posizionamento per mezzo dei tachigrafi

{ SWD(2017) 184 final }

{ SWD(2017) 185 final }

{ SWD(2017) 186 final }

{ SWD(2017) 187 final }

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• **Motivi e obiettivi della proposta**

La legislazione UE disciplina i tempi di guida e i periodi di riposo dei conducenti fin dal 1969. Attualmente il regolamento (CE) n. 561/2006¹ (nel seguito "regolamento sui tempi di guida") stabilisce le prescrizioni minime in materia di periodi di guida giornalieri e settimanali massimi, di periodi minimi di interruzione e di riposo giornaliero e settimanale. Tale regolamento impone anche l'uso del tachigrafo come strumento principale per verificare la conformità alle suddette prescrizioni. Altri regolamenti sono stati successivamente adottati per adeguare i tachigrafi agli sviluppi tecnologici, l'ultimo dei quali è il regolamento (UE) n. 165/2014 relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada (nel seguito il "regolamento sui tachigrafi") che ha introdotto il "tachigrafo intelligente" collegato a un servizio di posizionamento basato su un sistema di navigazione satellitare.

Sia il regolamento sui tempi di guida sia il regolamento sui tachigrafi rientrano in più vasto impegno volto a migliorare le condizioni di lavoro dei conducenti, a garantire la concorrenza leale tra gli operatori e a migliorare la sicurezza sulle strade europee. Le prescrizioni sempre più rigorose sull'uso del tachigrafo hanno progressivamente contribuito ad un'applicazione delle norme più efficiente e coerente in tutta l'UE.

Una valutazione ex post della legislazione sociale nel settore dei trasporti su strada e della sua attuazione, eseguita nel periodo 2015-2017² nell'ambito del programma sull'adeguatezza della regolamentazione (REFIT), ha concluso che l'efficacia del regolamento sui tempi di guida per quanto riguarda il miglioramento delle condizioni di lavoro dei conducenti e la garanzia di una concorrenza leale tra gli operatori è stata solo parziale. La sicurezza stradale è migliorata nel corso di questo periodo, ma ovviamente questi miglioramenti non possono essere attribuiti unicamente a tale regolamento.

Le principali difficoltà incontrate sono legate alle carenze delle norme stesse, ma anche a un'applicazione insufficiente o all'incapacità delle suddette norme di affrontare le nuove sfide sociali e di mercato poste al settore. La presente proposta è un'iniziativa REFIT³ e i suoi obiettivi sono rimediare le carenze individuate e migliorare le condizioni di lavoro e imprenditoriali in questo settore. Tali obiettivi si conseguiranno chiarendo e aggiornando alcune disposizioni e migliorando ulteriormente l'uso dei tachigrafi attuali e futuri, al fine di garantire un'applicazione efficiente in termini di costi.

• **Coerenza con altre iniziative previste nel settore del trasporto su strada**

La presente proposta rientra in una più ampia revisione attualmente in corso della normativa in materia di trasporto su strada. È strettamente connessa con l'iniziativa volta a migliorare l'applicazione delle norme relative ai periodi di guida e di riposo e a stabilire i criteri settoriali per il distacco dei lavoratori nel settore. È inoltre strettamente collegata alla revisione in corso delle norme del mercato nelle seguenti materie: accesso alla professione di trasportatore su

¹ GU L 101 dell'11.4.2006, pag. 1.

² La valutazione ex post ha riguardato il regolamento (CE) n. 561/2006 e la direttiva 2006/22/CE sull'applicazione delle disposizioni del suddetto regolamento e della direttiva 2002/15/CE concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro dei lavoratori mobili del settore dell'autotrasporto.

³ Programma di lavoro della Commissione per il 2017, allegato II, iniziativa n. 11.

strada [regolamento (CE) n. 1071/2009], accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada [regolamento (CE) n. 1072/2009] e accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus [regolamento (CE) n. 1073/2009].

Le norme sociali e di mercato costituiscono un quadro giuridico coerente e di vasta portata e la loro attuazione effettiva e sistematica è fondamentale per costituire un settore dei trasporti su strada equo, sicuro e sostenibile dal punto di vista ambientale e sociale. Ciascuna di tali iniziative non può singolarmente risolvere efficacemente gli attuali problemi sociali e di mercato.

- **Coerenza con altre politiche dell'Unione**

La proposta contribuisce a due delle priorità della Commissione, ossia creare un mercato interno più profondo e più equo e stimolare gli investimenti allo scopo di creare occupazione e favorire la crescita. Essa collima con le azioni volte alla lotta contro l'ingiustizia sociale e la concorrenza sleale e con le azioni intese alla creazione di un quadro sociale che favorisca nuove opportunità di lavoro e condizioni imprenditoriali eque.

È inoltre in linea sia con gli obiettivi dell'agenda sociale della Commissione, dato che uno dei suoi fini è garantire condizioni di lavoro dignitose e un'adeguata protezione sociale, sia con l'iniziativa sulla creazione di un pilastro europeo dei diritti sociali. È conforme inoltre alla Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, il cui articolo 31 prevede, in particolare, il diritto a periodi di riposo giornalieri e settimanali. Le disposizioni contenute nella presente proposta concernenti il periodo di riposo settimanale mirano a migliorare la flessibilità dei trasportatori, consentendo loro al contempo di osservare adeguati periodi di riposo e favorendo la possibilità di usufruire di tale riposo presso il proprio domicilio o in un alloggio adeguato.

La proposta contribuisce al programma REFIT poiché chiarisce e adatta determinate disposizioni sociali e rende la loro applicazione più efficiente in termini di costi.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

- **Base giuridica**

La presente proposta modifica i regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) 165/2014 e si fonda quindi sulla stessa base giuridica, ossia l'articolo 91, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

- **Sussidiarietà**

A norma dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera g), del TFUE, l'Unione ha una competenza concorrente con quella degli Stati membri nel settore dei trasporti; le norme esistenti tuttavia possono essere modificate unicamente dal legislatore dell'UE.

Le carenze dell'attuale normativa inducono gli Stati membri ad attuare e a far rispettare in modo diverso le disposizioni dell'UE in materia sociale. Il ricorso a orientamenti della Commissione o all'autoregolamentazione da parte degli Stati membri non sarebbe sufficiente per garantire che le disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada siano applicate in modo coerente e rispettate in tutta l'Unione. Per questo un'azione a livello dell'Unione è giustificata.

In virtù dell'articolo 154 del TFUE, che prevede la consultazione delle parti sociali a livello europeo su questioni riguardanti l'occupazione e gli affari sociali di cui all'articolo 153 del

trattato, la Commissione avvierà un processo di consultazione per ottenere il parere delle parti sociali sul possibile orientamento di un'azione dell'Unione in merito alla direttiva 2002/15/CE, che integra le disposizioni del regolamento (CE) n. 561/2006.

- **Proporzionalità**

La proposta non va oltre quanto necessario per affrontare i problemi individuati relativi alle condizioni di lavoro inadeguate per i conducenti e le distorsioni della concorrenza tra trasportatori.

Come indicato alla sezione 7.2 della valutazione d'impatto, la proposta recepisce la soluzione strategica ritenuta più adatta e proporzionata. Tale soluzione garantisce un equilibrio tra il miglioramento delle condizioni di lavoro e di riposo dei conducenti, consentendo al contempo ai trasportatori di organizzare le operazioni di trasporto nel modo più efficiente possibile, e l'applicazione effettiva e sistematica delle norme vigenti a livello transfrontaliero.

La proposta essenzialmente semplifica e chiarisce le norme vigenti e ne adegua altre alle esigenze del settore, facilitando in tal modo il loro rispetto e la loro coerente applicazione in tutta l'Unione. La proposta ridurrà gli oneri amministrativi a carico dei trasportatori e garantirà che le disposizioni relative alla cooperazione amministrativa e all'assistenza reciproca tra gli Stati membri siano proporzionate rispetto ai problemi individuati. Secondo le conclusioni della valutazione d'impatto le misure previste non avranno un impatto sproporzionato sulle PMI.

- **Scelta dell'atto giuridico**

La proposta introduce un limitato numero di modifiche a due regolamenti correlati, pertanto anche lo strumento scelto è un regolamento e non appare necessario procedere alla rifusione dei due regolamenti.

3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI D'INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

- **Valutazioni ex post / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente**

Il regolamento sui tempi di guida è stato oggetto di una valutazione REFIT ex-post di ampia portata nel periodo 2015-2017⁴. Tale valutazione, confermata da uno studio esterno, ha riguardato anche la direttiva 2002/15/CE concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro e la direttiva 2006/22/CE sull'applicazione della legislazione sociale.

I principali problemi emersi, relativi in particolare al regolamento sui tempi di guida, sono i seguenti:

- divergenze di interpretazione e di applicazione delle disposizioni riguardanti il riposo settimanale regolare e di conseguenza misure nazionali non coordinate e disparità di trattamento di conducenti e trasportatori;

- persistenti violazioni delle norme in materia di periodi di guida, interruzioni e periodi di riposo dovute a una mancanza di flessibilità nella loro applicazione, particolarmente in circostanze impreviste;

⁴ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>

- mancanza di chiarezza in merito alla nozione di "trasporto non commerciale" e alle operazioni a fini privati con conseguenti interpretazioni divergenti e disparità di trattamento di conducenti e trasportatori;
- norma sulle interruzioni non idonea alla "multipresenza" (guida nell'ambito di un gruppo di conducenti) e di conseguenza pratiche applicative differenti;
- scarsa cooperazione amministrativa e scarsa assistenza reciproca tra gli Stati membri, il che ostacola l'effettiva e sistematica applicazione transfrontaliera.

Questi problemi hanno effetti negativi sulle condizioni di lavoro e di concorrenza oltre a ostacolare indirettamente i miglioramenti della sicurezza stradale.

La suddetta valutazione ex-post REFIT non riguardava il regolamento sui tachigrafi, tuttavia da essa è emersa una carenza a livello del sistema applicativo, ossia un uso difforme e inefficiente degli strumenti di controllo e dei sistemi di scambio dei dati tra cui i tachigrafi. In attesa che i tachigrafi intelligenti siano installati e utilizzati più ampiamente, si potrebbero utilizzare meglio le funzioni dell'attuale sistema tachigrafico.

• **Consultazioni dei portatori di interessi**

Per preparare la presente proposta si sono tenute ampie consultazioni dei portatori di interessi, nel rispetto delle prescrizioni minime per tali consultazioni stabilite nella comunicazione della Commissione dell'11 dicembre 2002 [COM(2002) 704 definitivo].

Il processo di consultazione ha comportato la raccolta di pareri e di dati. Tutti i gruppi pertinenti di portatori di interessi sono stati invitati a contribuire al processo di consultazione: ministeri dei Trasporti nazionali, autorità nazionali preposte all'applicazione delle norme, associazioni rappresentanti i trasportatori su strada di merci e passeggeri, spedizionieri, speditori, PMI, sindacati, conducenti e altri lavoratori del settore dei trasporti su strada.

In particolare, le parti sociali europee sono state ampiamente consultate durante l'intero processo. A tal fine sono stati usati vari metodi aperti e mirati:

- una conferenza ad alto livello su una "agenda sociale per i trasporti", tenutasi il 4 giugno 2015, che ha introdotto un ampio dibattito sugli aspetti sociali del settore dei trasporti su strada; vi hanno partecipato circa 350 persone, principalmente responsabili politici, esperti del settore dei trasporti e parti sociali;
- alcuni seminari specifici tenutisi alla fine del 2015 che hanno riunito le parti interessate del settore, i rappresentanti degli Stati membri e le parti sociali europee. Le discussioni si sono incentrate sul buon funzionamento della legislazione sociale e sul mercato interno nell'ambito del settore dei trasporti su strada;
- un convegno sui trasporti su strada tenutosi il 19 aprile 2016. Uno dei seminari era dedicato al mercato interno e agli aspetti sociali del trasporto su strada e ha visto la partecipazione di circa 400 persone, in particolare rappresentanti degli Stati membri, membri del Parlamento europeo e importanti portatori d'interessi che hanno discusso gli obiettivi e la portata delle iniziative programmate in materia di trasporti su strada;
- cinque indagini specialmente concepite che sono state condotte per raccogliere le opinioni dei ministeri dei trasporti nazionali (sull'attuazione e l'interpretazione delle norme), delle autorità preposte all'applicazione delle norme (sulla pratica di applicazione e i relativi

costi e benefici), delle imprese (sull'impatto della normativa sugli operatori del mercato), dei sindacati (sull'impatto della legislazione sui conducenti) e di altri portatori d'interessi quali le associazioni di categoria (su una visione trasversale degli effetti della legislazione). In totale sono pervenute 1 441 risposte, di cui 1 269 provenienti da imprese di trasporti su strada;

- interviste con 90 portatori di interessi (37 delle quali con conducenti) che hanno permesso di raccogliere informazioni sulle modalità di applicazione della legislazione dell'UE in materia di trasporti su strada da parte degli organismi nazionali, sull'efficacia di tale applicazione e su eventuali problemi relativi al rispetto delle norme;

- una consultazione pubblica⁵ svoltasi tra il 5 settembre e l'11 dicembre 2016, volta a confermare i problemi individuati nella valutazione ex post e a individuare potenziali soluzioni. Sono pervenute 1 378 risposte, delle quali 1 209 provenienti da conducenti, trasportatori, speditori, spedizionieri e cittadini e 169 provenienti da autorità nazionali, organismi preposti all'applicazione delle norme, organizzazioni dei lavoratori e associazioni di settore;

- un'indagine mediante lo "SME panel" che si è svolta tra il 4 novembre 2016 e il 4 gennaio 2017 nell'ambito della quale 109 persone hanno fornito il loro punto di vista sugli obiettivi della revisione del quadro giuridico e sulle possibili soluzioni;

- un'indagine online tra i conducenti (sono pervenute 345 risposte contenenti pareri su possibili misure. Tuttavia, queste osservazioni non sono pienamente rappresentative in quanto 140 risposte provenivano dai Paesi Bassi e 127 dal Regno Unito);

- la Commissione ha, inoltre, avviato un'indagine tra le autorità nazionali e gli organismi nazionali preposte all'applicazione delle norme (41 risposte provenienti da 27 Stati membri dell'UE, dalla Norvegia e dalla Svizzera), e un'indagine tra i trasportatori (73 risposte, ma nemmeno questo pienamente rappresentative in quanto 58 risposte provenivano dall'Ungheria);

- alcune interviste con 7 imprese di trasporto, 9 associazioni nazionali di settore, 9 autorità nazionali, 4 organizzazioni sindacali nazionali e 6 parti sociali europee.

Le parti sociali europee del settore dei trasporti su strada inoltre sono state regolarmente informate e consultate nel corso di vari incontri bilaterali con la Commissione e in occasione delle riunioni periodiche del comitato di dialogo sociale settoriale dei trasporti stradali e del gruppo di lavoro delle parti sociali.

Le attività di consultazione hanno confermato che i problemi principali sono i seguenti:

- 1) condizioni di lavoro dei conducenti inadeguate;
- 2) distorsioni della concorrenza tra trasportatori;
- 3) oneri normativi per i trasportatori e per gli Stati membri.

Sono stati inoltre individuati i principali problemi giuridici all'origine di tali difficoltà, vale a dire norme in materia sociale poco chiare o inadeguate, applicazione incoerente e inefficace e insufficiente cooperazione amministrativa tra Stati membri.

⁵ Sintesi dei risultati: http://ec.europa.eu/transport/modes/road/consultations/2016-social-legislation-road_en

Per quanto riguarda il progetto di misure strategiche, tutti i portatori d'interessi hanno inequivocabilmente appoggiato il rafforzamento dell'applicazione delle norme e della cooperazione tra gli organismi preposti a tale applicazione, anche se alcune autorità nazionali di controllo hanno sollevato preoccupazioni circa il possibile aumento dei costi del controllo.

I sindacati, le autorità nazionali, i conducenti, i trasportatori e le loro associazioni hanno posto l'accento sulla questione relativa ad adeguate strutture di riposo destinate al riposo settimanale regolare.

Vi sono state reazioni contrastanti in merito al progetto di misure sul calcolo del riposo settimanale medio e su una maggiore flessibilità nell'applicazione delle norme sui tempi di guida e sui periodi di riposo per consentire ai conducenti di rientrare presso il proprio domicilio per il riposo settimanale regolare. I trasportatori e i conducenti si sono espressi a favore di tali misure, i sindacati invece non le hanno appoggiate e le autorità di controllo hanno espresso preoccupazioni per il controllo efficace del rispetto delle norme.

- **Assunzione e uso di perizie**

La Commissione si è avvalsa di contraenti esterni che a giugno 2016⁶ hanno svolto uno studio a conferma della valutazione ex post e un secondo studio a conferma della valutazione d'impatto, completata a maggio 2017.

- **Valutazione d'impatto**

La presente proposta è accompagnata da una valutazione d'impatto che ha ricevuto il parere positivo, con raccomandazioni, del comitato per il controllo normativo. Tutte le principali osservazioni del comitato sono state prese in considerazione nella versione riveduta della valutazione d'impatto (si veda l'allegato 1 della relazione sulla valutazione d'impatto).

La valutazione d'impatto ha esaminato quattro opzioni strategiche. Le prime tre opzioni sono cumulative in termini di aumento del livello di intervento normativo e di impatti previsti, mentre la quarta è orizzontale e le sue misure possono essere combinate con qualunque delle prime tre.

La prima opzione strategica mirava principalmente a chiarire il quadro giuridico e a migliorare la cooperazione tra le autorità preposte all'applicazione delle norme. La seconda puntava al rafforzamento dell'applicazione delle norme. Il terzo pacchetto proponeva modifiche sostanziali delle norme, in particolare quelle relative alla retribuzione basata sui risultati e alle deroghe per i servizi di trasporto internazionale effettuati con autobus. La quarta opzione stabiliva criteri settoriali per il distacco dei lavoratori nel settore del trasporto su strada, prevedeva specifiche misure applicative e comprendeva tre varianti basate su soglie temporali.

L'opzione strategica 1 è apparsa come la meno efficace per quanto riguardava l'incertezza giuridica e le disparità tra conducenti e trasportatori, soprattutto perché le misure non sarebbero state obbligatorie e gli Stati membri avrebbero potuto scegliere se introdurle o no. Tale approccio discrezionale si sarebbe aggiunto al timore di una proliferazione di misure nazionali con le quali conducenti e trasportatori si sarebbero dovuti confrontare.

⁶ Relazione finale: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>

L'opzione strategica 3 avrebbe potuto avere alcuni effetti collaterali negativi in termini di condizioni di lavoro dei conducenti nel settore del trasporto passeggeri, in quanto la misura sul rinvio del riposo settimanale avrebbe potuto aumentare l'indice di fatica del 20-33 % e i rischi per la sicurezza stradale del 4-5 %. A tale aumento degli indici di fatica e di rischio avrebbe corrisposto solo una minima riduzione (tra il 3 % e il 5 %) dei costi di conformità per i trasportatori.

L'opzione preferita è una combinazione delle opzioni 2 e 4. Le ripercussioni dell'opzione 4 rafforzano gli effetti previsti dell'opzione 2 migliorando le condizioni di lavoro e di riposo dei conducenti (riduzione dell'indice di fatica del 28 % e dei periodi di assenza da casa del 43 % per i conducenti dell'UE-13 e del 16 % per quelli dell'UE-15). La combinazione delle opzioni strategiche 2 e 4 comporterà anche un aumento di sinergia grazie a un monitoraggio più efficace delle norme sul distacco, con un conseguente risparmio per i trasportatori.

La combinazione delle opzioni strategiche 2 e 4 è, nel complesso, il modo più efficace per affrontare i problemi individuati nella valutazione d'impatto. Si stima che l'opzione strategica 4 comporterà un risparmio per i trasportatori, che prestano servizi di trasporto su strada transfrontaliero, di circa 785 milioni di euro all'anno per quanto riguarda le spese amministrative. I risparmi derivanti dalle misure di cui all'opzione 2 non possono essere quantificati, ma si prevede che tali misure contribuiranno a ridurre le violazioni e quindi a ridurre in modo significativo i costi per il mancato rispetto delle norme. L'opzione strategica 2 inoltre consente operazioni di trasporto più efficienti e incentiverà i conducenti a rientrare al proprio domicilio con maggiore frequenza. Entrambe le opzioni strategiche comporteranno comunque un leggero aumento (tra l'1,3 % e l'8 %) dei costi di applicazione per le autorità nazionali nel periodo transitorio d'introduzione delle norme rivedute. Entrambe comporteranno inoltre un leggero aumento dei costi di conformità per alcuni trasportatori, in quanto esse impongono loro di sostenere le spese per un alloggio dedicato al riposo settimanale regolare da effettuare fuori dal veicolo (circa 50-160 EUR per ogni viaggio).

La proposta è conforme all'opzione preferita nella valutazione d'impatto.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

La proposta persegue l'obiettivo REFIT di migliorare l'efficacia della legislazione e ridurre gli oneri normativi che gravano sulle imprese soprattutto mediante la semplificazione e l'adattamento delle norme alle esigenze del settore e rafforzando l'uso di apparecchi di controllo digitali (tachigrafi) per rendere più efficaci le verifiche. I costi di applicazione per le autorità nazionali in effetti dovrebbero aumentare leggermente, tale aumento tuttavia è giustificato dal miglioramento delle condizioni di lavoro dei conducenti e delle condizioni imprenditoriali per i trasportatori che ridurranno i costi relativi alla violazione delle norme. La proposta renderà inoltre l'applicazione delle norme più efficiente, ad esempio migliorando le caratteristiche del futuro tachigrafo "intelligente". La proposta non concede deroghe alle microimprese in quanto tali deroghe comporterebbero un rischio di disparità delle condizioni di concorrenza e di lavoro.

Diritti fondamentali

La proposta contribuisce agli obiettivi della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, in particolare dell'articolo 31 che sancisce il diritto a condizioni di lavoro giuste ed eque.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

La proposta non ha alcuna incidenza sul bilancio dell'UE.

5. ALTRI ELEMENTI

- **Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione**

L'evoluzione della quantità, del genere e della frequenza delle infrazioni alle norme in materia sociale sarà monitorata mediante una combinazione di relazioni nazionali sullo stato di attuazione e di analisi dei dati raccolti dagli organismi dell'UE preposti all'applicazione delle norme. I problemi di attuazione e applicazione saranno regolarmente monitorati e valutati dal comitato dei trasporti stradali.

Altri sviluppi del mercato e il loro possibile impatto sulle condizioni di lavoro e concorrenza saranno valutate sulla base di dati pertinenti raccolti per altre iniziative, in particolare la revisione del regolamento sull'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada [regolamento (CE) n. 1072/2009] e il regolamento sull'accesso alla professione di trasportatore su strada [regolamento (CE) n. 1071/2009].

- **Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta**

Gli elementi principali della proposta sono i seguenti.

Regolamento (CE) n. 561/2006

Articolo 3

All'articolo 3, la lettera h) è modificata per chiarire, in osservanza della sentenza della Corte di giustizia nella causa C-317/12, *Lundberg*, che un privato quando usa un veicolo rientrante nel campo di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006 per trasportare merci per proprio conto non è obbligato a registrare i tempi di guida e i periodi di riposo e non è pertanto obbligato a possedere o usare un tachigrafo o una carta del conducente.

Articolo 4

All'articolo 4, la lettera r) è aggiunta per definire la nozione di "trasporto non commerciale", comunemente utilizzata in detto regolamento, in quanto l'assenza di una definizione uniforme crea incertezze e divergenze d'interpretazione.

Articolo 6

All'articolo 6, il paragrafo 5 è modificato per chiarire l'obbligo sancito e per armonizzare le pratiche di registrazione delle "altre mansioni" diverse dalla guida e i "periodi di disponibilità". La registrazione completa di tutte le attività del conducente, e non solo la guida che è automaticamente registrata dal tachigrafo, è importante per monitorare effettivamente l'organizzazione del lavoro del conducente che può comportare ad affaticamento e creare rischi per la sicurezza stradale.

Articolo 7

All'articolo 7 è aggiunto un terzo paragrafo per chiarire che quando vi siano più conducenti a bordo del veicolo, ciascuno di loro può osservare un'interruzione mentre alla guida del veicolo

vi sia un altro conducente. Tale pratica è già di uso corrente grazie agli orientamenti non vincolanti della Commissione.

Articolo 8

L'articolo 8 è modificato per chiarire le prescrizioni relative al riposo settimanale e per adattare alle necessità del settore e all'effettiva organizzazione degli orari di trasporto, in particolare rispetto alle operazioni di trasporto a lunga distanza. L'obiettivo è migliorare le condizioni di riposo dei conducenti e facilitarne il rispetto, in particolare controllando la compensazione che spetta al conducente dei un periodo di riposo settimanale ridotti.

All'articolo 8, il paragrafo 6 è modificato per chiarire che i conducenti possono organizzare i periodi di riposo in modo più flessibile nel corso di quattro settimane consecutive, garantendo al contempo che un periodo di riposo effettuato a compensazione di un periodo di riposo settimanale ridotto sia effettuato entro tre settimane, assieme a un riposo settimanale regolare. Tale modifica non altera le prescrizioni minime vigenti in materia di periodi massimi di guida giornalieri e settimanali.

All'articolo 8, il paragrafo 7 è modificato per specificare che qualsiasi riposo preso a compensazione di un periodo di riposo settimanale ridotto deve essere attaccato a un periodo di riposo settimanale regolare di almeno 45 ore. Tale modifica consente di controllare più facilmente il periodo di riposo preso a compensazione, mentre il conducente potrà beneficiare di un periodo di riposo settimanale accumulato.

All'articolo 8, è aggiunto un paragrafo 8 *bis* per chiarire che un conducente non può prendere un periodo di riposo settimanale di 45 o più ore in un veicolo e che il datore di lavoro è tenuto a fornire una sistemazione adeguata provvista di servizi igienici e attrezzature per il riposo al conducente che non sia in grado di prendere il riposo settimanale in un luogo privato di sua scelta.

All'articolo 8, è aggiunto un paragrafo 8 *ter* per precisare ulteriormente l'obbligo imposto alle imprese di organizzare il lavoro dei conducenti in modo tale che possano fare ritorno al loro domicilio per effettuare un riposo settimanale almeno una volta in tre settimane consecutive.

Articolo 9

L'articolo 9 è modificato per adeguarlo all'attuale pratica secondo la quale i periodi di riposo sono presi su una nave traghetto o un convoglio ferroviario. Le norme attuali non consentono di registrare come riposo settimanale ridotto i periodi di riposo di 24 ore e più, presi parzialmente su una nave traghetto o un convoglio ferroviario, il che crea inutili oneri amministrativi per i conducenti e i trasportatori. La modifica specifica pertanto che il conducente che accompagna un veicolo trasportato da una nave traghetto o da un convoglio ferroviario può effettuare anche un riposo settimanale ridotto a bordo di tale nave traghetto o convoglio ferroviario.

Articolo 12

All'articolo 12, è aggiunto un paragrafo 2 al fine di prendere in considerazione le circostanze impreviste cui può trovarsi un conducente e che possono ritardare il trasporto o impedire al conducente stesso di raggiungere il suo domicilio per effettuare il riposo settimanale. In detto paragrafo si specifica che il conducente può rinviare il suo periodo di riposo settimanale per

raggiungere il suo domicilio purché rispetti sia il periodo massimo di guida giornaliero e settimanale sia la durata minima obbligatoria del periodo di riposo settimanale.

Articolo 14

L'articolo 14 è modificato per specificare che le deroghe temporanee alle disposizioni generali, concesse in casi urgenti dagli Stati membri, devono essere opportunamente giustificate da circostanze eccezionali e dall'urgenza per far fronte a tali circostanze.

Articolo 15

L'articolo 15 aggiunge l'obbligo per gli Stati membri di informare la Commissione in merito alle regole nazionali sui periodi di guida, le interruzioni e i periodi di riposo applicabili ai conducenti di autobus esclusi dall'ambito di applicazione del regolamento.

Articolo 19

L'articolo 19 è modificato per specificare che le sanzioni inflitte in caso di violazione del regolamento devono essere proporzionate alla gravità dell'infrazione secondo la classificazione nella pertinente legislazione dell'Unione. In esso si aggiunge inoltre che eventuali modifiche apportate al sistema di sanzioni nazionale devono essere notificate alla Commissione.

Articolo 22

L'articolo 22 è modificato per approfondire ulteriormente la cooperazione amministrativa e lo scambio di dati e informazioni tra Stati membri. L'obiettivo è rendere più coerenti ed efficaci l'attuazione del presente regolamento e la sua applicazione transfrontaliera.

All'articolo 22, il paragrafo 1 è modificato per specificare che l'assistenza reciproca tra gli Stati membri deve essere accordata tempestivamente, entro termini chiaramente definiti, in applicazione della direttiva 2006/22/CE.

All'articolo 22, paragrafo 2, è aggiunta una lettera c) per chiarire che lo scambio di informazioni riguarda anche i dati sul fattore di rischio delle imprese di trasporti e altri elementi necessari ad assicurare un'applicazione effettiva e sistematica.

L'articolo 22, paragrafo 3 *bis* specifica che il corretto scambio di informazioni sarà garantito dagli organismi designati al collegamento intracomunitario.

All'articolo 22, il paragrafo 3 *ter* è aggiunto per chiarire che l'assistenza reciproca deve essere gratuita.

Articolo 25

All'articolo 25, il paragrafo 2 è modificato per precisare che se necessario la Commissione adotterà atti di esecuzione per chiarire le disposizioni del presente regolamento. Tali atti devono garantire l'attuazione e l'applicazione uniformi del regolamento.

Regolamento (UE) n. 165/2014

Articolo 8

L'articolo 8 è modificato per migliorare ulteriormente le funzionalità dei "tachigrafi intelligenti" in modo da poter registrare con maggiore precisione la posizione dei veicoli usati per operazioni di trasporto transfrontaliero e rendere più facile il rispetto delle norme in materia sociale.

Articolo 34

L'articolo 34 aggiunge l'obbligo per i conducenti di registrare nel tachigrafo la posizione del loro veicolo dopo aver attraversato una frontiera, nel punto di sosta appropriato più vicino. In questo modo sarà più facile controllare la conformità alle norme sociali. Tale obbligo non si applica ai conducenti che utilizzano il tachigrafo "intelligente" che registra automaticamente gli attraversamenti di frontiera.

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 per quanto riguarda le prescrizioni minime in materia di periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, di interruzioni minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali e il regolamento (UE) n. 165/2014 per quanto riguarda il posizionamento per mezzo dei tachigrafi

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo⁷,

visto il parere del Comitato delle regioni⁸,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) Buone condizioni di lavoro per i conducenti e condizioni commerciali eque per le imprese di trasporti su strada sono di fondamentale importanza per rendere il settore dei trasporti su strada sicuro, efficiente e socialmente responsabile. Per facilitare tale processo è essenziale che le norme in materia sociale dell'Unione in tale settore siano chiare e adeguate allo scopo, semplici da applicare e rispettare e che siano attuate in modo effettivo e sistematico in tutta l'Unione.
- (2) La valutazione dell'efficacia e dell'efficienza dell'attuazione delle norme in materia sociale vigenti nel settore dei trasporti stradali, in particolare del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio⁹, ha portato alla luce alcune carenze del quadro giuridico vigente. L'inadeguatezza e la poca chiarezza delle norme in materia di riposo settimanale, di strutture per il riposo, di interruzioni in situazione di multipresenza e l'assenza di norme relative al ritorno dei conducenti al loro domicilio sono fonte di interpretazioni e pratiche di applicazione divergenti da uno Stato membro all'altro. Diversi Stati membri di recente hanno adottato misure unilaterali che hanno ulteriormente aggravato l'incertezza giuridica e la disparità di trattamento dei conducenti e dei trasportatori.

⁷ GU C del , pag. .

⁸ GU C del , pag. .

⁹ Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1).

- (3) La valutazione ex-post del regolamento (CE) n. 561/2006 ha confermato che l'applicazione inefficace e incoerente delle norme in materia sociale dell'Unione è dovuta principalmente alla scarsa chiarezza delle norme, a un uso inefficiente degli strumenti di controllo e all'insufficiente cooperazione amministrativa fra gli Stati membri.
- (4) Norme chiare, adeguate e applicate in modo uniforme sono anche essenziali per conseguire il miglioramento delle condizioni di lavoro dei conducenti e, in particolare, una concorrenza non distorta tra i trasportatori, obiettivi strategici questi che contribuiscono a migliorare la sicurezza stradale per tutti gli utenti.
- (5) La disposizione vigente in materia di interruzione si è rivelata inadeguata e poco pratica per i conducenti in condizione di multipresenza. È pertanto opportuno adattare la prescrizione relativa alla registrazione delle interruzioni alle specificità dei trasporti che vengono effettuati da conducenti in multipresenza.
- (6) I conducenti che effettuano operazioni di trasporto internazionale a lunga distanza trascorrono lunghi periodi lontano da casa. Le attuali prescrizioni in materia di riposo settimanale regolare prolungano inutilmente tali periodi. È pertanto opportuno adattare la disposizione relativa al riposo settimanale regolare in modo che risulti più facile per i conducenti effettuare le operazioni di trasporto rispettando le norme, raggiungere il proprio domicilio per un periodo di riposo settimanale regolare e compensare completamente tutti i periodi di riposo settimanale ridotti. È inoltre necessario prevedere che i trasportatori organizzino il lavoro dei conducenti in modo tale che i periodi di assenza da casa non siano eccessivamente lunghi.
- (7) Esistono differenze tra gli Stati membri nell'interpretazione e nell'attuazione delle prescrizioni in materia di riposo settimanale per quanto riguarda il luogo in cui esso è effettuato. È pertanto opportuno chiarire l'obbligo di garantire che i conducenti dispongano di una sistemazione adeguata per i loro periodi di riposo settimanale regolari se sono effettuati lontano da casa.
- (8) I conducenti devono spesso far fronte a circostanze impreviste che impediscono di raggiungere una destinazione desiderata per effettuare un riposo settimanale senza violare le norme dell'Unione. È opportuno permettere ai conducenti di affrontare tali circostanze più facilmente consentendo loro di raggiungere la destinazione per il riposo settimanale senza violare le prescrizioni in materia di tempo massimo di guida.
- (9) Per ridurre e prevenire le pratiche di applicazione divergenti e per migliorare ulteriormente l'efficacia e l'efficienza dell'applicazione transfrontaliera della normativa è di fondamentale importanza stabilire norme chiare relative a una cooperazione amministrativa regolare tra gli Stati membri.
- (10) Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione del regolamento (CE) n. 561/2006, è opportuno conferire competenze di esecuzione alla Commissione al fine di chiarire le disposizioni di detto regolamento e stabilire approcci comuni relative alla loro attuazione e applicazione. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011¹⁰.

¹⁰ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

- (11) Al fine di migliorare l'efficacia in termini di costi dell'applicazione delle norme in materia sociale si dovrebbero sfruttare appieno le potenzialità dei sistemi tachigrafici attuali e futuri. Pertanto si dovrebbero migliorare le funzionalità del tachigrafo affinché si possa ottenere un posizionamento più preciso, in particolare durante le operazioni di trasporto internazionale.
- (12) Il regolamento (CE) n. 561/2006 e il regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio¹¹ dovrebbero pertanto essere modificati di conseguenza.

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (CE) n. 561/2006 è così modificato:

1) all'articolo 3, il punto h) è sostituito dal seguente:

"h) veicoli o combinazioni di veicoli adibiti al trasporto non commerciale di merci;"

2) all'articolo 4 è aggiunta la seguente lettera r):

"r) 'trasporto non commerciale': qualsiasi trasporto su strada che non rientri nel trasporto per conto terzi o per conto proprio, per il quale non sia percepita alcuna retribuzione e che non generi alcun reddito.";

3) all'articolo 6, paragrafo 5, la prima frase è sostituita dalla seguente:

"Il conducente registra fra le "altre mansioni" i periodi di cui all'articolo 4, lettera e), e quelli trascorsi alla guida di un veicolo usato per operazioni commerciali che esulano dall'ambito di applicazione del presente regolamento, nonché "i tempi di disponibilità", di cui all'articolo 3, lettera b), della direttiva 2002/15/CE, in conformità dell'articolo 34, paragrafo 5, lettera b), punto iii) del regolamento (UE) n. 165/2014. Tali dati sono registrati manualmente sul foglio di registrazione o sul tabulato, o grazie al dispositivo di inserimento dati manuale dell'apparecchio di controllo.";

4) all'articolo 7, è aggiunto il terzo comma seguente:

"Il conducente in situazione di multipresenza può decidere di osservare un'interruzione di 45 minuti in un veicolo condotto da un altro conducente, a condizione che non debba assistere quest'ultimo nella guida del veicolo.";

5) l'articolo 8 è così modificato:

a) al paragrafo 6, il primo comma è sostituito dal seguente:

"6. Nel corso di quattro settimane consecutive i conducenti effettuano almeno:

a) quattro periodi di riposo settimanale regolari, oppure

b) due periodi di riposo settimanale regolari di almeno 45 ore e due periodi di riposo settimanale ridotti di almeno 24 ore.

¹¹ Regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, che abroga il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (GU L 60 del 28.2.2014, pag. 1)

Ai fini della lettera b), i periodi di riposo settimanale ridotti sono compensati da un periodo di riposo equivalente effettuato interamente entro la fine della terza settimana successiva alla settimana in questione.

b) il paragrafo 7 è sostituito dal seguente:

"7. Qualsiasi periodo di riposo preso a compensazione di un periodo di riposo settimanale ridotto precede o segue immediatamente un periodo di riposo regolare di almeno 45 ore.";

c) sono inseriti i seguenti paragrafi 8 *bis* e 8 *ter*:

"8 *bis* I periodi di riposo settimanale regolari e i riposi settimanali superiori a 45 ore effettuati a compensazione di precedenti periodi di riposo settimanale ridotti non devono essere effettuati a bordo del veicolo. Essi devono essere effettuati in un alloggio adeguato, con adeguate attrezzature per il riposo e appropriati servizi igienici

a) fornito o pagato dal datore di lavoro, oppure

b) presso il domicilio o in altro luogo privato scelto dal conducente.

8 *ter* L'impresa di trasporto organizza l'attività dei conducenti in modo tale che, nell'arco di tre settimane consecutive, questi ultimi possano effettuare almeno un periodo di riposo settimanale regolare, o un periodo di riposo settimanale di più di 45 ore effettuato a compensazione di un periodo di riposo settimanale ridotto, presso il proprio domicilio.";

6) all'articolo 9, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"9. In deroga alle disposizioni dell'articolo 8, il conducente che accompagna un veicolo trasportato da una nave traghetto o da un convoglio ferroviario e che effettua un periodo di riposo giornaliero regolare o un periodo di riposo settimanale ridotto, può durante tale periodo di riposo effettuare altre attività al massimo in due occasioni e per non più di un'ora complessivamente. Nel corso di tale periodo di riposo giornaliero regolare o periodo di riposo settimanale ridotto al conducente è messa a disposizione una branda o una cuccetta.";

7) all'articolo 12 è aggiunto il seguente secondo comma:

"A condizione di non compromettere la sicurezza stradale, il conducente può derogare alle disposizioni dell'articolo 8, paragrafo 6 per raggiungere l'alloggio adeguato di cui all'articolo 8, paragrafo 8 *bis* ed effettuarvi il riposo giornaliero o settimanale. Tale deroga non pregiudica il rispetto dei periodi di guida giornalieri o settimanali né riduce i periodi di riposo giornalieri o settimanali. Il conducente indica a mano sul foglio di registrazione dell'apparecchio di controllo, nel tabulato dell'apparecchio di controllo o nel registro di servizio il motivo della deroga a dette disposizioni al più tardi nel momento in cui raggiunge l'alloggio adeguato.";

8) all'articolo 14, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. In casi urgenti, nel contesto circostanze eccezionali, gli Stati membri possono concedere una deroga temporanea, per un periodo non superiore a 30 giorni, notificandola immediatamente alla Commissione, corredata delle debite giustificazioni.

9) l'articolo 15 è sostituito dal seguente:

"Articolo 15

Per i conducenti dei veicoli di cui all'articolo 3, lettera a), gli Stati membri provvedono all'adozione di regole nazionali che, nel disciplinare periodi di guida, interruzioni e periodi di riposo obbligatori, garantiscano un opportuno livello di tutela. Gli Stati membri informano la Commissione in merito alle pertinenti regole nazionali applicabili a tali conducenti.";

10) all'articolo 19, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. Gli Stati membri stabiliscono le sanzioni applicabili in caso di infrazione delle disposizioni del presente regolamento e del regolamento (UE) n. 165/2014 e adottano i provvedimenti necessari a garantirne l'applicazione. Le sanzioni devono essere efficaci, proporzionate ai livelli di gravità stabiliti all'allegato III, della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹², dissuasive e non discriminatorie. Nessuna infrazione del presente regolamento e del regolamento (UE) n. 165/2014 è soggetta a più d'una sanzione o procedura. Gli Stati membri notificano alla Commissione i suddetti provvedimenti e le norme in materia di sanzioni entro la data di cui all'articolo 29, secondo comma. Essi notificano senza indugio le eventuali successive modifiche. La Commissione ne informa gli Stati membri.";

11) l'articolo 22 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. Gli Stati membri operano in stretta collaborazione e si prestano reciproca assistenza senza indebito ritardo per facilitare l'applicazione sistematica del presente regolamento e la sua effettiva applicazione, in conformità delle prescrizioni di cui all'articolo 8, della direttiva 2006/22/CE.";

b) al paragrafo 2 è aggiunta la seguente lettera c):

"c) altre informazioni specifiche, tra cui il fattore di rischio dell'impresa di trasporti, che possono avere conseguenze sul rispetto delle norme del presente regolamento.";

c) sono inseriti i seguenti paragrafi *3 bis* e *3 ter*:

3 bis Ai fini dello scambio di informazioni nel quadro del presente regolamento, gli Stati membri ricorrono agli organismi di collegamento intracomunitario, designati a norma dell'articolo 7, della direttiva 2006/22/CE.";

3 ter La cooperazione amministrativa e l'assistenza reciproca sono prestate a titolo gratuito.";

12) all'articolo 25, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Riguardo ai casi di cui al paragrafo 1 la Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono un approccio raccomandato, in applicazione della procedura di cui all'articolo 24, paragrafo 2."

Articolo 2

Il regolamento (UE) n. 165/2014 è così modificato:

1) All'articolo 8, paragrafo 1, il secondo trattino è sostituito dal seguente:

– ogni tre ore di periodo complessivo di guida e ogni volta che il veicolo attraversa una frontiera;"

2) All'articolo 34, paragrafo 7, il primo comma è sostituito dal seguente:

¹² Direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 35).

"7. Il conducente introduce nel tachigrafo digitale il simbolo del paese in cui inizia il suo periodo di lavoro giornaliero e il simbolo del paese in cui lo termina; il conducente inoltre dopo aver raggiunto un punto di sosta appropriato introduce il luogo e l'ora in cui ha attraversato una frontiera con il veicolo. Gli Stati membri possono imporre ai conducenti di veicoli che effettuano un trasporto interno sul proprio territorio di aggiungere al simbolo del paese una specifica geografica più particolareggiata, a condizione di averla notificata alla Commissione anteriormente al 1° aprile 1998."

Articolo 3

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente