



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 4 agosto 2009 (05.08)
(OR. en)**

12573/09

**TRANS 301
SOC 467**

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine: Signor Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data: 3 agosto 2009
Destinatario: Signor Javier SOLANA, Segretario Generale/Alto Rappresentante
Oggetto: Relazione della Commissione sull'applicazione nel biennio 2005-2006 del regolamento (CEE) n. 3820/85 relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (24ª relazione della Commissione sull'applicazione della legislazione sociale nel settore dei trasporti su strada)

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento della Commissione COM(2009) 416 definitivo.

All.: COM(2009) 416 definitivo



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 3.8.2009
COM(2009) 416 definitivo

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

**sull'applicazione nel biennio 2005-2006 del regolamento (CEE) n. 3820/85 relativo
all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su
strada**

**(24^a relazione della Commissione sull'applicazione della legislazione sociale nel settore
dei trasporti su strada)**

{SEC(2009)1100}

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

sull'applicazione nel biennio 2005-2006 del regolamento (CEE) n. 3820/85 relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada

(24^a relazione della Commissione sull'applicazione della legislazione sociale nel settore dei trasporti su strada)

SINTESI

La presente relazione della Commissione riguarda l'applicazione del regolamento (CEE) n. 3820/85¹ del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada. Il regolamento disciplina i periodi massimi di guida e i periodi minimi d'interruzione e di riposo per i conducenti professionali nonché le procedure di controllo. La direttiva di accompagnamento 88/599/CEE² sulle procedure uniformi di controllo impone agli Stati membri l'obbligo di garantire che almeno l'1% dei giorni di lavoro effettivo dei conducenti professionali di autocarri e autobus sia oggetto di controlli, mediante ispezioni presso i locali delle imprese o tramite controlli su strada.

Pur essendo tenuti a comunicare le dovute informazioni, alcuni Stati membri hanno presentato i loro dati in notevole ritardo. Per non posticipare la stesura della prossima relazione è di fondamentale importanza che le relazioni degli Stati membri relative agli anni 2007-2008 pervengano alla Commissione entro il 30 settembre 2009. Tali relazioni dovranno inoltre contenere informazioni sull'attuazione della direttiva 2002/15/CE³ concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto, come stabilisce l'articolo 13, paragrafo 1, della stessa. Ciò consentirà alla Commissione di elaborare una relazione completa, con tutte le informazioni pertinenti riguardo all'attuazione delle norme sociali nel settore dei trasporti su strada.

Nel periodo di riferimento il numero complessivo dei giorni di lavoro controllati è aumentato in Austria, Francia, Italia e Spagna. Il numero complessivo medio dei giorni lavorativi controllati (di cittadini nazionali e stranieri) è rimasto pressoché invariato nel periodo 2005-2006, attestandosi intorno ai 2,4 milioni, rispetto a una media di circa 2,3 milioni nel periodo di riferimento precedente.

Tutti gli Stati membri, eccetto Cipro, Estonia, Irlanda, Paesi Bassi, Portogallo e Svezia, hanno superato la soglia obbligatoria dell'1% del numero complessivo di giorni lavorativi

¹ Regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio, del 20 dicembre 1985, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada, GU L 370 del 31.12.1985, pag. 1.

² Direttiva 88/599/CEE del Consiglio, del 23 novembre 1988, sulle procedure uniformi concernenti l'applicazione del regolamento (CEE) n. 3820/85 relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e del regolamento (CEE) n. 3821/85 relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada, GU L 325 del 29.11.1988, pag. 5.

³ Direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2002, concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto, GU L 80 del 23.3.2002, pag. 35.

da controllare, mentre Austria, Francia, Germania, Italia, Polonia e Spagna hanno oltrepassato il 2%, livello minimo divenuto obbligatorio dal 1° gennaio 2008. Anche la Svizzera ha superato questa soglia.

Anche se alcuni Stati membri segnalano un aumento, il numero totale di infrazioni accertate nel territorio dell'UE e comunicate alla Commissione è leggermente diminuito. Rispetto al periodo di riferimento precedente, è diminuito sia il numero di infrazioni accertate riguardo alle disposizioni sui periodi di interruzione e riposo sia il numero di infrazioni relative ai periodi di guida, mentre si è registrato un aumento riguardo all'orario di servizio e al registro di servizio. Con 425195 infrazioni accertate, l'articolo 7 del regolamento (interruzioni) è stato oggetto del maggior numero di violazioni. Nel periodo di riferimento precedente la categoria con il numero di infrazioni accertate più elevato riguardava l'articolo 8 del regolamento (periodi di riposo; 435849).

Nel periodo di riferimento non è stato ancora possibile valutare gli effetti del nuovo regolamento (CE) n. 561/2006⁴ sui periodi di guida e di riposo e della relativa direttiva di applicazione 2006/22/CE⁵ sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85, in vigore dall'11 aprile 2007 e dal 1° maggio 2006 rispettivamente. Si prevede tuttavia che queste nuove normative agevoleranno l'applicazione delle disposizioni in materia sociale. Offrono infatti un approccio mirato, basato sulla valutazione dei rischi, rafforzano la collaborazione tra gli Stati membri e conferiscono alla Commissione competenze di esecuzione, specialmente per quanto riguarda le norme minime per i controlli su strada e nei locali delle imprese, le strumentazioni standard delle unità di controllo e le azioni che devono essere considerate violazioni. Tali competenze vengono esplicitate con l'ausilio di un comitato di regolamentazione. È necessario un impegno maggiore per attuare in modo efficace ed armonizzato queste norme sociali più soddisfacenti.

1. INTRODUZIONE

La presente relazione, che riguarda il biennio 2005-2006, si basa sulle informazioni fornite dagli Stati membri mediante il formulario standard introdotto in conformità della decisione della Commissione del 22 febbraio 1993⁶.

Le risposte si sono rivelate per la maggior parte complete, ma alcune relazioni sono risultate carenti in termini di qualità. La Grecia, per esempio, non ha presentato dati riguardanti le infrazioni. Altri Stati membri, come la Slovenia o la Repubblica ceca, hanno presentato relazioni solo per parte del periodo di riferimento. Alcuni paesi non si sono attenuti al formulario standard per le relazioni poiché non hanno effettuato una distinzione chiara tra i tre diversi gruppi di conducenti da controllare (nazionali, altri Stati membri, paesi terzi).

⁴ 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.

⁵ 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.

⁶ Decisione della Commissione, del 22 febbraio 1993, che stabilisce il modello di formulario unificato previsto all'articolo 6 della direttiva 88/599/CEE nel settore dei trasporti su strada, GU L 72 del 25.3.1993, pag. 33.

Per la prima volta gli Stati membri che hanno aderito all'UE nel 2004 hanno dovuto presentare relazioni per il periodo 2005-2006. Romania e Bulgaria, divenuti Stati membri dell'Unione europea a partire dal 1° gennaio 2007, quindi dopo la fine del periodo di riferimento, non avevano l'obbligo di presentare relazioni nazionali. La Romania ha tuttavia presentato una relazione completa, relativa all'intero periodo in esame.

Anche la Svizzera ha presentato i suoi dati alla Commissione.

2. TABELLE RIEPILOGATIVE

2.1. Controlli: sintesi

Nella tabella che segue è indicato il numero di giorni di lavoro effettivamente controllati rispetto al numero minimo stabilito nel periodo di riferimento (1° gennaio 2005 – 31 dicembre 2006).

Stato membro	- a - Numero minimo di giorni lavorativi da controllare	- b - Numero di giorni lavorativi controllati (nazionali)	- c - Numero di giorni lavorativi controllati (stranieri)	- d - Numero totale di giorni lavorativi controllati	- e - Numero di giorni lavorativi controllati in proporzione al numero minimo di giorni da controllare (d/a)
Austria	470736	875914	510678	1386592	2,95
Belgio	726000	965414	152065	1117479	1,54
Cipro	77589	4738		4738	0,06
Danimarca	220000	284455	27985	312440	1,42
Estonia	61160	37189	2290	39479	0,65
Finlandia	334000	379920	79033	458953	1,37
Francia ⁷	2505000	8958405	2073646	11032051	4,4
Germania	5717462	7571798	5586304	13158102	2,3
Grecia	6402	29646	917	30563	(4,77)
Irlanda	904700	632710	89	632799	0,70
Italia	3268176	7441167	934095	8375262	2,56
Lettonia	305662	485697	73915	559612	1,83
Lituania	251660	237567	78807	316374	1,26
Lussemburgo	51201	72091	15923	88014	1,72
Malta	103	1001	65	1066	(10,34)
Paesi Bassi	595405	471571	59831	531402	0,89
Polonia	1286126	5063096	3479674	8542770	6,64
Portogallo	585077 ⁸	99613	518	100131	0,17
Regno Unito	2254506	3157534	484546	3642080	1,62
Repubblica ceca ⁹	265491	1159843	219308	1379151	(5,19)

⁷ La Francia non distingue tra cittadini nazionali e stranieri e tra altri Stati membri e paesi terzi, bensì tra residenti e non residenti. Nella tabella i residenti figurano come cittadini nazionali e i non residenti come cittadini stranieri.

⁸ Lo Stato membro non ha presentato dati; la cifra indicata è quindi relativa al periodo di riferimento precedente.

Romania	410106	428043	72680	500723	1,22
Slovacchia	164027	202278	1519	203797	1,24
Slovenia ⁹	80000			81059	(1,01)
Spagna	1912819	4138122	438912	4577034	2,39
Svezia	528000	414891	96227	511118	0,97
Svizzera	412040	1646858	331930	1978788	4,80
Ungheria	560000	639530	132494	772024	1,37

La tabella evidenzia che, a eccezione di Cipro (0,06), Estonia (0,65), Irlanda (0,70), Paesi Bassi (0,89), Portogallo (0,17) e Svezia (0,97), la maggior parte degli Stati membri è riuscita a raggiungere l'obiettivo dell'1% del numero complessivo di giorni lavorativi da controllare.

La relazione presentata dalla Slovenia riguarda solo l'anno 2006 e non opera alcuna distinzione tra conducenti nazionali e stranieri in termini di giorni lavorativi controllati. Questa lacuna impedisce di trarre conclusioni sul bilancio dei controlli tra i gruppi in questione.

Le cifre evidenziano incongruenze nella comunicazione di alcuni dati. Nel caso della Grecia è improbabile che solo 1345 veicoli siano soggetti al regolamento (CEE) n. 3820/85 relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada, se si considera che la Grecia ha dichiarato 3997 copie certificate di licenze comunitarie nell'ambito del regolamento (CEE) n. 881/92¹⁰ relativo all'accesso al mercato dei trasporti.

Una considerazione analoga vale per Malta, in cui il numero di copie certificate di licenze comunitarie supera in ugual misura il numero di veicoli soggetti al regolamento e, di conseguenza, il numero minimo di giorni lavorativi da controllare è pari solo a 103.

Benché la relazione presentata dalla Repubblica ceca si riferisca solo al 2006, stando alle informazioni trasmesse il numero di controlli effettuati in questo Stato membro è particolarmente elevato rispetto ai dati comunicati per il biennio di riferimento da paesi con caratteristiche analoghe come l'Austria e l'Ungheria. In attesa di un'ulteriore verifica di tali cifre, il rapporto di rendimento calcolato matematicamente non è ulteriormente preso in considerazione.

Non è stato fattibile prendere in considerazione una relazione presentata in precedenza riguardo agli anni 2004-2005 sia per l'impossibilità di distinguere chiaramente quali controlli fossero stati effettuati nel 2004 (che di conseguenza non sarebbero rientrati nel periodo di riferimento) sia per la mancanza di dati sul calcolo dei controlli minimi da effettuare.

In tutte queste relazioni il rapporto di rendimento calcolato matematicamente è indicato tra parentesi e non è ulteriormente preso in considerazione.

2.2. Infrazioni: sintesi

Numero di infrazioni accertate: articoli 6, 7, 8 e 14 del regolamento (CEE) n. 3820/85

⁹ La relazione riguarda solo l'anno 2006.

¹⁰ Regolamento (CEE) n. 881/92 del Consiglio, del 26 marzo 1992, relativo all'accesso al mercato dei trasporti di merci su strada nella Comunità effettuati in partenza dal territorio di uno Stato membro o a destinazione di questo, o in transito sul territorio di uno o più Stati membri, GU L 95 del 9.4.1992, pag. 1.

Ripartizione per Stato membro

Stato membro	Passeggeri				Merci				Totale
	Nazionali	Paesi UE	Paesi terzi	Totale stranieri	Nazionali	Paesi UE	Paesi terzi	Totale stranieri	
Austria	1425	1305	835	2140	28249	13351	4309	17660	49474
Belgio ¹¹	254	252	19	271	2099	6643	561	7204	9828
Cipro	248				337				585
Danimarca	120				3279				3399
Estonia	12	2	0	2	261	55	5	60	335
Finlandia	921	0	0	0	11548	18	23	41	12510
Francia ¹²	106213	24989		24989					131202
Germania	19403	810	568	1378	631815	45832	7448	53280	705516
Grecia ¹³									
Irlanda	192	4		4	8495	37		37	8728
Italia	10090	1777	222	1999	66626	4127	793	4920	83635
Lettonia	12	1	0	1	322	34	0	6	341
Lituania	120	73	77	150	568	292	457	749	1587
Lussemburgo	12	0	0	0	68	99	0	99	179
Malta ¹³						3			3
Paesi Bassi	424	134	21	155	8311	2412	190	2602	11492
Polonia	13671	968	257	1225	47536	25557	7307	32864	95296
Portogallo	56	18	0	18	517	16	0	16	607
Regno Unito	2777	201	16	217	29142	15664	1305	16969	49105
Repubblica ceca	1005	88	13	101	5894	1779	256	2035	9035
Romania	8842	0	400	400	30286	0	2948	2948	42476
Slovacchia	2128	54	1	55	33640	1506	202	1708	37531
Slovenia									1006
Spagna	4913	448	493	941	73007	5907	1566	7473	86334
Svezia	818	104	11	115	3831	926	47	973	5737
Svizzera					7592	7251	70	7321	14913
Ungheria	288	67	163	230	6795	2250	2679	4929	12242

Ripartizione per categoria di infrazione

Articolo	Tipo di infrazione	Numero di infrazioni
6	Periodi di guida	297244
7	Interruzioni	425195
8	Periodi di riposo	241365
14	Orario di servizio e registro di servizio	52951
Totale		1016755

La relazione belga mostra che in Belgio i controlli su strada hanno riguardato complessivamente 35761 conducenti nazionali e 59264 stranieri. Di conseguenza è stato registrato quasi lo stesso numero di infrazioni per le operazioni di trasporto dei passeggeri da

¹¹ I dati comunicati dalla polizia e dagli ispettori sociali non sono stati inclusi nella tabella di cui sopra in quanto non erano disponibili in forma disaggregata.

¹² Le cifre si riferiscono al trasporto di merci e al trasporto di passeggeri.

¹³ Lo Stato membro non ha comunicato dati.

parte di trasportatori nazionali e stranieri. Quanto al trasporto di merci, il numero di infrazioni commesse dagli stranieri è di oltre tre volte superiore a quello rilevato per i cittadini nazionali.

Una considerazione analoga vale per la Lituania. Il numero di controlli relativi ai cittadini nazionali è superiore a quello inerente agli stranieri, mentre per quanto riguarda il trasporto di passeggeri il numero di infrazioni riscontrate è quasi identico per entrambe le categorie di conducenti. Quanto al trasporto di merci, il numero di infrazioni registrate durante i controlli di cittadini stranieri supera di gran lunga quello relativo ai conducenti nazionali. In Lussemburgo, il numero complessivo di conducenti stranieri controllati su strada è di oltre due volte superiore a quello relativo ai cittadini nazionali.

Anche in Slovenia il numero complessivo degli stranieri controllati su strada supera nettamente quello dei nazionali.

Quanto alla Repubblica ceca, il numero di infrazioni riscontrate è particolarmente basso, soprattutto alla luce del numero straordinariamente elevato di giorni lavorativi di cui, in base alle informazioni trasmesse, è stato effettuato il controllo.

Per quanto riguarda la distinzione fra controlli di trasportatori nazionali e stranieri occorre ricordare che i controlli devono essere svolti secondo criteri non discriminatori.

3. RELAZIONI E COOPERAZIONE TRA STATI MEMBRI

In conformità dell'articolo 5, paragrafo 1, della direttiva 88/599/CEE sulle procedure uniformi di controllo, gli Stati membri erano tenuti a organizzare operazioni concertate almeno due volte l'anno. Ai sensi dell'articolo 5 della direttiva 2006/22/CE sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85, questo numero minimo di controlli concertati è passato a sei volte l'anno a partire dal 2007.

Solo l'Austria, tuttavia, ha espressamente indicato di aver preso parte a controlli transfrontalieri. Questi controlli sono stati coordinati da Euro Control Route (ECR). I controlli concertati sono stati effettuati congiuntamente con l'Ufficio federale tedesco per il trasporto merci (Bundesamt für Güterverkehr –BAG).

4. OSSERVAZIONI E CONCLUSIONI

4.1. Proposte degli Stati membri

Gli Stati membri non hanno avanzato alcuna proposta nelle relazioni nazionali.

4.2. Osservazioni

Benché le disposizioni relative ai periodi di guida e di riposo siano ormai in vigore da quasi trent'anni, persistono ancora differenze nelle prestazioni degli Stati membri che le applicano. Questa situazione pregiudica il conseguimento di obiettivi quali il potenziamento della sicurezza stradale, la creazione di un ambiente concorrenziale equo e il miglioramento delle condizioni di lavoro dei conducenti.

Le nuove disposizioni giuridiche del regolamento (CE) n. 561/2006 sui periodi di guida e di riposo e della direttiva 2006/22/CE sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti

(CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 sono entrate in vigore rispettivamente l'11 aprile 2007 e il 1° maggio 2006. In ogni caso, poiché dal maggio 2006 è divenuto obbligatorio il tachigrafo digitale per i nuovi veicoli, l'applicazione delle norme sui periodi di guida e di riposo è notevolmente migliorata. Questo potrebbe essere uno dei motivi all'origine del lieve calo del numero complessivo di infrazioni comunicate.

Si prevede un ulteriore miglioramento in seguito all'applicazione delle nuove disposizioni che sono entrate in vigore nel 2006 e nel 2007.

4.2.1. Presentazione dei dati

La mancata puntualità di alcuni Stati membri nell'invio delle informazioni alla Commissione ostacola la tempestiva compilazione della relazione. Inoltre, la presentazione di dati incongruenti rispetto al formulario standard per le relazioni o di dati incompleti impedisce ulteriormente un pieno confronto tra i paesi.

Gli Stati membri interessati devono affrontare le questioni specifiche connesse all'esattezza e all'attendibilità dei dati, illustrate in maniera particolareggiata ai paragrafi 2.1 e 2.2.

Si ricorda agli Stati membri che la presentazione di relazioni complete attraverso l'apposito formulario standard è un obbligo loro derivante dal regolamento (CEE) n. 3820/85.

È stato introdotto un nuovo formulario standard per le relazioni al fine di tenere conto dell'evoluzione delle normative comunitarie sui periodi di guida e di riposo. I nuovi obblighi in materia di relazioni, istituiti da una decisione della Commissione del 22 settembre 2008¹⁴, basata sul regolamento (CE) n. 561/2006 sui periodi di guida e di riposo e sulla direttiva 2006/22/CE sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85, riguardano in particolare le informazioni sulle deroghe nazionali concesse dagli Stati membri ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 561/2006, e informazioni più precise sui controlli effettuati sui veicoli. Viene inoltre introdotto un formulario standard per le relazioni sull'attuazione della direttiva 2002/15/CE.

4.2.2. Controlli

Nella maggior parte degli Stati membri il numero dei controlli è rimasto pressoché costante.

Austria, Italia, Francia e Spagna hanno incrementato il numero dei controlli, mentre Lussemburgo e Germania hanno segnalato un calo di circa il 3%. Nel periodo di riferimento precedente la Germania aveva controllato il 5,06% di tutti i giorni lavorativi, mentre nel periodo di riferimento in esame ne è stato controllato solo il 2,3%. In Lussemburgo la percentuale di giorni lavorativi controllati è diminuita dal 4% del 2003-2004 all'1,72% dell'attuale periodo di riferimento. Il Lussemburgo non ha fornito alcuna spiegazione nella sua relazione, mentre la Germania ha indicato che il numero di veicoli che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (CEE) n. 3820/85, e di conseguenza il numero dei controlli minimi, sono quasi raddoppiati rispetto all'ultimo periodo di riferimento.

¹⁴ Decisione della Commissione, del 22.IX.2008, che stabilisce il formulario tipo per le relazioni di cui all'articolo 17 del regolamento (CE) n. 561/2006 (C(2008) 5123 definitivo).

In quasi tutti gli Stati membri il numero dei giorni lavorativi controllati ha superato la soglia di base dell'1%, mentre quella del 2% è stata oltrepassata da Austria, Francia, Germania, Italia, Polonia e Spagna.

Tuttavia, alcuni Stati membri non hanno rispettato le disposizioni giuridiche relative al numero minimo di giorni lavorativi da controllare.

I paesi che hanno svolto meno controlli sono Cipro (0,06%), Portogallo (0,17%), Estonia (0,65%), Irlanda (0,70%), Paesi Bassi (0,89%) e Svezia (0,97%). Alla luce del periodo di riferimento precedente, si esortano questi Stati membri ad attuare le necessarie misure correttive. Il Portogallo e la Svezia non hanno ottemperato agli obblighi di controllo per la seconda volta consecutiva (2003-2004: 0,21% e 0,98% rispettivamente). I Paesi Bassi, che nel periodo di riferimento precedente avevano superato la soglia dell'1%, hanno registrato un grave arretramento. Considerati gli scarsi risultati ottenuti da questi paesi, si prevede che per gli Stati membri in questione sarà estremamente difficile raggiungere la nuova soglia del 2%, in vigore dal 1° gennaio 2008 conformemente a quanto previsto dalla direttiva 2006/22/CE sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85.

4.2.3. *Infrazioni*

Nel complesso si può affermare che, nonostante i nuovi Stati membri fossero tenuti a presentare le loro relazioni per la prima volta, il numero complessivo di infrazioni rilevate è diminuito¹⁵.

Dall'analisi dei dati emerge che le infrazioni accertate sono aumentate nei seguenti Stati membri: Austria, Paesi Bassi, Spagna e Regno Unito. In Austria e nel Regno Unito, ad esempio, è aumentato anche il numero complessivo dei controlli, che nei Paesi Bassi, invece, è diminuito. Nel caso della Spagna il numero di infrazioni accertate è quasi raddoppiato, mentre il numero complessivo di giorni lavorativi controllati è aumentato solo di poco meno di un quinto nell'UE e in Svizzera.

La maggior parte degli Stati membri ha comunicato un calo del numero delle violazioni rilevate e, di conseguenza, è diminuito anche il numero complessivo delle infrazioni accertate. Nel 2003-2004 gli Stati membri avevano segnalato complessivamente 1185395 infrazioni, mentre nel 2005-2006 ne hanno comunicate in tutto 1016755 (quelle rilevate dalla Svizzera sono state 14913), nonostante l'ambito di applicazione regionale del regolamento (CEE) n. 3820/85 si sia ampliato in seguito all'adesione dei 10 nuovi Stati membri nel 2004. Questo sviluppo potrebbe essere stato determinato dai primi effetti positivi derivanti dall'introduzione del nuovo tachigrafo digitale, che permette di migliorare l'attuazione e l'osservanza delle disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada.

È difficile analizzare l'evoluzione intercorsa tra gli anni 2005 e 2006, in quanto molti Stati membri non hanno inviato relazioni separate per i due anni del periodo di riferimento, visto che la ripartizione non era obbligatoria.

¹⁵ La qualità dei dati forniti dalla maggior parte degli Stati membri è sufficiente. La Grecia — proprio come per il periodo 2003-2004 — non ha presentato alcun dato. La Danimarca ha presentato dati incompleti riguardo agli stranieri, mentre la Slovenia non ha operato una distinzione netta tra nazionali, Stati membri UE e paesi terzi nei settori del trasporto di passeggeri e merci.

Le violazioni più frequenti sono state quelle relative alle interruzioni, pari al 41,81% delle infrazioni rilevate. Nel periodo precedente le infrazioni alle disposizioni sui periodi di interruzione sono state pari solo al 36,36%. Nel 2003-2004, il maggior numero di infrazioni rilevate (36,76%) è stato registrato dalle disposizioni sui periodi di riposo.

In Slovacchia (18,41), Romania (8,48) e Germania (5,36) si è riscontrata la maggiore probabilità di rilevare un'infrazione durante un controllo dei giorni lavorativi, mentre il rischio di accertare un'infrazione è stato particolarmente basso in Lettonia (0,06), Lituania (0,5) e Portogallo (0,61).

4.2.4. Interpretazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e n. 3821/85 del Consiglio da parte della giurisprudenza della Corte di giustizia

Dall'ultima relazione la Corte di giustizia delle Comunità europee ha pronunciato tre sentenze relative al regolamento (CEE) n. 3820/85. La prima è la causa C-372/03 del 15 settembre 2005 (Commissione delle Comunità europee contro Repubblica federale di Germania). La Corte era stata chiamata a pronunciarsi sulla presunta violazione dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (CEE) n. 3820/85, che la Germania avrebbe violato rilasciando la patente per la guida dei veicoli delle categorie C1 e C1+E a conducenti di età inferiore a 18 anni.

La Corte ha dichiarato che né la direttiva 91/439 concernente la patente di guida né il regolamento (CEE) n. 3280/85 relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada prevedono la possibilità di derogare all'età minima di 18 anni per il rilascio della patente per la guida dei veicoli delle categorie C1 e C1+E.

In un altro procedimento, la causa C-93/05 (Teemu Hakala contro Oy L. Simons Transport Ab) relativa all'articolo 10 del regolamento (CEE) n. 3820/85, la Corte ha concluso che un regime di retribuzione basato sulla distanza percorsa è incompatibile con tale disposizione, a meno che un tale regime non sia tale da compromettere la sicurezza stradale. Spetta al giudice nazionale verificare se tale sia il caso, tenuto conto di tutte le circostanze della fattispecie di cui alla causa principale.

Nel procedimento C-128/04 del 17 marzo 2005 (Raemdonck e Raemdonck Janssens) la Corte di giustizia ha dichiarato che i termini "materiale o attrezzatura" di cui all'articolo 13, paragrafo 1, lettera g), del regolamento (CEE) n. 3820/85 relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada devono essere interpretati nel senso che non fanno unicamente riferimento agli "utensili e strumenti", ma riguardano anche i beni, quali i materiali da costruzione o i cavi, necessari all'esecuzione dei lavori che rientrano nell'attività principale del conducente del veicolo considerato. Una siffatta attività, che, ai sensi dello stesso articolo 13, paragrafo 1, lettera g), non può consistere nella guida del veicolo, deve costituire l'attività principale dello stesso conducente e non dell'impresa considerata.

4.2.5. Modifiche alla legislazione

Il nuovo regolamento (CE) n. 561/2006 sui periodi di guida e di riposo è entrato in vigore l'11 aprile 2007, ad eccezione delle disposizioni riguardanti il tachigrafo digitale, che sono entrate in vigore già il 1° maggio 2006. Il regolamento in oggetto, che chiarisce e aggiorna la legislazione in materia, risalente a 20 anni prima, intende migliorare la sicurezza stradale, le condizioni di lavoro dei conducenti e favorire una concorrenza equa negli Stati membri.

Oltre al miglioramento delle condizioni sociali e di sicurezza, le nuove misure assicurano anche l'applicazione rigorosa e armonizzata di queste regole. Il regolamento rafforza le disposizioni in materia di responsabilità del datore di lavoro e getta le basi per sanzioni comuni in caso di infrazioni gravi.

La nuova direttiva 2006/22/CE sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85, che abroga la direttiva 88/599/CE, è entrata in vigore il 1° maggio 2006 e il termine per il recepimento era fissato al 1° aprile 2007. La nuova direttiva aumenta gradualmente il numero minimo dei controlli obbligatori, la cui percentuale passa, entro il 2010, dall'1% al 3% del numero totale dei giorni di lavoro dei conducenti professionisti. All'interno di questa percentuale, la percentuale minima di controlli da effettuare su strada passa dal 15% al 30% e quella dei controlli nei locali delle imprese dal 25% al 50%.

4.2.6. Conclusioni

Nel periodo di riferimento si è registrato un lieve calo del numero delle infrazioni. Il numero complessivo delle infrazioni accertate nel periodo di riferimento precedente era pari a 1185395, mentre nel periodo 2005-2006 sono state rilevate complessivamente 1016755 infrazioni. La prossima relazione consentirà di stabilire se questa analisi riflette una tendenza duratura e dovrebbe altresì permettere di valutare appieno gli effetti positivi della nuova normativa, segnatamente del tachigrafo digitale.

Con 425195 violazioni rilevate, pari al 41,81% di tutte le infrazioni accertate, il rispetto delle interruzioni risulta il punto più critico. Nell'ultimo periodo di riferimento, invece, a suscitare la massima preoccupazione era stato il rispetto dei periodi di riposo.

Un'efficace applicazione delle disposizioni sui periodi di guida, sulle interruzioni e sui periodi di riposo è estremamente importante. La Commissione invita quindi tutti gli Stati membri che non hanno ancora recepito le nuove disposizioni sull'incremento del numero dei controlli a intensificare i controlli. È inoltre necessario aumentare il numero delle operazioni concertate e avviare iniziative di cooperazione per favorire lo scambio di informazioni e di personale tra gli Stati membri. Queste azioni contribuiranno a migliorare le attività di controllo, nonché armonizzeranno e faciliteranno l'applicazione del regolamento.

La prossima relazione riguarderà il periodo di riferimento 2007-2008. Sarà la prima relazione elaborata a titolo del nuovo regolamento (CEE) n. 561/2006 sui periodi di guida e di riposo. Gli Stati membri sono tenuti a fare in modo che le relazioni vengano presentate al più tardi entro il 30 settembre 2009.

Non tutti gli Stati membri hanno raggiunto il livello minimo di controllo dei giorni di lavoro dei conducenti professionisti stabilito dalla normativa. Poiché la maggior parte dei paesi che hanno rispettato i loro obblighi giuridici ha superato di poco la soglia prevista, la Commissione raccomanda agli Stati membri di impegnarsi maggiormente, in quanto il numero di controlli previsto per legge è praticamente destinato a triplicare, passando al 3% entro il 2010.

Per garantire condizioni di concorrenza leale, norme sociali eque e la sicurezza sulle strade è indispensabile che tutti gli Stati membri rispettino le disposizioni relative al numero dei controlli.