



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 14.12.2004
COM(2004) 817 definitivo

2001/0241 (COD)

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE
AL PARLAMENTO EUROPEO**

in applicazione dell'articolo 251, paragrafo 2, secondo comma del trattato CE

relativa alla

posizione comune approvata dal Consiglio in vista dell'adozione di un regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE
AL PARLAMENTO EUROPEO**

in applicazione dell'articolo 251, paragrafo 2, secondo comma del trattato CE

relativa alla

posizione comune approvata dal Consiglio in vista dell'adozione di un regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada

1- PREMESSE

Data di trasmissione della proposta al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2001) 573 def. – C5–0485/2001 - 2001/0241(COD):	12 ottobre 2001
Data del parere del Comitato economico e sociale europeo:	29 maggio 2002
Data del parere del Parlamento europeo, prima lettura:	14 gennaio 2003
Data della trasmissione della proposta modificata COM(2003) 0490 – C5-0394/2003):	11 agosto 2003
Data di adozione della posizione comune:	11 giugno 2004

2- OBIETTIVO DELLA PROPOSTA DELLA COMMISSIONE

Il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio, del 31 dicembre 1985¹, fissa norme riguardanti i periodi di guida, le interruzioni e i periodi di riposo per i conducenti dei veicoli che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento, con l'obiettivo di armonizzare le condizioni di concorrenza nei trasporti terrestri, migliorare la sicurezza stradale e le condizioni di lavoro dei conducenti. Considerando la complessità delle norme, le differenze di interpretazione e di applicazione esistenti tra gli Stati membri e i grandi cambiamenti che si sono prodotti nel settore dei trasporti su strada nei 15 anni successivi alla pubblicazione del regolamento, la Commissione ha adottato una proposta di un nuovo regolamento intesa a semplificare, chiarire e aggiornare la regolamentazione. Per quanto riguarda la semplificazione, la proposta ha modificato il complesso sistema di compensazione previsto in caso di riduzione dei periodi giornalieri e settimanali di riposo e ha ridotto al minimo le numerose disposizioni speciali per i settori specifici. La regolamentazione è stata inoltre chiarita aggiungendo un numero considerevole di nuove definizioni e istituendo un comitato incaricato di esaminare questioni controverse, mentre le esenzioni e le deroghe sono state

¹ GU L 370 del 31.12.1985, pag. 1.

aggiornate e rese più mirate, per tenere conto della sempre maggiore partecipazione del settore privato alla fornitura di servizi pubblici e limitare gli abusi. Per migliorare il rispetto delle regole è stato introdotto il principio di extraterritorialità delle sanzioni, di presunzione di responsabilità del datore di lavoro e di corresponsabilità per l'intera catena di trasporto.

La Commissione ha inoltre proposto che le norme siano basate sul concetto di settimana "flessibile" invece che su quello di settimana civile. Tuttavia, la successiva adozione della direttiva settoriale 2002/15/CE² sull'orario di lavoro, basata su una settimana civile, ha evidenziato la necessità di un approccio coerente. La Commissione ha tenuto conto del parere del Parlamento europeo sulla proposta, che auspicava il ritorno al metodo di calcolo fondato sulla settimana civile e alla flessibilità di buona parte delle disposizioni dell'attuale regolamento. La proposta modificata ha ripreso la maggior parte degli emendamenti del Parlamento, che reintroducono una certa flessibilità, in particolare con le compensazioni per il riposo settimanale, cercando contemporaneamente di assicurare l'applicabilità delle norme. Per agevolare il dibattito con il Consiglio, la proposta modificata prende anche in considerazione diversi punti importanti su cui il Consiglio aveva raggiunto un accordo in sede di discussione, come l'aggiornamento delle disposizioni sul tachigrafo digitale contenute nel regolamento (CEE) n. 3821/85³. Allo stesso tempo, in questo regolamento e in risposta alle richieste del Parlamento, il numero dei giorni precedenti che possono essere oggetto di verifica da parte dei funzionari incaricati del controllo su strada è stato portato da 8 a 15, lasciando così un maggiore potere discrezionale agli ispettori che effettuano i controlli suddetti.

3- OSSERVAZIONI SULLA POSIZIONE COMUNE

Il Consiglio ha apportato alcune modifiche generali alla proposta della Commissione che sono accettabili in quanto mirano a garantire il conseguimento degli obiettivi fissati.

La prima modifica riguarda l'inserimento di un articolo che rimanda la data di introduzione del tachigrafo digitale al 5 agosto 2005. Il Consiglio ha ritenuto che questo rinvio darebbe certezza giuridica, visto che entro l'attuale scadenza del 5 agosto 2004 nessun veicolo potrebbe essere equipaggiato con questo tipo di tachigrafi. La Commissione potrebbe accettare questa disposizione, tuttavia, per garantire la completa certezza giuridica, il testo dovrebbe specificare che la data del 5 agosto 2005 sostituisce quella del 5 agosto 2004 a partire da quest'ultima data.

La posizione comune presenta poi un testo di compromesso su un insieme di misure relative al riposo giornaliero e settimanale. Rispetto all'attuale regolamento, il nuovo testo prevede disposizioni più rigide in materia di suddivisione del riposo giornaliero (3 ore più 9 ore al giorno) ed elimina le compensazioni in caso di riduzione del riposo giornaliero da 11 a 9 ore in tre occasioni fra due periodi di riposo settimanale. Per il riposo settimanale sono mantenute le compensazioni attualmente previste alla fine di un periodo di tre settimane, introducendo però la possibilità che i controlli stradali riguardino un periodo più lungo (fino a 15 giorni prima della data del controllo fino all'1.1.2008 e fino a 28 giorni prima di detto controllo dopo tale data). Inoltre, ogni due settimane consecutive un conducente deve prendere un

² GU L 80 del 23.3.2002, pag. 35.

³ GU L 370 del 31.12.1985, pag. 8.

normale periodo di riposo settimanale di almeno 45 ore. La posizione comune propone inoltre una tabella più dettagliata per le pause.

La Commissione apprezza la semplicità della nuova suddivisione giornaliera dei periodi di riposo, ma ritiene che la disposizione relativa alla riduzione del periodo di riposo giornaliero costituisca un passo indietro per la sicurezza stradale e le condizioni di lavoro. Pur accettando il mantenimento del periodo di riposo prolungato per compensare una diminuzione del riposo settimanale, considera un progresso la nuova disposizione che rende obbligatorio un riposo settimanale normale minimo su un periodo di due settimane e ritiene che la possibilità di verificare le registrazioni fino a 28 giorni prima della data del controllo su strada sia un elemento positivo per il personale responsabile.

In terzo luogo, la posizione comune riprende la maggior parte dell'articolo 9 sulle infrazioni e le sanzioni della proposta correlata sul controllo del trasporto su strada per cui è stato raggiunto un accordo politico l'11 giugno 2004 al Consiglio "Trasporti", sebbene la Commissione si rammarichi che l'elenco di infrazioni gravi frequenti sia stato omissivo. Queste disposizioni avranno pertanto un effetto diretto.

Infine, mentre l'elenco di deroghe nazionali è stato leggermente esteso, nel complesso le esenzioni generali e le deroghe nazionali previste nella posizione comune sono più restrittive di quelle contenute nel regolamento (CEE) n. 3820/85.

La Commissione ha accolto integralmente o parzialmente quarantasette dei sessantanove emendamenti proposti dal Parlamento europeo in prima lettura. Il Consiglio ha integrato nella posizione comune trentaquattro di questi emendamenti, tali e quali o nella sostanza.

4- OSSERVAZIONI DETTAGLIATE DELLA COMMISSIONE

4.1 Emendamenti approvati dalla Commissione e integrati totalmente o parzialmente nella posizione comune

I riferimenti indicati di seguito rimandano ai considerando e agli articoli della posizione comune.

Emendamenti 1, 33, 37, 44. La posizione comune ritorna al sistema di calcolo basato sulla settimana civile.

Emendamenti 2-5, 7, 12 (in parte), 18 (in parte), 25-27, 30, 41, 43, 51 (in parte), 52, 53, 62, 64 (in parte), 65 e 66. Tutti questi emendamenti apportano utili chiarimenti al testo e trovano riscontro nella posizione comune.

Emendamenti 17 e 54. L'aggiunta di un'esenzione generale per i veicoli d'epoca senza fini commerciali sembra logica ed è inclusa nella posizione comune. Anche i servizi postali locali possono essere esclusi, in base al fatto che la guida non è la loro attività principale.

Emendamenti 21, 34, 47 e 107 (in parte). Questi emendamenti introducono una maggiore flessibilità per le imprese.

Emendamenti 31, 32, 45. Questi emendamenti fanno parte del compromesso sui periodi di riposo giornaliero e settimanale.

Emendamento 48. Questo emendamento introduce il principio di corresponsabilità per l'intera catena di trasporto. L'articolo 10, paragrafo 4 della posizione comune amplia l'elenco dei soggetti potenzialmente corresponsabili e si concentra sugli orari contrattuali.

4.2 Emendamenti approvati dalla Commissione e non integrati nella posizione comune

Emendamenti 14-16 L'obiettivo di questi emendamenti è estendere l'ambito di applicazione del regolamento ai veicoli di servizi di corriere o di posta celere nonché ai veicoli immatricolati in un paese terzo per tutta la durata del trasporto effettuato nel territorio della Comunità. La Commissione ha considerato fondate entrambe le proposte, ma l'estensione dell'applicazione del regolamento ai servizi di corriere è stata scarsamente appoggiata dal Consiglio, mentre la questione dell'ambito di applicazione del regolamento e dell'AETR è trattata in maniera diversa nella posizione comune.

Emendamenti 28 e 29. Questi emendamenti chiariscono la definizione di "conducente" e aggiungono una definizione di "periodo di guida". Il Consiglio ha preferito la definizione originale di "conducente", più ampia, proposta dalla Commissione e ha giudicato contestabile e superflua la definizione di "periodo di guida". La posizione comune ritorna alla proposta iniziale della Commissione.

Emendamento 78 (in parte). L'emendamento reintroduce i due tipi di riposo settimanale ridotto (36 ore nella sede abituale; 24 ore al di fuori della sede abituale), prevedendo per i conducenti che operano su lunghe distanze una compensazione su un periodo di tre settimane. La Commissione ha accettato la reintroduzione dei due tipi di riposo settimanale ridotto, con una compensazione rapida per questi casi. Nell'ambito del compromesso sul riposo settimanale, la posizione comune riprende il regolamento (CEE) n. 3820/85 per quanto riguarda le misure di compensazione, evitando i due tipi di riposo settimanale ridotto.

Emendamento 42 (in parte). L'emendamento reintroduce il riposo giornaliero suddiviso da effettuare nell'arco delle 24 ore, che la Commissione ha accettato per dare maggiore libertà d'azione alle imprese. Anche la posizione comune include un periodo di riposo giornaliero suddiviso, ma non nel contesto previsto da questo emendamento.

Emendamenti 9-11, 60, 63 e 70. L'obiettivo di questi emendamenti era introdurre misure di applicazione del regolamento. La Commissione ne ha tenuto conto nel formulare la proposta relativa all'applicazione della normativa in materia di sicurezza stradale⁴ e (per gli emendamenti 9 e 70(a)) la sua proposta di modifica del regolamento (CEE) n. 3821/85 per autorizzare controlli su strada che risalgono ai 15 giorni precedenti. La posizione comune rispetta più rigorosamente l'obiettivo di questi ultimi due emendamenti autorizzando a partire dall'1.1.2008 controlli su strada che possono risalire fino ai 28 giorni precedenti.

4.3 Emendamenti respinti dalla Commissione ma ripresi nella posizione comune

Emendamento 20. L'emendamento riprende l'esenzione generale più ampia per veicoli speciali per usi medici ed è ripreso nella posizione comune.

Emendamenti 23, 24 e 58. I primi due emendamenti reinseriscono un'esenzione per i veicoli adibiti alla raccolta e alla consegna di latte da e presso le aziende agricole nonché l'elenco completo dei veicoli di pubblica utilità contenuto nell'attuale regolamento. L'emendamento

⁴ GU L 111 del 17.4.2004, pag. 75.

58 reintroduce l'esenzione per i veicoli adibiti al trasporto di rifiuti animali o di carcasse, sotto forma di deroga nazionale. La posizione comune conferma tutte le esenzioni come deroghe nazionali opzionali (articolo 13, paragrafo 1, lettere l), h) ed n)), mantenendo invece l'elenco ridotto di veicoli di pubblica utilità proposto dalla Commissione.

Emendamento 49. Questo emendamento sostituisce l'esenzione dalla responsabilità che può invocare un'impresa di trasporto in caso di infrazioni introducendo due nuovi requisiti: l'obbligo di tenere un registro dei periodi di guida e di verificare il tempo di lavoro totale del conducente. La posizione comune ha ripreso nell'articolo 19 bis il contenuto sostanziale di queste aggiunte.

4.4 Emendamenti respinti dalla Commissione e non ripresi nella posizione comune

Emendamento 6. Questo emendamento prevede che i controlli su strada riguardino il giorno in corso e i 27 giorni precedenti. La posizione comune continua a lasciare un certo potere discrezionale alle autorità preposte al controllo, ma prevede la possibilità di effettuare controlli sui 28 giorni precedenti a partire dall'1.1.2008.

Emendamento 8. Questo emendamento intende introdurre un termine per equipaggiare con un tachigrafo digitale tutti i veicoli in circolazione. Tuttavia, non tutti i veicoli considerati hanno caratteristiche di costruzioni tali da consentire l'installazione di un tachigrafo digitale.

Emendamento 13. Questo emendamento intende inserire nel regolamento i tempi massimi di lavoro settimanale previsti dalla direttiva settoriale sull'orario di lavoro (la direttiva 2002/15/CE). La posizione comune non riprende questo emendamento nella forma, ma nella sostanza, specificando all'articolo 6, paragrafo 2 che non si può superare il tempo massimo di lavoro.

Emendamento 19. Questo emendamento introduce un'esenzione generale per i veicoli utilizzati per trasporti umanitari.

Emendamento 22. Questo emendamento esclude i veicoli di peso massimo autorizzato non superiore a 3,5 tonnellate adibiti al trasporto di cose senza fini di lucro. Tuttavia, tutti i veicoli di peso non superiore a 3,5 tonnellate sono già esclusi dall'ambito di applicazione della proposta.

Emendamento 35. Questo emendamento reinsertisce l'intero articolo 5 del regolamento (CEE) n. 3820/85 concernente l'età minima dei conducenti di veicoli pesanti addetti al trasporto di merci o di viaggiatori. Tuttavia, queste disposizioni sono già state riprese nell'articolo 5 della direttiva 2003/59/CE⁵.

Emendamento 39. L'emendamento limita ai veicoli adibiti al trasporto urbano di passeggeri l'obbligo del conducente di registrare il periodo di guida svolto su veicoli che non ricadono nel campo di applicazione del regolamento. La posizione comune include la guida di tutti i veicoli commerciali che non rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento, stabilisce tuttavia che i periodi di guida in oggetto devono essere registrati come "altre mansioni".

⁵ GU L 226 del 10.9.2003, pag. 4.

Emendamento 83. Questo emendamento propone ogni quattro ore e mezza un'interruzione di 30 minuti, che può essere divisa in due periodi di 15 minuti. La posizione comune conserva l'interruzione di 45 minuti ma consente di dividerla in pause di almeno 15 minuti.

Emendamenti 55-57, 59. Questi emendamenti intendono introdurre deroghe nazionali per determinati gruppi di veicoli che sono stati soppressi nella proposta della Commissione. I veicoli in questione non sono stati ripresi nella posizione comune.

Emendamenti 67 e 69. Questi emendamenti introducono disposizioni giuridiche contrarie alle norme in materia di comitatologia.

Emendamento 68. Questo emendamento chiede alla Commissione di presentare una proposta per l'interpretazione uniforme di queste norme. Un approccio comune al riguardo sarà possibile grazie al nuovo comitato.

5- CONCLUSIONE

La Commissione ritiene che la posizione comune adottata all'unanimità 9.12.2004 non alteri gli obiettivi e lo spirito della sua proposta e può pertanto approvarla.