



Bruxelles, 6.6.2014
COM(2014) 337 final

**RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL
CONSIGLIO**

**sull'applicazione della deroga di cui all'articolo 8, paragrafo 6 *bis*, del regolamento (CE)
n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio (regola dei 12 giorni)**

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

sull'applicazione della deroga di cui all'articolo 8, paragrafo 6 *bis*, del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio (regola dei 12 giorni)

1. INTRODUZIONE

L'Unione europea (UE) ha istituito un quadro di normativo in materia sociale per i trasporti su strada di merci e passeggeri, finalizzato a evitare distorsioni della concorrenza, migliorare la sicurezza stradale e garantire condizioni di lavoro e di sicurezza appropriate per i lavoratori mobili dei trasporti su strada. Il 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 ("regolamento (CE) n. 561/2006")¹ prevede un insieme comune di requisiti minimi per l'UE relativi, tra altri aspetti, ai tempi di guida, alle interruzioni e ai periodi di riposo. Tali disposizioni si applicano a tutti i conducenti professionisti, sia dipendenti che autonomi, che effettuano operazioni di trasporto di merci o di passeggeri, soggetti a specifiche eccezioni e deroghe nazionali.

Come norma generale, l'articolo 8 del regolamento (CE) n. 561/2006 prevede che i conducenti comincino il periodo di riposo settimanale al più tardi dopo sei periodi di 24 ore dal termine del precedente riposo settimanale. Tuttavia, il regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 (rifusione)² ha introdotto una deroga a tale disposizione sul riposo settimanale. Conformemente al nuovo articolo 8, paragrafo 6 *bis*, i conducenti che effettuano un singolo servizio occasionale di trasporto internazionale di passeggeri possono rinviare il periodo di riposo settimanale al massimo di dodici periodi di 24 ore consecutivi (in appresso "la regola dei 12 giorni") a partire dal precedente riposo settimanale, purché sussistano determinate condizioni.

Per rispondere ad alcune preoccupazioni espresse al momento dell'adozione, l'articolo 8, paragrafo 6 *bis*, del regolamento (CE) n. 561/2006 specifica che la Commissione è tenuta a sorvegliare con attenzione il ricorso a detta deroga, a elaborare una relazione in cui valuta le conseguenze della stessa sulla sicurezza stradale e sugli aspetti sociali nonché, se opportuno, a proporre modifiche al regolamento in tale ambito. La presente relazione soddisfa tale obbligo di sorveglianza e presenta un quadro dell'uso della deroga alla regola dei 12 giorni negli Stati membri, nonché degli effetti riscontrati nell'ambito degli obiettivi principali del regolamento.

¹ GU L 102, dell'11.4.2006, pag. 1.

² GU L 300, del 14.11.2009, pag. 88.

2. CONTESTO

La regola dei 12 giorni è stata inizialmente introdotta dal regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada³. Ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 1, di detto regolamento:

(...)

Dopo un massimo di sei periodi di guida giornalieri, il conducente deve prendere un periodo di riposo settimanale come stabilito all'articolo 8, paragrafo 3.

Il periodo di riposo settimanale può essere rinviato alla fine del sesto giorno se la durata massima di guida nel corso dei sei giorni non supera il massimo corrispondente a sei periodi di guida giornalieri.

Nel caso di trasporti internazionali di viaggiatori diversi dai servizi regolari, i termini «sei» e «sesto» del secondo e terzo comma sono sostituiti rispettivamente da «dodici» e «dodicesimo».

Gli stati membri possono estendere l'applicazione del comma precedente ai trasporti nazionali di viaggiatori nel loro territorio, esclusi i servizi regolari.

Il regolamento è stato abrogato dal regolamento (CE) n. 516/2006, che non include tale disposizione e, di conseguenza, la regola dei 12 giorni non è più applicabile dall'11 aprile 2007, data dell'entrata in vigore del regolamento n. 561/2006. La modifica ha dato origine a intense discussioni tra diversi soggetti interessati. L'industria europea dei servizi turistici effettuati in autobus ha ritenuto la modifica uno sviluppo negativo e ha concluso un accordo con le parti sociali per reintrodurre la regola dei 12 giorni. La sfida principale è stata rappresentata dall'apportare una risposta alle preoccupazioni dell'industria circa un'organizzazione efficiente ed efficace sotto il profilo dei costi dei viaggi turistici effettuati in autobus, senza compromettere la sicurezza stradale e il benessere dei conducenti.

Una presentazione dettagliata della questione e delle argomentazioni pertinenti è stata illustrata in due studi, condotti in quel periodo. Lo studio "*The New Regulation on Driving and Rest Times: The Impact of the Abolition of the "12 Days Exception" for Buses*" (Il nuovo regolamento sui periodi di guida e di riposo: effetti dell'abolizione dell'"eccezione dei 12 giorni" per gli autobus)⁴, commissionato dal Parlamento europeo, ha fornito una valutazione degli effetti dell'abolizione della regola dei 12 giorni nei trasporti internazionali di passeggeri su strada, in particolare per quanto concerne le ripercussioni a livello economico, sociale e di sicurezza. In sintesi, nello studio si afferma che l'abolizione della regola dei 12 giorni avrebbe forti ripercussioni negative in termini economici, senza apportare effetti positivi significativi sulla sicurezza, né a livello sociale. Tra le opzioni politiche esaminate, è stata raccomandata la reintroduzione della deroga, associata a determinate misure di

³ GU L 370, del 31.12.1985, pag. 1.

⁴ [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/JOIN/2008/405378/IPOL-TRAN_ET\(2008\)405378_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/JOIN/2008/405378/IPOL-TRAN_ET(2008)405378_EN.pdf)

accompagnamento connesse alla sicurezza dei viaggi e alle condizioni di lavoro dei conducenti. Le misure di accompagnamento proposte concernevano, tra gli altri aspetti, l'effettiva applicazione dell'uso del tachigrafo digitale, l'applicazione della rotazione dei conducenti nelle imprese che effettuano viaggi internazionali, per limitare un carico di lavoro eccessivo, l'applicazione della direttiva 2003/59/CE sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri⁵ e la reintroduzione parziale della regola dei 12 giorni per le imprese di trasporto che rispettano specifici parametri di qualità e solo per i veicoli dotati di tachigrafo digitale. In seguito a questo studio, il Parlamento europeo ha votato una relazione d'iniziativa propria per reintrodurre la deroga dei 12 giorni.

Un riesame critico del suddetto studio è stato presentato nel documento "*Study of passenger transport by coach*" (Studio sui trasporti di passeggeri effettuati in autobus)⁶, commissionato successivamente dalla Commissione europea. In base alle conclusioni di tale riesame, lo studio iniziale del Parlamento europeo potrebbe avere sopravvalutato significativamente le ripercussioni economiche dell'abolizione della regola dei 12 giorni sottovalutando invece quelle in materia sociale. Nel riesame si conclude che le ripercussioni ambientali e sociali dell'eliminazione della regola dei 12 giorni sono limitate e si sollevano dubbi sulla positività degli effetti netti di tali ripercussioni. I due studi concordano sul fatto che, benché difficili da quantificare, gli effetti per la sicurezza stradale sono alquanto ridotti, poiché gli autobus sono già un mezzo di trasporto relativamente sicuro.

Le discussioni generali hanno portato alla reintroduzione della regola dei 12 giorni, assieme ad alcuni requisiti aggiuntivi. L'articolo 29 del regolamento (CE) n. 1073/2009 recita quanto segue:

"All'articolo 8 del regolamento (CE) n. 561/2006 è inserito il paragrafo seguente:

"6 bis. «In deroga alle disposizioni del paragrafo 6, il conducente che effettua un singolo servizio occasionale di trasporto internazionale di passeggeri, quale definito nel regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus, può rinviare il suo periodo di riposo settimanale di dodici periodi di 24 ore consecutivi al massimo a partire dal precedente periodo di riposo settimanale regolare, a condizione che:

a) il servizio abbia una durata di almeno 24 ore consecutive in uno Stato membro o in un paese terzo a cui si applica il presente regolamento diverso da quello in cui il servizio ha avuto inizio;

b) dopo il ricorso alla deroga il conducente usufruisca di:

⁵ GU L 226 del 10.9.2003, pag. 4.

⁶ http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/doc/2009_06_passenger_transport_by_coach.pdf.

i) due regolari periodi di riposo settimanale; oppure

ii) un periodo regolare di riposo settimanale ed un periodo ridotto di riposo settimanale di almeno 24 ore. La riduzione è tuttavia compensata da un equivalente periodo di riposo ininterrotto entro la fine della terza settimana successiva al termine del periodo di deroga;

c) dopo il 1° gennaio 2014, il veicolo sia munito di un apparecchio di controllo conformemente ai requisiti dell'allegato I B del regolamento (CEE) n. 3821/85; nonché;

d) dopo il 1° gennaio 2014, in caso di guida tra le 22:00 e le 6:00, vi siano più conducenti a bordo del veicolo oppure il periodo di guida di cui all'articolo 7 sia ridotto a tre ore.

La Commissione sorveglia con attenzione il ricorso a detta deroga al fine di garantire che siano rispettate condizioni molto rigorose di sicurezza stradale, in particolare controllando che il tempo di guida complessivamente accumulato durante il periodo coperto dalla deroga non sia eccessivo. Entro il 4 dicembre 2012, la Commissione elabora una relazione in cui valuta le conseguenze della deroga per quanto riguarda la sicurezza stradale e gli aspetti sociali. Qualora lo ritenga opportuno, la Commissione propone le relative modifiche al presente regolamento".

La regola dei 12 giorni, nella sua forma attuale, è applicabile dal 4 giugno 2010. Da allora si sono tenute discussioni in merito ai requisiti secondo cui tale disposizione può essere applicata e, in particolare, sul requisito che prevede che il trasporto effettuato dal conducente debba essere internazionale. Durante la recente revisione del regolamento (CEE) n. 3821/85⁷, il Parlamento europeo ha proposto di applicare la regola anche ai viaggi nazionali, ritenendo che gli effetti sulla sicurezza stradale non siano correlati alla natura internazionale del trasporto. Nel corso del processo legislativo gli Stati membri non hanno ritenuto opportuno introdurre tale modifica e la disposizione di cui all'articolo 8, paragrafo 6 *bis*, è rimasta inalterata.

Nello stesso contesto, durante i negoziati di adesione, l'Islanda ha richiesto una deroga a tale disposizione per consentire l'applicazione della regola anche ai trasporti nazionali. Le argomentazioni fornite a sostegno della richiesta riguardavano le caratteristiche geografiche del paese, situato a grande distanza dall'Europa continentale, la particolare dispersione della popolazione sul territorio nonché l'importanza dell'industria del turismo per l'economia islandese. Durante i negoziati, la Commissione ha respinto la richiesta affermando che tale deroga non si applica ad altri Stati membri e che, nonostante le specificità geografiche, i trasporti nazionali in Islanda possono essere organizzati in modo tale da rispettare la disposizione generale che prevede l'obbligo di effettuare un riposo dopo sei periodi di guida di

⁷ Abrogato dal regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014. GU L 60 del 28.2.2014, pag. 1.

24 ore. Inoltre, la disposizione in questione non ha conseguenze sul turismo in Islanda, esposto solo marginalmente alla concorrenza internazionale.

3. RACCOLTA DEI DATI

Per raccogliere le informazioni necessarie per la presente relazione, nel luglio 2012 la Commissione ha inviato una serie di domande agli Stati membri. Lo stesso questionario è stato inviato altresì alle parti sociali dell'UE del settore dei trasporti su strada, ossia l'International Road Union (IRU), in quanto organizzazione dei datori di lavoro, e la European Transport Workers' Federation (ETF), che rappresenta i lavoratori del settore.

Il questionario riguardava diverse tematiche, al fine di valutare i possibili effetti della deroga negli ambiti menzionati nel regolamento (CE) n. 516/2006. Le domande sono state formulate in modo da poter fornire risposte sia quantificabili che descrittive, lasciando a Stati membri/parti sociali la possibilità di scegliere la modalità di risposta.

Le prime due domande erano volte a verificare se gli Stati membri sorvegliano il ricorso alla deroga, mediante la conservazione di dati statistici o di altre fonti. La terza domanda concerneva la sicurezza stradale e gli effetti della deroga su tale aspetto. La quarta domanda riguardava la questione della promozione del turismo e dell'uso di mezzi di trasporto eco-compatibili, mentre la quinta era incentrata sugli effetti della deroga su una concorrenza equa nel settore del trasporto su strada. La sesta domanda richiedeva di fornire una valutazione riguardo al benessere dei conducenti. Nelle due ultime domande si è chiesto agli Stati membri/alle parti sociali di presentare le loro considerazioni generali sulla disposizione in questione, nonché altre eventuali osservazioni o proposte.

Alla fine del 2013 la Commissione aveva ricevuto le risposte di 23 Stati membri, nonché delle organizzazioni di datori di lavoro e di lavoratori summenzionate. Da allora, non sono state ricevute ulteriori informazioni, nonostante i solleciti. Una tabella complessiva delle risposte pervenute è inclusa nell'allegato II della presente relazione. Si osserva che, per quanto riguarda la Romania, sono state inviate risposte sia dall'autorità romena dei trasporti (ARR) che dall'ispettorato per il controllo dei trasporti su strada (ISCTR). Entrambe le autorità sono responsabili del controllo dall'applicazione della norma (l'ARR sino al 4 dicembre 2011 e l'ISCTR in seguito).

4. ANALISI DEI DATI

Dei 23 Stati membri che hanno risposto al questionario, otto non hanno fornito dati numerici per le domande dalla 2 alla 7, a causa della mancanza di informazioni che potessero avvalorare una risposta quantificabile. Il numero limitato di dati quantificabili ricevuti (15 casi) non consente di effettuare un'analisi statistica approfondita. Tuttavia, in base alle risposte date e tenendo conto delle parti descrittive del questionario, è possibile trarre alcune conclusioni. L'analisi esposta in seguito riprende la struttura del questionario e gli elementi esaminati in ogni domanda.

4.1. Disponibilità di dati – Frequenza del ricorso alla deroga

Nessuno degli Stati membri che hanno risposto al questionario conserva dati statistici sull'applicazione della regola dei 12 giorni, né sul rispetto dei limiti del tempo di guida nel periodo interessato dalla deroga. La legislazione vigente non impone tale obbligo agli Stati membri e la mancanza di sorveglianza da parte delle autorità nazionali competenti non garantisce loro la possibilità di avere un quadro completo della situazione attuale nell'ambito in questione. Nonostante non sia previsto alcun obbligo di sorveglianza sistematica del ricorso alla deroga, alcuni Stati membri hanno fornito i dati corrispondenti, in base ai quali nella maggior parte dei casi il ricorso alla deroga non è frequente. In cinque Stati membri (EE, LT, LV, LU, SE), la frequenza del ricorso occupa una posizione centrale nella scala indicata (3 su una scala da 0 a 5), mentre in tutti gli altri casi i dati riportati indicano un uso meno frequente della disposizione. Tra le motivazioni date per il ricorso limitato alla norma rientrano la natura restrittiva della disposizione (unico viaggio internazionale seguito da prolungato periodo di riposo) e la mancanza di conoscenza della disposizione da parte degli operatori/autisti.

4.2. Effetti sulla sicurezza stradale

La maggioranza degli Stati membri che hanno fornito risposte quantificate a questa domanda ha indicato che la disposizione non ha ripercussioni negative sulla sicurezza stradale. D'altra parte, due Stati membri (BE, LT) hanno indicato considerevoli effetti negativi (4 su una scala da 0 a 5) che, tuttavia, non sono basati su statistiche relative agli incidenti, ma sull'ipotesi che la guida continua per 12 giorni possa avere ripercussioni dirette sulla stanchezza del conducente, il che comprometterebbe di conseguenza la sicurezza stradale. La stessa posizione è stata assunta nella risposta dell'ETF, che ha indicato ripercussioni negative ancor maggiori, sulla base della presunta stanchezza dei conducenti. Le restanti risposte pervenute indicano effetti negativi minimi, sempre in base a un'ipotesi analoga e non a dati effettivi relativi agli incidenti. L'IRU ha indicato un effetto nullo sulla sicurezza stradale, sottolineando che in tali viaggi il tempo di guida quotidiano è piuttosto breve.

4.3. Effetti sulla promozione del turismo e uso di mezzi di trasporto eco-compatibili

Mentre alcuni Stati membri (AT, BE, DK, NL, PL, ES) e l'EFT ritengono che non vi siano ripercussioni sul turismo e l'ambiente, gli altri Stati membri che hanno dato risposte quantificate a questa domanda hanno indicato effetti positivi. Tre Stati membri (LU, RO, SE) hanno indicato effetti molto positivi (4-5 su una scala da 0 a 5), adducendo come motivazione il fatto che la norma permette di ridurre i costi per i passeggeri, di migliorare l'organizzazione dei viaggi e di accrescere la qualità degli autobus utilizzati in tali trasporti. Altri quattro Stati membri (BG, EE, LV, SI) hanno indicato notevoli effetti positivi (3 su una scala da 0 a 5) per ragioni analoghe. L'IRU ha indicato ripercussioni positive limitate, a causa della natura restrittiva della deroga, che la rende attrattiva soltanto per le imprese di trasporti.

4.4. Effetti sulla concorrenza

La maggior parte degli Stati membri e l'IRU hanno espresso pareri neutrali in merito a tale aspetto. Tuttavia, uno Stato membro (BG) ha indicato effetti piuttosto negativi in termini di distorsione della concorrenza, dovuti al fatto che la deroga si applica solo alle operazioni

internazionali occasionali e non a quelle regolari, facendo pertanto una discriminazione tra le due. Altri cinque Stati membri (HU, LT, LV, LU, SE) si sono dimostrati molto più positivi, affermando che la flessibilità prevista dalla deroga offre maggiori opportunità alle imprese di operare senza infrangere le norme e permette inoltre che ne beneficino anche le piccole imprese.

4.5. Effetti sul benessere dei conducenti

Riguardo a questa domanda, dal lato dei lavoratori è stata assunta una posizione decisamente negativa, motivata dal fatto che la deroga permette lunghi viaggi che hanno un'influenza diretta sulla salute dei conducenti, principalmente per la stanchezza accumulata. Anche tre altri Stati membri (AT, BE, RO⁸) hanno assunto una posizione simile, anche se in modo molto meno incisivo, e hanno indicato ripercussioni negative. D'altra parte, alcuni Stati membri (EE, LU, RO⁹, SE) considerano la questione da una diversa prospettiva, affermando che la disposizione permette ai conducenti di effettuare periodi di riposo più lunghi, in genere a casa con la famiglia. Diversa è la posizione dei datori di lavoro, che considerano i lunghi periodi di riposo di compensazione effettuati dopo il ricorso alla deroga una perdita di guadagno per i conducenti, in particolare durante le brevi stagioni turistiche, prediligendo la deroga nella sua forma precedente.

4.6. Considerazioni generali sulla disposizione

In linea con le risposte date a ogni singolo punto del questionario, la maggior parte degli Stati membri che hanno risposto a questa domanda ha dimostrato di avere un'impressione positiva generale della disposizione e, in alcuni casi, molto positiva (HU, LU, SE, LV, EE). L'IRU ha assunto una posizione meno positiva al riguardo, ritenendo che la versione attuale della deroga susciti meno interesse della precedente per la natura eccessivamente restrittiva. Gli Stati membri che hanno presentato osservazioni negative sulla norma sono essenzialmente quelli che hanno problemi in materia di sicurezza stradale (AT, BE, LT). L'ETF ritiene che la deroga non apporti alcun valore aggiunto, che la sua applicazione dovrebbe essere limitata, al fine di controllarne le ripercussioni negative, e che non dovrebbe essere concessa una maggiore flessibilità.

4.7. Ulteriori osservazioni/proposte

In questa parte del questionario gli Stati membri hanno potuto presentare liberamente osservazioni e proposte riguardo alla deroga in questione. Nonostante la libertà prevista, le risposte ricevute sono state alquanto limitate. Alcuni Stati membri (BG, DE, LU, UK), pur non condividendo necessariamente gli stessi obiettivi, sono disposti a prendere in considerazione criteri più flessibili e una determinata estensione della deroga alle operazioni nazionali o ai servizi internazionali regolari. Secondo uno Stato membro (ES), la deroga dovrebbe essere resa applicabile al trasporto di merci. In tal modo, si accrescerebbe l'efficienza di un'impresa, dato che il veicolo rientrerebbe alla sede in tempi molto più brevi, e migliorerebbe le condizioni di lavoro, consentendo ai conducenti di trascorrere il riposo

⁸ Ispettorato nazionale per il controllo del trasporto su strada (ISCTR).

⁹ Autorità rumena dei trasporti su strada (ARR).

settimanale nelle loro case. Altri Stati membri sono contrari a tale prospettiva (AT) o ritengono che la disposizione dovrebbe essere modificata, tenendo conto del trasporto di merci (LT). Altre questioni sollevate riguardano i problemi pratici relativi alla sicurezza stradale (BE) e alla compatibilità con le norme dell'UE in materia sociale e con quelle dell'accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR) (FI). L'ETF si è opposto fermamente all'elaborazione di disposizioni distinte in materia sociale per il trasporto di passeggeri, osservando che un tale sviluppo comporterebbe sistemi più complessi e notevoli problemi di attuazione e comprometterebbe altresì gli obiettivi generali delle norme riguardanti i periodi di guida e di riposo. D'altro canto, l'IRU ritiene che l'industria necessiti urgentemente di disposizioni più pratiche e di una maggiore flessibilità per tutti i tipi di servizi nazionali e internazionali sostenendo fermamente l'estensione del campo di applicazione della deroga, al fine di includere anche le operazioni nazionali.

5. CONCLUSIONI

Nonostante la mancanza di dati effettivi, in base all'analisi esposta nella presente relazione posso essere tratte alcune conclusioni sugli effetti dell'applicazione della deroga sulla sicurezza stradale e sulle condizioni di lavoro nel settore dei servizi di trasporto internazionale di passeggeri.

Secondo la maggior parte degli Stati membri e per il versante dei datori di lavoro, non vi sono indicazioni concrete di ripercussioni negative effettive sulla sicurezza stradale. Dal canto loro, i lavoratori hanno indicato che i periodi di guida giornalieri di 12 ore consecutive possono comportare un cumulo di stanchezza eccessivo per il conducente. Tuttavia, non sono state fornite prove che dimostrino che il peggioramento della sicurezza stradale è dovuto al ricorso alla deroga. D'altra parte, i datori di lavoro ritengono che in questo tipo di operazione il tempo di guida sia generalmente inferiore ai limiti massimi fissati dalla legislazione. La specificità dei servizi di autobus internazionali rappresenta il concetto principale che ha sotteso l'introduzione della deroga.

Per quanto concerne gli altri ambiti esaminati, nello specifico il turismo, l'ambiente, una concorrenza non distorta e il benessere dei conducenti, le risposte ricevute includono valutazioni sia positive che negative, con una prevalenza di considerazioni positive, tranne che per la questione della qualità di vita dei conducenti. Su questo ultimo punto entrambe le parti dell'industria hanno indicato conseguenze negative, sebbene per ragioni differenti e che concernono diversi aspetti del benessere dei conducenti. Mentre i lavoratori hanno posto l'accento sulla conseguenza negativa rappresentata dalla maggiore stanchezza dei conducenti per la posticipazione del riposo settimanale, i datori di lavoro hanno sottolineato la possibilità limitata dei conducenti di ottenere guadagni superiori a causa dell'obbligatorietà di un lungo riposo settimanale di compensazione dopo il ricorso alla deroga. Tra gli aspetti positivi della deroga rientrano: la riduzione dei costi per i turisti, l'uso di veicoli migliori per viaggi internazionali di lunga distanza, maggiori opportunità per le imprese, incluse quelle di piccole dimensioni, e una migliore organizzazione dei periodi di riposo dei conducenti, con la

possibilità di trascorrere più tempo a casa. La maggior parte delle critiche sono state sollevate per il carattere restrittivo della regola dei 12 giorni, mentre la nozione di deroga è stata approvata.

È opportuno osservare che la natura contraddittoria delle risposte ricevute alla maggior parte delle domande è indice delle differenze di percezione della misura. Un esempio significativo riguarda il parere espresso dalle due parti dell'industria che hanno partecipato all'indagine. Mentre i rappresentanti dei datori di lavoro considerano i requisiti aggiuntivi della deroga il principale ostacolo alla sua corretta attuazione, i rappresentanti dei conducenti ritengono inaccettabile qualsivoglia tentativo di indebolire tali disposizioni o di estendere il campo di applicazione della deroga.

Dopo aver analizzato i pareri espressi dagli Stati membri e dalle parti sociali e tenendo presente determinate esigenze del mercato, quali la semplificazione delle norme e un'attuazione efficace sotto il profilo dei costi, la Commissione non ritiene opportuno apportare modifiche alla legislazione pertinente. L'attuale sistema, risultato di lunghe discussioni, non presenta particolari problemi ed è ampiamente conosciuto tra i soggetti interessati. La Commissione continuerà ad adoperarsi, in cooperazione con gli Stati membri, per migliorare ulteriormente la messa in atto delle norme esistenti, in particolare per quanto concerne la corretta applicazione delle deroghe.

La Commissione invita gli Stati membri e le parti sociali a proseguire la sorveglianza dell'attuazione della deroga dei 12 giorni, nonché dei relativi effetti sulla sicurezza stradale e sugli aspetti sociali, e, se lo riterrà opportuno, tornerà sulla questione.