



Bruxelles, 1° giugno 2017
(OR. en)

**Fascicolo interistituzionale:
2017/0121 (COD)**

9671/17
ADD 1

TRANS 215
SOC 441
EMPL 342
MI 456
COMPET 450
CODEC 926
IA 96

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	1° giugno 2017
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	SWD(2017) 187 final
Oggetto:	DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE SINTESI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO che accompagna il documento 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 e Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda le prescrizioni di applicazione e fissa norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento SWD(2017) 187 final.

All.: SWD(2017) 187 final

Bruxelles, 31.5.2017
SWD(2017) 187 final

DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE

SINTESI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO

che accompagna il documento

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

e

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda le prescrizioni di applicazione e fissa norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada

{COM(2017) 277 final}

{COM(2017) 278 final}

{SWD(2017) 184 final}

{SWD(2017) 185 final}

{SWD(2017) 186 final}

Scheda di sintesi (max 2 pagine)

Valutazione d'impatto di una proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 sui tempi di guida, le interruzioni e i periodi di riposo dei conducenti, e di una proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2006/22/CE relativa alle norme di applicazione e stabilisce norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE relativa al distacco di conducenti nel settore del trasporto su strada.

A. Necessità di intervento

Qual è il problema e perché si pone al livello dell'UE?

I principali problemi individuati sono:

- condizioni sociali e di lavoro dei conducenti inadeguate;
- distorsioni della concorrenza tra trasportatori.

Tali problemi derivano da:

- carenze della legislazione sociale vigente nel settore dei trasporti su strada (periodi di guida, di lavoro e di riposo dei conducenti);
- attuazione inefficiente delle disposizioni in materia di distacco dei lavoratori nel settore dei trasporti su strada.

Essi sono inoltre connessi ai problemi delle società di comodo e del cabotaggio illegale affrontati in un'altra valutazione d'impatto¹. In assenza di un intervento dell'UE, si prevede che questi problemi persistano e si accentuino.

Quali sono gli obiettivi da conseguire?

Gli obiettivi generali dell'intervento sono i seguenti:

- garantire ai conducenti adeguate condizioni di lavoro e protezione sociale;
- evitare le distorsioni della concorrenza;
- contribuire alla sicurezza stradale.

Gli obiettivi specifici sono i seguenti:

- chiarire e adattare le norme dell'UE in materia sociale applicabili ai trasporti su strada (compreso il distacco dei lavoratori);
- permettere un'interpretazione e un'applicazione uniformi delle norme;
- agevolare l'applicazione transfrontaliera della legislazione in materia sociale sistematica ed efficace sotto il profilo dei costi;
- rafforzare la cooperazione tra gli Stati membri.

L'obiettivo globale è stabilire un equilibrio tra la necessità di garantire la tutela dei diritti dei lavoratori e facilitare la libera prestazione di servizi transfrontalieri per i trasportatori.

Qual è il valore aggiunto dell'azione a livello di UE (sussidiarietà)?

Le carenze a livello normativo possono difficilmente essere risolte in assenza di un'azione dell'UE. Gli sforzi compiuti finora dagli Stati membri e dalla Commissione per assicurare una comprensione comune e un'applicazione sistematica delle norme appaiono inefficaci. L'azione dell'UE è pertanto giustificata dalla necessità di fornire una soluzione a livello dell'Unione e prevenire la proliferazione di misure nazionali divergenti. Il valore aggiunto dell'UE è fornire norme chiare ed equilibrate che siano attuate ed applicate in modo uniforme. Questo obiettivo non è conseguibile a livello di Stati membri.

B. Soluzioni

Quali sono le varie opzioni per conseguire gli obiettivi? È stata preferita un'opzione? In caso negativo, perché?

Pacchetto strategico 1 - Chiarimento del quadro giuridico e miglioramento della cooperazione: misure volte a chiarire le ambiguità senza modificare la sostanza delle norme e a migliorare la cooperazione tra le autorità preposte all'applicazione senza costi eccessivi.

Pacchetto strategico 2 - Forte attenzione per l'applicazione delle norme e modifica degli obblighi: oltre alle misure del PS1, questo pacchetto strategico comprende misure volte ad adeguare determinate norme e a rafforzare l'applicazione delle norme in generale e ciò potrebbe comportare costi di regolamentazione.

Pacchetto strategico 3 - Modifiche mirate della legislazione in materia sociale: modifiche significative delle attuali disposizioni e introduzione di deroghe all'ambito di applicazione della legislazione per determinate attività.

Il pacchetto strategico 2 è l'opzione preferita per quanto riguarda il rafforzamento dell'applicazione delle norme

¹ Revisione del regolamento (CE) n. 1071/2009 relativo all'accesso all'attività di trasportatore su strada e del regolamento (CE) n. 1072/2009 relativo all'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada

e il chiarimento del quadro giuridico dell'UE.

Il pacchetto strategico 4 è orizzontale e preveda norme settoriali in materia di distacco nel settore dei trasporti: contiene misure che rendono meno onerose le prescrizioni amministrative e in materia di controllo e quattro varianti che corrispondono a 4 soglie: 3 giorni al mese (PS4a), 5 giorni (PS4b), 7 giorni (PS4c) e 9 giorni (PS4d) per una durata totale accumulata delle attività svolte nei paesi ospitanti sotto alla quale i conducenti non dovrebbero scendere in virtù di una piena applicazione della direttiva sul distacco dei lavoratori. L'onere amministrativo è ridotto in modo significativo a prescindere dalla soglia. I costi di conformità per i trasportatori sono più bassi per le soglie più elevate. Dal punto di vista dei lavoratori, le soglie temporali inferiori hanno maggiori effetti positivi in termini di miglioramento delle condizioni sociali e di lavoro dei conducenti e dell'attrattività del lavoro. Considerando i vari impatti di ogni opzione e la difficoltà di confrontarli, l'opzione da scegliere dipende da una decisione politica.

Quali sono le opinioni dei diversi portatori di interessi? Chi sono i sostenitori delle varie opzioni?

Il PS1 è l'opzione meno apprezzata da tutti i gruppi di soggetti interessati. Il PS2 è ampiamente sostenuto dai trasportatori e dai conducenti in quanto contiene misure che consentono un'organizzazione delle operazioni di trasporto più efficiente, norme più favorevoli e più adeguate in materia di periodi di lavoro e di riposo e un'applicazione più efficace e uniforme. I sindacati e le autorità nazionali esprimono pareri contrastanti. Il PS3 incontra il favore del settore del trasporto con autobus (principalmente nell'UE-15). I sindacati appoggiano una sola misura del PS3 (interdizione della retribuzione basata sui risultati) e respingono le altre misure. Il PS4 è appoggiato dall'industria e dalla maggior parte degli Stati membri in quanto fornisce soluzioni chiare e proporzionate per l'applicazione delle disposizioni in materia di distacco. I sindacati e tre Stati membri si oppongono alla soluzione delle soglie temporali che provocano la piena applicazione della direttiva relativa al distacco dei lavoratori.

C. Impatto dell'opzione preferita

Quali sono i vantaggi dell'opzione prescelta?

- Miglioramento delle condizioni di lavoro e di riposo dei conducenti grazie a norme più flessibili e più adeguate, chiarezza sulle tariffe salariali e altre condizioni di protezione sociale applicabili in caso di lavoro all'estero, condizioni di riposo migliori, periodi di lontananza dal proprio domicilio più corti.
- Miglioramento della capacità dei trasportatori di organizzare il lavoro dei conducenti in modo più efficiente;
- Risparmi per i trasportatori in termini di costi amministrativi nell'ordine di 785 milioni di EUR/anno
- Aumento della retribuzione dei conducenti coinvolti in operazioni di trasporto in Stati membri con tariffe salariali più elevate;
- Certezza giuridica e coerenza nell'applicazione.

Quali sono i costi dell'opzione preferita (se ne esiste una, altrimenti delle opzioni principali)?

- Minimo aumento a breve termine dei costi di applicazione per le autorità compensati nel lungo termine da un'applicazione più efficiente;
- Minimo aumento a breve termine dei costi amministrativi e di adempimento per i trasportatori dovuti all'obbligo di provvedere ad un alloggio per il periodo di riposo settimanale regolare, alla probabile necessità di assumere nuovi conducenti e all'applicazione dei salari più elevati degli Stati membri ospitanti.

Quali sono gli effetti sulle PMI e sulla competitività?

La maggior parte delle misure non dovrebbe produrre particolari effetti sulle PMI. Tuttavia, l'obbligo di alloggio per i conducenti e le modifiche al calcolo dell'orario di lavoro settimanale può ripercuotersi maggiormente sulle microimprese che hanno minore flessibilità nell'organizzare le operazioni per evitare l'aumento dei costi. Per contro, la prevista riduzione dei costi amministrativi e di adempimento connessi all'applicazione delle disposizioni relative al distacco sarà più significativo per le imprese di piccole dimensioni, in particolare per quelle dell'UE-13.

L'impatto sui bilanci e sulle amministrazioni nazionali sarà considerevole?

No, vi sarà solo un lieve aumento a breve termine dei costi di applicazione compensato nel più lungo termine dai risparmi ottenuti grazie a controlli più efficaci.

Sono previsti altri effetti significativi?

Nessun effetto ambientale significativo né ripercussioni sul livello generale di occupazione nell'UE. Sinergie con l'iniziativa sull'accesso al mercato del trasporto su strada: 1) maggiore efficienza dell'applicazione, 2) maggiore efficienza nella lotta contro pratiche occupazionali illecite.

Proporzionalità

L'opzione preferita si limita a quanto è necessario al fine di risolvere il problema di base e conseguire gli obiettivi dell'iniziativa. L'iniziativa propone una soluzione equilibrata e proporzionata ai problemi interconnessi in materia sociale e di concorrenza.

D. Tappe successive**Quando saranno riesaminate le misure proposte?**

La valutazione ex-post sarà effettuata in base a un ciclo programmatico (5-7 anni).