



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 12.10.2007
COM(2007) 622 definitivo

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

sull'applicazione nel biennio 2003-2004 del regolamento (CEE) n. 3820/85 relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada
(23^a relazione della Commissione sull'applicazione della legislazione sociale nel settore dei trasporti su strada)

{SEC(2007) 1359}

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

sull'applicazione nel biennio 2003-2004 del regolamento (CEE) n. 3820/85 relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada
(23ª relazione della Commissione sull'applicazione della legislazione sociale nel settore dei trasporti su strada)

SINTESI

La presente relazione è la quinta di una serie di relazioni della Commissione riguardanti l'applicazione del regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada. Il regolamento riguarda 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 accompagnamento¹ 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.

Affinché la Commissione europea possa elaborare una relazione sull'applicazione delle disposizioni del regolamento, gli Stati membri devono presentare ogni due anni le informazioni necessarie, avvalendosi di un formulario standard. La presente relazione è frutto della compilazione e dell'analisi dei dati forniti dagli Stati membri, desunti dalle ispezioni e dalle attività di controllo degli Stati membri nel periodo 2003-2004 con riferimento a quanto disposto dal regolamento (CEE) n. 3820/85. Oltre a presentare le statistiche più significative e gli sviluppi principali del settore, la relazione contiene anche le osservazioni degli Stati membri sull'attuazione del regolamento.

Pur essendo tenuti dal regolamento a comunicare le dovute informazioni, alcuni Stati membri non le hanno fornite entro il termine prestabilito, mentre altri non si sono attenuti al formato standard richiesto. Vi è stato un paese che ha fornito i propri dati solo dopo che è stata avviata una procedura d'infrazione nei suoi confronti. Tutti questi elementi hanno ritardato la stesura di questa relazione biennale da parte della Commissione. **Affinché ciò non accada con la prossima relazione, è di fondamentale importanza che le relazioni degli Stati membri relative agli anni 2005-2006 pervengano alla Commissione entro il 30 settembre 2007. Tali relazioni dovranno contenere, per la prima volta, informazioni sull'attuazione della direttiva sull'orario di lavoro 2002/15/CE, 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.**

Dall'analisi dei dati pervenuti si ricava che in cinque Stati membri (Belgio, Germania, Francia, Lussemburgo e Austria) il numero dei giorni di lavoro controllati è aumentato. Negli altri paesi è invece diminuito, pur rimanendo comunque al di sopra del livello minimo

¹ GU L 325 del 29.11.1988, pag. 5.

previsto*. Nell'insieme, il numero complessivo medio dei giorni lavorativi controllati (di cittadini nazionali e stranieri) nel periodo 2003-2004 è sceso a 2,3 milioni, rispetto ad una media di 2,6 milioni nel periodo di riferimento precedente.

In tutti gli Stati membri, eccetto in Svezia e Portogallo, il numero dei controlli relativi ai giorni lavorativi dei conducenti professionali ha superato la soglia di base dell'1%, mentre in Germania, Spagna, Francia, Lussemburgo e Malta è stato superato il 2%. Anche la Norvegia e la Svizzera hanno nettamente oltrepassato il 2%.

In vari Stati membri è continuato ad aumentare il numero totale delle infrazioni accertate, in alcuni di essi in modo significativo. Sono in genere aumentate le infrazioni alle disposizioni sui periodi di interruzione e riposo, mentre sono diminuite quelle relative ai periodi di guida. Il numero totale medio delle infrazioni rilevate è rimasto costante. Per ogni 100 giorni lavorativi controllati, gli organismi europei garanti dell'applicazione della normativa hanno individuato in media 2,8 violazioni, numero che corrisponde allo stesso livello del periodo 2001-2002. Vi sono tuttavia grandi differenze tra gli Stati membri: in alcuni il tasso di accertamento è superiore a 5, mentre in altri è inferiore a 1.

La situazione dovrebbe migliorare notevolmente con la nuova legislazione sui periodi di guida e di riposo nel settore dei trasporti su strada², entrata in vigore in parte il 1° maggio 2006 e in parte l'11 aprile 2007. Questa nuova normativa costituisce una base solida per il settore e per coloro preposti alla sua esecuzione. Offre un approccio mirato, basato sulla valutazione dei rischi, rafforza la collaborazione tra gli Stati membri e conferisce alla Commissione competenze di esecuzione che essa esplicherà con l'ausilio di un comitato di regolamentazione. Occorre ora impegnarsi per attuare in modo efficace ed armonizzato queste norme sociali più soddisfacenti.

* Considerando tuttavia le modifiche legislative in vigore dal 1° aprile 2007, il numero dei giorni lavorativi da controllare dovrà aumentare del 2% in ogni Stato membro nel 2008.

² 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); 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).

1. INTRODUZIONE

La presente relazione, che riguarda il biennio 2003-2004, si basa sulle informazioni fornite dagli Stati membri mediante il formulario standard introdotto in conformità della decisione della Commissione del 22 febbraio 1993³.

Tutti gli Stati membri hanno utilizzato il formulario standard per trasmettere i loro dati alla Commissione. Le risposte si sono rivelate per la maggior parte complete, ma non ancora uniformi, e alcuni dati trasmessi erano frammentari o incompleti. Vi è stato un paese che ha trasmesso le proprie risposte in ritardo, mentre un altro ha fornito la relazione solo dopo che è stata avviata una procedura d'infrazione nei suoi confronti. Alcuni Stati membri hanno fornito dati parziali. Tutto ciò ha ritardato la stesura della relazione e ha compromesso la possibilità di un confronto tempestivo ed efficace delle statistiche.

Gli Stati membri che sono entrati nell'Unione europea nel 2004 non erano ancora soggetti all'obbligo di presentare relazioni per il periodo 2003-2004. L'Ungheria, tuttavia, ha presentato una relazione che copre tutto il periodo e Malta ha fornito dati sul periodo che va dalla data d'adesione alla fine del periodo di riferimento, ovvero dall'1.5.2004 al 31.12.2004.

La Commissione ha ricevuto anche le relazioni della Norvegia e della Svizzera.

2. TABELLE RIEPILOGATIVE

2.1. Controlli: sintesi

Numero di giorni di lavoro effettivamente controllati rispetto al numero minimo stabilito

| 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 | 464 904 | 611 790 | 299 277 | 911 067 | 1,96 |
| Belgio ⁴ | 726 000 | 1 028 094 | 200 642 | 1 228 736 | 1,69 |
| Danimarca | 220 000 | 284 954 | 28 624 | 313 578 | 1,43 |
| Finlandia | 297 000 | 340 885 | 39 801 | 380 686 | 1,28 |
| Francia | 2 505 000 | 6 143 979 | 1 215 203 | 7 359 182 | 2,94 |

³ GU L 72 del 25.3.1993, pag. 33.

⁴ Queste cifre non includono i dati sui controlli svolti dagli ispettori sociali e dalla polizia poiché non erano disponibili in forma disaggregata.

| | | | | | |
|-------------------------|-----------|-----------|-----------|------------|---------------------|
| Germania | 2 987 237 | 8 325 897 | 6 787 877 | 15 113 774 | 5,06 |
| Grecia | 10 705 | 54 211 | 5 155 | 59 366 | (5,55) ⁵ |
| Ungheria | 560 002 | 669 819 | 148 155 | 817 974 | 1,46 |
| Irlanda | 721 524 | 852 167 | 9 248 | 861 415 | 1,19 |
| Italia | 2 818 497 | 5 121 603 | 194 565 | 5 316 168 | 1,89 |
| Lussemburgo | 49 455 | 166 382 | 31 204 | 197 586 | 4,00 |
| Paesi Bassi | 544 212 | 498 801 | 64 248 | 563 049 | 1,03 |
| Malta ⁶ | 128 | 795 | 16 | 811 | 6,34 |
| Portogallo ⁷ | 585 077 | 123 864 | 866 | 124 760 | 0,21 |
| Spagna | 2 169 600 | 4 093 346 | 419 854 | 4 513 200 | 2,08 |
| Svezia | 484 000 | 398 733 | 75 862 | 474 595 | 0,98 |
| Regno Unito | 2 203 049 | 3 586 801 | 236 706 | 3 823 507 | 1,74 |
| Norvegia | 320 000 | 873 778 | 94 788 | 968 566 | 3,03 |
| Svizzera ⁸ | 204 397 | 846 000 | 158 073 | 1 004 073 | 4,91 |

2.2. Infrazioni: sintesi

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

Ripartizione per Stato membro

| Stato membro | Passeggeri | | | | Merci | | | | Totale |
|---------------------|------------|-----------------|-------------|------------------|-----------|-----------------|-------------|------------------|--------|
| | Nazionali | Stati membri UE | Paesi terzi | Totale stranieri | Nazionali | Stati membri UE | Paesi terzi | Totale stranieri | |
| Austria | 1 712 | 823 | 1 116 | 1 939 | 26 612 | 10 496 | 6 146 | 16 642 | 46 905 |
| Belgio ⁹ | 161 | 235 | 37 | 272 | 3 432 | 6 233 | 781 | 7 014 | 10 879 |

⁵ I dati pervenuti dalla Grecia indicano un numero particolarmente basso di veicoli soggetti al regolamento (CEE) n. 3820/85, per cui il numero totale minimo di giorni lavorativi da controllare, che si calcola moltiplicando il numero complessivo di suddetti veicoli per il numero di giorni lavorati per conducente, risulta anch'esso particolarmente basso. In attesa di un'ulteriore verifica di tali cifre, il rapporto di rendimento calcolato matematicamente non è ulteriormente preso in considerazione.

⁶ Periodo: 1.5.2004 - 31.12.2004.

⁷ Nella relazione del Portogallo mancavano i dati sul calcolo dei controlli minimi, per cui la cifra riguardante il numero minimo di giorni lavorativi da controllare proviene dalla relazione precedente.

⁸ La relazione riguarda solo l'anno 2004.

| | | | | | | | | | |
|------------------------|---------|--------|-------|--------|---------|--------|--------|---------|---------|
| Danimarca | 195 | | | | 6 315 | 29 | | 29 | 6 539 |
| Finlandia | 1 003 | 0 | 3 | 3 | 15 142 | 18 | 70 | 88 | 16 236 |
| Francia ¹⁰ | 103 611 | 27 698 | | 27 698 | | | | | 131 309 |
| Germania | 28 360 | 2 922 | 2 291 | 5 213 | 631 226 | 73 246 | 32 078 | 105 324 | 770 123 |
| Grecia ¹¹ | | | | | | | | | |
| Ungheria | 453 | 63 | 678 | 741 | 7 930 | 1 196 | 3 612 | 4 808 | 13 932 |
| Irlanda ¹² | 600 | 77 | | 77 | 13 299 | 301 | | 301 | 14 277 |
| Italia | 11 477 | 1 217 | 35 | 1 252 | 90 725 | 2 834 | 391 | 3 225 | 106 679 |
| Lussemburgo | 3 | 8 | 0 | 8 | 124 | 124 | 0 | 124 | 259 |
| Paesi Bassi | 884 | 12 | 18 | 30 | 6 604 | 733 | 148 | 881 | 8 399 |
| Malta | | | | | | 45 | | | 45 |
| Portogallo | 91 | 4 | 0 | 4 | 1374 | 18 | 0 | 18 | 1487 |
| Spagna | 2 059 | 294 | 447 | 741 | 36 649 | 4 147 | 814 | 4 961 | 44 410 |
| Svezia | 491 | 133 | 15 | 148 | 1 610 | 1 224 | 108 | 1 332 | 3 581 |
| Regno Unito | 2 825 | 275 | 7 | 282 | 27 418 | 11 565 | 767 | 12 332 | 42 857 |
| Svizzera ¹³ | | | | | | | | | 6 825 |

Ripartizione per categoria di infrazione*

| Articolo | Tipo di infrazione | Numero di infrazioni |
|----------|---|----------------------|
| 6 | Periodi di guida | 313 782 |
| 7 | Interruzioni | 431 039 |
| 8 | Periodi di riposo | 435 849 |
| 14 | Orario di servizio e registro di servizio | 4 725 |
| Totale | | 1 185 395 |

⁹ Le infrazioni registrate dalla polizia e dagli ispettori sociali non sono state incluse nella tabella di cui sopra in quanto non erano disponibili in forma disaggregata.

¹⁰ La Francia non distingue tra cittadini nazionali e stranieri, bensì tra residenti e non residenti. Non include dati particolareggiati sulle infrazioni relative al trasporto di passeggeri e merci, ma fornisce quelli sulle infrazioni accertate su strada e presso i locali delle imprese.

¹¹ Lo Stato membro non ha fornito questi dati.

¹² L'Irlanda ha comunicato solo le infrazioni compiute da propri cittadini e da quelli di altri Stati membri.

¹³ La Svizzera ha comunicato solo il totale.

**I dati della Svezia e della Grecia non erano disponibili e non sono pertanto inclusi nella tabella.*

3. RELAZIONI E COOPERAZIONE TRA GLI STATI MEMBRI

Nell'ambito delle misure di applicazione della normativa, alcuni Stati membri hanno svolto una serie di controlli concertati e varie azioni di cooperazione.

Le autorità competenti svedesi hanno effettuato controlli in collaborazione con le loro controparti degli altri paesi nordici (Danimarca, Finlandia e Norvegia).

L'Austria ha comunicato di avere svolto controlli concertati con funzionari tedeschi nella zona di Kundl (Tirolo). La polizia tedesca, munita di un'autorizzazione austriaca per effettuare controlli stradali in Austria, ha operato insieme alla controparte austriaca.

Il Regno Unito ha comunicato di avere effettuato, in collaborazione con altri organismi garanti dell'applicazione della normativa, alcuni controlli mirati in particolare al traffico internazionale e un controllo paneuropeo specifico sui veicoli che trasportano merci pericolose.

4. OSSERVAZIONI E CONCLUSIONI

4.1. Proposte degli Stati membri

Varie proposte emerse nel periodo di riferimento precedente saranno discusse in seno al comitato consultivo istituito a titolo dell'articolo 18 del regolamento (CEE) n. 3821/85. Nel periodo di riferimento attuale gli Stati membri non hanno presentato nessun'altra proposta.

4.2. Osservazioni

La legislazione in vigore fornisce una base normativa comune a livello comunitario per stabilire i periodi massimi di guida, nonché i periodi d'interruzione e di riposo per gli operatori del trasporto stradale. La sua attuazione negli Stati membri ha un ruolo fondamentale per potenziare la sicurezza sulle strade, per creare un ambiente concorrenziale equo e per migliorare le condizioni di lavoro dei conducenti.

Sebbene il regolamento si applichi da oltre 20 anni, gli Stati membri hanno ancora opinioni differenti circa la sua interpretazione ed applicazione. La frequenza e l'intensità dei controlli variano da Stato a Stato, così come sono diverse le autorità preposte ad effettuarli, che spesso operano in ottemperanza a priorità e norme nazionali differenti. Poiché alcune delle informazioni fornite dagli Stati membri si rivelano talvolta incoerenti, non sempre è possibile effettuare raffronti accurati.

Per far fronte a questi problemi, nel 2006 sono state introdotte nuove misure. Il tachigrafo digitale è divenuto obbligatorio per tutti i veicoli nuovi in tutti gli Stati membri e nell'aprile 2007 sono entrate in vigore le revisioni del regolamento 3820/85¹⁴ e della corrispondente direttiva d'applicazione 88/599/CEE¹⁵.

¹⁴ GU L 370 del 31.12.1985, pag. 1.

¹⁵ GU L 325 del 29.11.1988, pag. 5.

Di seguito si illustrano le principali modifiche introdotte dal regolamento e dalla direttiva in materia di applicazione:

- creazione di un nuovo comitato, costituito da funzionari degli Stati membri incaricati di garantire l'applicazione della normativa, che affianca la Commissione nel garantire un'interpretazione e un'applicazione armonizzate;
- l'extraterritorialità delle sanzioni consente a un ispettore, al momento di un controllo stradale, di sanzionare un'infrazione indipendentemente dal luogo in cui è stata commessa;
- ogni Stato membro deve definire una serie comune di sanzioni;
- gli Stati membri devono istituire programmi comuni di formazione sulle migliori pratiche;
- cooperazione rafforzata: operazioni di controllo congiunte; scambi di ispettori tra Stati membri a fini formativi; scambi di informazioni sui contravventori non residenti.

Inoltre, il termine per il recepimento nel diritto nazionale della direttiva 2002/15/CE concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto è scaduto il 23 marzo 2005. Le prossime relazioni dovrebbero riferire un miglioramento della situazione grazie a queste nuove misure.

4.2.1. Presentazione dei dati

La mancata puntualità di alcuni Stati membri nell'inviare le relazioni alla Commissione ostacola la compilazione completa dei dati e rallenta la stesura della relazione. La presentazione di cifre incongruenti o dati incompleti impedisce ulteriormente un pieno confronto tra i paesi. La Grecia non ha fornito i dati relativi alle infrazioni e ha dichiarato un numero molto basso di veicoli disciplinati dal regolamento 3820/85, da cui deriva che il numero minimo di giorni lavorativi da controllare è altrettanto basso e, di conseguenza, i controlli svolti apparentemente numerosissimi¹⁶. Nella relazione del Portogallo, presentata solo dopo l'avvio della procedura d'infrazione, mancavano i dati sul calcolo dei controlli minimi. La Norvegia e la Svizzera, sebbene abbiano utilizzato il formulario standard, hanno presentato dati incompleti.

4.2.2. Controlli

Rispetto al periodo preso in esame nella precedente relazione (2001-2002), cinque Stati membri hanno segnalato un aumento del numero di controlli: si tratta dell'Austria, del Belgio, della Francia, della Germania e del Lussemburgo.

Nella maggior parte degli Stati membri il numero dei giorni lavorativi controllati ha superato la soglia di base dell'1%. I paesi che hanno svolto meno controlli sono il Portogallo, la Svezia e i Paesi Bassi. La Svezia non ha raggiunto la soglia richiesta dell'1% (0,98%) e i Paesi Bassi l'hanno appena superata (1,03%). Il Portogallo si situa ben al di sotto dell'obbligo minimo, avendo controllato solo lo 0,21% dei giorni lavorativi. Germania, Grecia, Francia e Spagna

¹⁶ Cfr. nota 6.

continuano a superare il 2% e anche Lussemburgo è andato oltre tale percentuale in questo periodo. Tra i paesi che hanno registrato un calo della percentuale di giorni lavorativi controllati rispetto al periodo precedente, ve ne sono quattro in cui la riduzione è notevole, di circa 0,3 punti percentuali: Svezia, Regno Unito, Spagna e Irlanda. Le statistiche del Portogallo hanno subito una flessione di quasi 1% (da 1,11% a 0,21%).

4.2.3. *Infrazioni*

La maggior parte degli Stati membri ha trasmesso dati sufficienti sulle infrazioni commesse nel periodo di riferimento. La Grecia non ha fornito dati. I dati presentati dal Regno Unito riflettono una certa difficoltà nel distinguere le cifre sulle infrazioni relative ai periodi di guida, ai periodi di riposo e alle interruzioni. La Svezia non ha suddiviso le infrazioni in base ai vari articoli del regolamento.

Dall'analisi dei dati emerge che in diversi Stati membri (Belgio, Danimarca, Finlandia, Irlanda, Italia, Spagna e Regno Unito) il numero totale delle infrazioni accertate nel periodo di riferimento è aumentato. A questo proposito va rilevato che in Austria, Belgio, Danimarca, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Italia e Lussemburgo il numero totale dei giorni di lavoro controllati è aumentato, mentre in Irlanda, Paesi Bassi, Spagna Svezia e Regno Unito è diminuito.

Come nel periodo precedente, anche se alcuni Stati membri segnalano un aumento, risulta invece che la crescita del numero totale di infrazioni accertate nell'UE sia di modesta entità. Nel biennio 2001-2002 è stato registrato un totale di 1 183 379 infrazioni, contro un totale di 1 185 395 nel biennio 2003-2004.

Rispetto al periodo precedente sono aumentate le infrazioni accertate alle disposizioni sui periodi di interruzione e riposo, mentre tutte le altre sono diminuite. Sebbene la metà degli Stati membri segnali un aumento delle infrazioni all'articolo 6 (periodi di guida), il numero complessivo di infrazioni relative ai periodi di guida è diminuito. Il totale delle infrazioni all'articolo 7 (interruzioni) è aumentato del 29%, con un calo solo in Spagna, Lussemburgo e Paesi Bassi. Le infrazioni all'articolo 8 (periodi di riposo) hanno subito un moderato aumento. Vi è stato un calo notevole nel numero delle infrazioni all'articolo 14 per quanto riguarda l'orario di servizio e il registro di servizio.

Il rapporto tra numero totale di infrazioni accertate e numero totale di giorni lavorativi controllati conferma il sussistere di grandi disparità nella capacità degli Stati membri di individuare i potenziali trasgressori. Nel biennio 2003-2004 Austria, Germania e Finlandia hanno conseguito i migliori risultati con rispettivamente 5,1, 5,0 e 4,26 infrazioni accertate per 100 giorni di lavoro controllati nel periodo di riferimento. In alcuni paesi il livello di accertamento è risultato comunque superiore a 2 infrazioni (Danimarca e Italia) o 1 infrazione (Francia, Irlanda, Paesi Bassi, Ungheria, Regno Unito, Portogallo) per 100 giorni di lavoro controllati, mentre altri Stati Membri sono rimasti al di sotto di tale livello. Il tasso di accertamento medio è rimasto pressoché analogo a quello del periodo precedente, ovvero 2,8 infrazioni accertate per 100 giorni lavorativi controllati.

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

La Corte, nella sentenza pronunciata il 16 gennaio 2003 (Libor Cipra e Vlastimil Kvasnicka v Bezirkshauptmannschaft Mistelbach), C-439/2001, ha stabilito che nell'ipotesi di un trasporto

effettuato da più conducenti, l'art. 8, paragrafo 2, del regolamento n. 3820/85 del Consiglio trova applicazione in quanto *lex specialis* rispetto al paragrafo 1 del medesimo articolo. Di conseguenza, dette disposizioni non vanno applicate cumulativamente e il periodo di riposto giornaliero dei conducenti va preso su un periodo di 30 ore. La stessa interpretazione si applica all'articolo 8, paragrafi 1 e 2, dell'accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR). La Corte ha inoltre stabilito che le prescrizioni in materia di periodi di riposo che si applicano agli equipaggi composti da un solo conducente o da almeno due conducenti risultano con sufficiente chiarezza dalla lettera dell'articolo 8, paragrafi 1 e 2, del regolamento n. 3820/85 nonché dal suo contesto e dalle sue finalità.

La Corte, nella sentenza pronunciata il 17 marzo 2005 (procedimento penale a carico di Annic Andréa Raemdonck e Raemdonck-Janssens BVBA), C-128/2004, ha stabilito che i termini "materiale o attrezzatura" di cui all'articolo 13, paragrafo 1, lettera g), del regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio devono essere interpretati, nell'ambito del regime di deroga di cui all'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 3821/85, 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. La Corte ha peraltro decretato che la deroga di cui a detta disposizione si applica solo purché la guida del veicolo non rappresenti l'attività principale del conducente. Il conducente deve inoltre utilizzare il materiale o l'attrezzatura di cui trattasi nell'esercizio della sua professione. Tali due condizioni riguardano quindi le attività del conducente e non quelle dell'impresa considerata.

4.2.5. *Tachigrafo digitale*

Il regolamento (CE) n. 1360/2002 della Commissione, del 13 giugno 2002, che adegua per la settima volta al progresso tecnico il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada, contiene nell'allegato 1B le specifiche tecniche del tachigrafo digitale introdotto dal regolamento n. 2135/98 del Consiglio.

Il tachigrafo digitale è divenuto obbligatorio per tutti i veicoli nuovi in tutti gli Stati membri a decorrere dal 1° maggio 2006¹⁷. Con l'introduzione del tachigrafo digitale s'intendeva principalmente armonizzare l'attuazione del regolamento sui periodi di guida, come pure uniformare e migliorare le pratiche che ne garantiscono l'applicazione in tutti gli Stati membri.

Il tachigrafo digitale impone agli organismi garanti dell'applicazione di aggiornare le loro modalità di esercizio dei controlli e d'imposizione delle sanzioni. La Commissione ha concesso un sostegno finanziario ad un progetto che ha promosso la cooperazione tra Stati membri, consentendo loro di definire piani comuni di attuazione, di scambiare informazioni e di mettere a punto soluzioni armonizzate ed efficaci per far fronte a problemi legati all'attuazione. Sono stati intrapresi interventi mirati a sostenere l'applicazione del tachigrafo digitale nei dieci Stati membri che hanno aderito all'Unione europea nel 2004.

Dal 16 giugno 2006 le disposizioni relative al tachigrafo digitale sono entrate in vigore anche nell'ambito dell'accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei

¹⁷ Articolo 29 del regolamento (CE) n. 561/2006.

veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR), con un periodo transitorio fino al 16 giugno 2010 per le parti contraenti non appartenenti all'UE. Il tachigrafo digitale diverrà pertanto obbligatorio per tutti i paesi terzi europei che confinano con lo Spazio economico europeo.

4.2.6. Abrogazione del regolamento (CE) n. 3820/85 del Consiglio

Il nuovo regolamento (CE) n. 561/2006¹⁸ è entrato in vigore l'11 aprile 2007, fatta eccezione per le disposizioni relative al tachigrafo digitale, che sono entrate in vigore il 1° maggio 2006.

Il nuovo regolamento, che chiarisce e aggiorna la normativa ormai ventennale, intende potenziare la sicurezza stradale, migliorare le condizioni di lavoro dei conducenti e creare un ambiente concorrenziale equo all'interno degli Stati membri. Oltre a migliori condizioni sociali e ad una maggiore sicurezza, le nuove misure garantiscono inoltre un'applicazione rigorosa e armonizzata delle norme. Il regolamento rafforza le disposizioni sulla responsabilità dei datori di lavoro e prepara il terreno per sanzioni comuni in caso di infrazioni gravi. Il 24 maggio 2007 è stato istituito un comitato consultivo per favorire la partecipazione e l'impegno costanti nell'applicazione del regolamento.

4.2.7. Abrogazione della direttiva 88/599/CEE

La nuova direttiva 2006/22/CE¹⁹ è entrata in vigore il 1° maggio 2006. Gli Stati membri dovevano recepirla nei rispettivi ordinamenti entro il 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%.

Per migliorare la qualità dei controlli, la direttiva prevede di istituire un organismo preposto al coordinamento delle azioni di controllo in ciascuno Stato membro, di dotare adeguatamente il corpo di agenti munendoli di una strumentazione di base interoperabile e di garantire un'infrastruttura stradale con un numero sufficiente di piazzole di sosta o stazioni di servizio per effettuare i controlli.

La cooperazione tra le autorità garanti dell'applicazione della normativa negli Stati membri è assicurata mediante l'intensificazione delle operazioni concertate, un migliore scambio delle informazioni per mezzo di una rete informatica e l'istituzione di un comitato di regolamentazione preposto a chiarire l'attuazione della direttiva. Gli Stati membri designano un organismo per il collegamento intracomunitario, che è rappresentato in seno al comitato. Il comitato di regolamentazione è stato istituito il 9 ottobre 2006. Riunitosi il 19 gennaio 2007, ha approvato un modulo comune di assenza per malattia, che va a sostituire i 27 diversi modelli nazionali, contribuendo pertanto in maniera efficace a ridurre gli oneri amministrativi. La Commissione ha adottato il modello con decisione del 12 aprile 2007, relativa ad un modulo in materia sociale nel settore dei trasporti su strada.

¹⁸ GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1.

¹⁹ GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 35.

4.2.8. Legislazione riguardante l'orario di lavoro nel settore dei trasporti su strada: direttiva 2002/15/CE

La direttiva 2002/15/CE²⁰ avrebbe dovuto essere recepita negli ordinamenti nazionali entro il 23 marzo 2005. Vi sono tuttavia Stati membri che non ne hanno ancora completamente recepito le disposizioni e che sono attualmente oggetto di procedure d'infrazione.

La Commissione ritiene che la direttiva, una volta attuata in tutti gli Stati membri, contribuirà a migliorare le condizioni sociali delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto, nonché la sicurezza stradale.

Il prossimo periodo di riferimento 2005-2006 contemplerà anche l'attuazione della direttiva 2002/15/CE.

4.2.9. Conclusioni

Un'efficace applicazione delle disposizioni sui periodi di guida, sulle interruzioni e sui periodi di riposo è nell'interesse di tutti. La Commissione incoraggia tutti gli Stati membri a incrementare la quantità e la qualità dei controlli, a svolgere controlli concertati e ad avviare iniziative di cooperazione per favorire lo scambio di informazioni e di personale. Queste azioni contribuiranno a migliorare le attività di controllo, nonché armonizzeranno e faciliteranno l'applicazione del regolamento.

La prossima relazione che gli Stati membri sono tenuti a presentare riguarda il periodo 2005-2006. Sarà l'ultima relazione elaborata a titolo della "vecchia" legislazione, mentre si tratterà della prima ad essere accompagnata da un rapporto concomitante della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite sull'attuazione dell'accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR). Sarà inoltre la prima relazione che includerà l'attuazione della direttiva sull'orario di lavoro per il periodo 2005-2006. È pertanto di estrema importanza che le relazioni degli Stati membri pervengano in tempo utile, come previsto dal regolamento, e nel formato uniforme richiesto. Anche le informazioni sull'attuazione della direttiva 2002/15/CE dovranno essere fornite entro la stessa data.

La Commissione rileva che quasi tutti gli Stati membri hanno raggiunto il livello minimo di controllo fissato all'1% dei giorni lavorativi dei conducenti professionisti. È importante che le autorità garanti dell'applicazione della normativa si adoperino ad intensificare i controlli i quali, a partire dal 1° gennaio 2008, dovranno coprire il 2% del numero complessivo dei giorni lavorativi.

I risultati suscitano ancora una certa preoccupazione, poiché il numero medio di infrazioni non è diminuito. In un mercato estremamente competitivo, nel quale le imprese sono sottoposte a pressione per mantenere al minimo i costi, occorre adottare iniziative per migliorare il rispetto di queste norme essenziali. La Commissione è certa che la nuova legislazione influirà positivamente in tal senso. Essa osserva inoltre che il settore economico interessato è desideroso di vedere applicate in modo uniforme ed equo le nuove norme sull'orario di lavoro in tutta l'Unione per evitare distorsioni di concorrenza.

²⁰ GUL 80 del 23.3.2002, pag. 35.

Solo con maggiori sforzi ed investimenti da parte degli Stati membri nell'applicare la normativa si potrà ottenere un maggior rispetto delle disposizioni comunitarie in materia sociale nel settore dei trasporti su strada. Partendo da tali presupposti, la Commissione continuerà a monitorare gli sviluppi in atto in questo settore, per garantire un'attuazione armonizzata della legislazione sociale, incoraggiare le buone pratiche e potenziare il livello e l'efficacia dei controlli.