

N. 169

ATTO DEL GOVERNO

SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE

Schema di decreto legislativo concernente: «Recepimento della direttiva n. 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»

(Parere ai sensi dell'articolo 1, comma 3, della legge 18 aprile 2005, n. 62 e dell'articolo 1, commi 1 e 2, della legge 20 giugno 2007, n. 77)

(Trasmesso alla Presidenza del Senato il 20 settembre 2007)



*Il Ministro
per i rapporti con il Parlamento
e le riforme istituzionali*

DRP/I/D – XV 97/07

Roma, li 25 settembre 2007

loro Presidente,

Le trasmetto, al fine dell'espressione del parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari, lo schema di decreto legislativo recante: "Recepimento della direttiva n.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", approvato in via preliminare dal Consiglio dei Ministri del 21 settembre 2007.

In considerazione dell'imminente scadenza della delega, Le segnalo, a nome del Governo, l'urgenza dell'esame del provvedimento da parte delle competenti Commissioni parlamentari

Cordiali saluti

Vannino Chiti
Vannino Chiti

Sen.
Franco MARINI
Presidente del
Senato della Repubblica
ROMA

Relazione illustrativa

Schema di decreto legislativo di recepimento della 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.

L'intervento normativo è diretto a recepire la 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.

Il campo di applicazione della direttiva è circoscritta ai lavoratori mobili con rapporto di lavoro subordinato, alle dipendenze di una impresa di autotrasporto con sede in uno degli stati membri, che partecipano ad operazioni mobili di autotrasporto di persone e merci su strada.

Restano, provvisoriamente, esclusi i lavoratori autonomi nei cui confronti la direttiva verrà applicata nel 2009, dopo una fase di verifica.

La direttiva mira a disciplinare compiutamente tutti gli aspetti del tempo di lavoro nel settore dell'autotrasporto, definendo le prescrizioni minime da applicarsi in particolare con riferimento alla durata settimanale della prestazione lavorativa, ai periodi di riposo ed al lavoro notturno, al fine di assicurare tre obiettivi primari: l'interesse della sicurezza stradale, l'obiettivo della salute e sicurezza delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto, l'armonizzazione delle condizioni di concorrenza.

La direttiva, infatti, definisce, ampliandola, la nozione di orario di lavoro, che comprende anche i periodi di tempo impiegati in attività di manutenzione del veicolo e quelli di carico e scarico delle merci e distingue tra orario di lavoro e periodi di disponibilità, che non rientrano nel computo dell'orario al pari dei periodi di riposo.

La direttiva stabilisce, inoltre, dei limiti alla durata settimanale dell'orario di lavoro che si aggiungono a quelli stabiliti dal Reg. CE 3820/1985, sostituito dal Reg. 561/2006 relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale dei trasporti su strada.

Il presente schema di decreto legislativo (che si compone di dieci articoli) recepisce i suddetti principi; in particolare dopo aver delineato le finalità ed il campo di applicazione, fornisce le definizioni di orario di lavoro, tempi di disponibilità, posto di lavoro, lavoratore mobile, autotrasportatore autonomo, lavoro notturno e tempi di inattività.

L'articolo 4 concerne la durata massima settimanale della prestazione di lavoro che non può superare le quarantotto ore; tuttavia sono fatte salve disposizioni stabilite

nei contratti collettivi nazionali di lavoro che, in presenza di ragioni tecniche, nonché di esigenze connesse con l'organizzazione del lavoro, possono comportare un diverso regime dell'orario di lavoro e che, sempre nel rispetto dei principi generali della protezione della sicurezza e della salute dei lavoratori determinano una diversa durata massima e media dell'orario di lavoro.

Gli articoli 5, 6 e 7 disciplinano rispettivamente le modalità relative ai riposi intermedi, ai periodi di riposo ed al lavoro notturno.

L'articolo 8 concerne la disciplina dei registri su cui viene annotato l'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto; sono previste, inoltre, le modalità per la conservazione degli stessi nonché per la relativa vidimazione. Al riguardo si evidenzia che tali registri, da tenersi presso la sede legale dell'impresa, vengono vidimati dalla Direzione provinciale del lavoro territorialmente competente.

All'articolo 9 è delineato l'apparato sanzionatorio per le violazioni alla disciplina in materia di durata massima settimanale della prestazione di lavoro, riposi intermedi, periodi di riposo, lavoro notturno e tenuta e vidimazione dei registri.

Nelle disposizioni finali e transitorie (art. 10) si prevede, infine, che entro un anno dalla data di entrata in vigore della normativa in esame, il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, unitamente al Ministro dei trasporti, convoca le Organizzazioni dei datori di lavoro e le Organizzazioni dei lavoratori maggiormente rappresentative al fine di concordare lo stato di attuazione del presente decreto nella contrattazione collettiva a livello nazionale.

Relazione tecnico normativa

Schema di decreto legislativo di recepimento della 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.

1. Aspetti tecnico-normativi

a) Necessità dell'intervento normativo

L'intervento normativo è diretto a recepire la 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.

b) Analisi del quadro normativo e incidenza delle norme proposte sulla legislazione vigente

Il disegno di legge proposto incide sulla legislazione vigente nel senso che completa il quadro normativo in materia di orario di lavoro, prevedendo anche la disciplina dell'orario di lavoro dei lavoratori mobili esclusi dal campo di applicazione della disciplina generale in materia di organizzazione dell'orario di lavoro di cui al DLgs n. 66/2003.

c) Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario

In proposito si rileva che lo schema di disegno di legge non presenta profili di incompatibilità con l'ordinamento comunitario in quanto rappresenta esso stesso attuazione di direttiva comunitaria. Pertanto, è stata già verificata la piena compatibilità con gli indirizzi comunitari in materia di orario di lavoro.

d) Analisi della compatibilità con le competenze delle regioni ordinarie ed a statuto speciale

Lo schema di disegno di legge non presenta aspetti di interferenza o di incompatibilità con le competenze costituzionali delle regioni in quanto il decreto è diretto a regolamentare su tutto il territorio nazionale i profili di disciplina del rapporto di lavoro connessi alla organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto, al fine di migliorare la tutela della salute e della sicurezza delle persone, nonché la sicurezza stradale.

e) Verifica della coerenza con le fonti legislative primarie che dispongono il trasferimento di funzioni alle regioni e agli enti locali.

Lo schema, come sopra già evidenziato, non incide sulle funzioni delle regioni e degli enti locali.

2. Valutazione dell'impatto amministrativo

Il provvedimento in esame non prevede la creazione di organismi amministrativi e determinati compiti (quale quello della vidimazione dei registri, su cui viene registrato l'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto, di cui all'art. 8 del presente decreto) sono affidati ad organismi già esistenti (direzioni del lavoro territorialmente competenti).

3. Elementi di *drafting* e linguaggio normativo

a) individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso.

Non sono contenute definizioni normative rispetto a quelle già di uso corrente nell'attuale cultura tecnico-giuridica della materia.

b) verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto

I riferimenti normativi che figurano nello schema sono corretti.

4. Analisi dell'impatto della regolamentazione

a) Ambito dell'intervento, con particolare riguardo all'individuazione delle amministrazioni, dei soggetti destinatari e dei soggetti coinvolti.

L'intervento coinvolge i lavoratori mobili alle dipendenze di imprese stabilite in uno Stato membro dell'Unione europea che partecipano ad attività di autotrasporto di persone e merci su strada. Gli autotrasportatori autonomi sono, invece, esclusi dal campo di applicazione del presente decreto fino al 23 marzo 2009.

b) Obiettivi generali e specifici.

Obiettivo principale risulta essere quello di regolamentare in modo uniforme su tutto il territorio nazionale, e nel pieno rispetto dell'autonomia negoziale collettiva, i profili di disciplina del rapporto di lavoro connessi alla organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto.

Tra gli obiettivi specifici vanno evidenziati quello concernente il miglioramento della tutela della salute e della sicurezza delle persone, nonché quello relativo alla sicurezza stradale.

c) Presupposti attinenti alla sfera finanziaria ed economica

Sotto l'aspetto finanziario, le disposizioni in esame non comportano oneri aggiuntivi a carico dello Stato.

d) Strumento tecnico normativo appropriato

Trattando di recepimento di direttiva comunitaria, come strumento normativo viene individuato il decreto legislativo.

Decreto legislativo recante recepimento della Direttiva n. 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.

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

Vista la Legge 18 aprile 2005, n. 62 "Disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee. Legge comunitaria 2004";

Vista la legge 20 giugno 2007, n. 77 recante delega per il recepimento delle direttive 2002/15 /CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2002, 2004/25/CE e 2004/39/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 aprile 2004, nonché per l'adozione delle disposizioni integrative e correttive del D.Lgs 19 agosto 2005, n. 191, di attuazione della direttiva 2002/98/CE;

Visto l'articolo 2 del Decreto legislativo 8 aprile 2003, n. 66 che esclude i lavoratori mobili dal campo di applicazione del decreto sull'organizzazione dell'orario di lavoro;

Vista la 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;

Visto il Regolamento CE 561/06 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;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del

Acquisiti i pareri delle competenti commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;

Sulla proposta del Ministro per le politiche europee e del Ministro del lavoro e della previdenza sociale, di concerto con i Ministri degli affari esteri, della giustizia, dei trasporti **e dell'Economia e finanze;**

EMANA

Il seguente decreto legislativo

Articolo 1

Finalità

1. Il presente decreto, nel dare attuazione organica alla direttiva n. 2002/15/Ce del Consiglio e del Parlamento Europeo del 11 marzo 2002, è diretto a regolamentare in modo uniforme su tutto il territorio nazionale, e nel pieno rispetto del ruolo della autonomia negoziale collettiva, i profili di disciplina del rapporto di lavoro connessi alla organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto, per migliorare la tutela della salute e della sicurezza delle persone, nonché la sicurezza stradale.

Articolo 2

Campo di applicazione

1. Le disposizioni contenute nel presente decreto legislativo si applicano ai lavoratori mobili alle dipendenze di imprese stabilite in uno Stato membro dell'Unione europea che partecipano ad attività di autotrasporto di persone e merci su strada contemplate dal regolamento (CEE) n. 561/06 oppure, in difetto, dall'accordo AETR.

2. Gli autotrasportatori autonomi sono esclusi dal campo di applicazione del presente decreto legislativo fino al 23 marzo 2009, salvo diverse disposizioni nazionali o comunitarie.

Articolo 3

Definizioni

1. Agli effetti delle disposizioni di cui al presente decreto si intende per:

a) "orario di lavoro": ogni periodo compreso fra l'inizio e la fine del lavoro durante il quale il lavoratore mobile è sul posto di lavoro, a disposizione del datore di lavoro ed esercita le sue funzioni o attività, ossia:

- 1) il tempo dedicato a tutte le operazioni di autotrasporto. In particolare tali operazioni comprendono: la guida, il carico e lo scarico, la supervisione della salita o discesa di passeggeri dal veicolo, la pulizia e la manutenzione tecnica del veicolo, ogni altra operazione volta a garantire la sicurezza del veicolo e del carico e dei passeggeri o ad adempiere gli obblighi legali o regolamentari direttamente legati al trasporto specifico in corso, incluse la sorveglianza delle operazioni di carico e scarico, le formalità amministrative di polizia, di dogana, o altro;
- 2) i periodi di tempo durante i quali il lavoratore mobile non può disporre liberamente del proprio tempo e deve rimanere sul posto di lavoro, pronto a svolgere il suo lavoro normale, occupato in compiti connessi all'attività di servizio, in particolare i periodi di attesa per carico e scarico, qualora non se ne conosca in anticipo la durata probabile, vale a dire o prima della partenza o poco prima dell'inizio effettivo del periodo considerato, oppure conformemente alle condizioni generali negoziate tra le parti sociali.
- 3) Sono esclusi dal computo dell'orario di lavoro i periodi di interruzione dalla guida di cui all'Art. 7 del Reg. n. 561/06, i riposi intermedi di cui all'articolo 5 del presente decreto, i periodi di riposo di cui all'articolo 6 del presente decreto e, fatte salve le clausole di indennizzazione o limitazione di tali periodi previste dalla contrattazione collettiva, i tempi di disponibilità di cui alla lettera b) del presente articolo;

b) "tempi di disponibilità":

- 1) i periodi diversi dai riposi intermedi e dai periodi di riposo, durante i quali il lavoratore mobile, pur non dovendo rimanere sul posto di lavoro, deve tenersi a disposizione per rispondere ad eventuali chiamate con le quali gli si chiede di iniziare o riprendere la guida o di eseguire altri lavori. In particolare, sono

- considerati tempi di disponibilità i periodi durante i quali il lavoratore mobile accompagna il veicolo trasportato a bordo di una nave traghetto o di un treno ed i periodi di attesa alle frontiere e quelli dovuti a divieti di circolazione. Tali periodi e la loro probabile durata devono essere comunicati al lavoratore mobile con preavviso, vale a dire o prima della partenza o poco prima dell'inizio effettivo del periodo considerato, oppure secondo le condizioni generali negoziate tra le parti sociali;
- 2) per i lavoratori mobili che guidano in squadre, il tempo trascorso a fianco del conducente o in una cuccetta durante la marcia del veicolo;
- c) "posto di lavoro":
- 1) il luogo in cui si trova lo stabilimento principale dell'impresa per la quale il lavoratore mobile svolge determinate mansioni, nonché i suoi vari stabilimenti secondari, a prescindere dal fatto che la loro ubicazione corrisponda o meno alla sede sociale o allo stabilimento principale dell'impresa;
 - 2) il veicolo usato dalla persona che effettua operazioni mobili di autotrasporto per lo svolgimento delle sue mansioni;
 - 3) qualsiasi altro luogo in cui sono svolte attività connesse con l'esecuzione del trasporto;
- d) "lavoratore mobile": un lavoratore facente parte del personale che effettua spostamenti, compresi gli apprendisti, che è al servizio di un'impresa che effettua autotrasporto di merci **e di persone** per conto proprio o di terzi;
- e) "autotrasportatore autonomo": una persona la cui attività professionale principale consiste nel trasporto di persone e merci su strada dietro remunerazione ai sensi della legislazione comunitaria, in virtù di una licenza comunitaria o di un'altra autorizzazione professionale ad effettuare il suddetto trasporto, che è abilitata a lavorare per conto proprio e che non è legata ad un datore di lavoro da un contratto di lavoro o da un altro rapporto di lavoro di tipo gerarchico, che è libera di organizzare le attività in questione, il cui reddito dipende direttamente dagli utili realizzati e che è libera di intrattenere, individualmente o attraverso una cooperazione tra autotrasportatori autonomi, relazioni commerciali con più clienti. Gli autotrasportatori che non rispondono a tali requisiti sono soggetti agli stessi obblighi e beneficiano degli stessi diritti previsti per i lavoratori mobili dal presente decreto;
- f) "persona che effettua operazioni mobili di autotrasporto": un lavoratore mobile o un autotrasportatore autonomo che effettua tali operazioni;
- g) "settimana": il periodo compreso fra le ore 00.00 del lunedì e le ore 24.00 della domenica;
- h) "notte": un periodo di almeno quattro ore consecutive tra le ore 0.00 e le ore 7.00;
- i) "lavoro notturno": ogni prestazione espletata durante la notte;
- l) "tempi di inattività": tempi non lavorati che si alternano a periodi di lavoro effettivo e che si pongono tra l'inizio e la fine del lavoro, durante i quali il lavoratore può ricostituire le energie psicofisiche consumate nella prestazione;
- m) "contratti collettivi di lavoro": contratti collettivi stipulati da Organizzazioni sindacali dei lavoratori comparativamente più rappresentative a livello nazionale.

Articolo 4

Durata massima settimanale della prestazione di lavoro

1. La durata media della settimana lavorativa non può superare le quarantotto ore. La durata massima della settimana lavorativa può essere estesa a sessanta ore solo se su un periodo di quattro mesi la media delle ore di lavoro non supera il limite di quarantotto ore settimanali.

2. Sono fatte salve le disposizioni stabilite dai contratti collettivi nazionali di lavoro stipulati dalle organizzazioni sindacali comparativamente più rappresentative, in presenza di ragioni tecniche, nonché di esigenze connesse con l'organizzazione del lavoro che oggettivamente comportano un diverso regime dell'orario di lavoro e che, nel rispetto dei principi generali della protezione della sicurezza e della salute dei lavoratori, determinano una diversa durata massima e media dell'orario di lavoro.

3. I contratti collettivi nazionali di lavoro stipulati dalle organizzazioni sindacali comparativamente più rappresentative definiscono le modalità e le ipotesi di applicazione delle disposizioni di cui al presente articolo.

4. La durata della prestazione lavorativa per conto di più datori di lavoro è pari alla somma di tutte le ore di lavoro effettuate. Il datore di lavoro deve chiedere per iscritto al lavoratore mobile il numero di ore di lavoro prestate ad altro datore di lavoro. Il lavoratore mobile deve fornire tali informazioni per iscritto.

Articolo 5

Riposi intermedi

1. Ferma restando la tutela prevista dal regolamento (CEE) n. 561/06 , in difetto, dall'accordo AETR, le persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto, non possono lavorare in nessun caso per più di sei ore consecutive senza un riposo intermedio. L'orario di lavoro deve essere interrotto da riposi intermedi di almeno trenta minuti se il totale delle ore di lavoro è compreso fra sei e nove ore, di almeno quarantacinque minuti se supera le nove ore.

2. I riposi intermedi possono essere suddivisi in periodi non inferiori a quindici minuti ciascuno.

Articolo 6

Periodi di riposo

1. Ai fini del presente decreto, gli apprendisti sono soggetti, per quanto riguarda i periodi di riposo, alle stesse disposizioni di cui beneficiano gli altri lavoratori mobili, in applicazione del regolamento (CEE) n. 561/06 ovvero, in difetto, dell'accordo AETR.

Articolo 7

Lavoro notturno

1. Qualora sia svolto lavoro notturno, l'orario di lavoro giornaliero non deve superare le dieci ore per ciascun periodo di ventiquattro ore.

2. Il lavoro notturno è indennizzato sulla base di quanto previsto dal contratto collettivo di lavoro sempreché il metodo di indennizzazione prescelto sia tale da non compromettere la sicurezza stradale.

Articolo 8

Informazione e registri

1. I lavoratori mobili devono essere informati delle pertinenti disposizioni nazionali, del regolamento interno dell'impresa e degli accordi tra parti sociali, in particolare dei contratti collettivi e degli eventuali contratti aziendali stipulati sulla base del presente decreto legislativo.

2. Fermo restando quanto previsto dal comma 2 dell'articolo 14 del Regolamento CEE 3821/85, l'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto deve essere registrato, i registri sono conservati per almeno due anni dopo la fine del relativo periodo. I datori di lavoro sono responsabili della registrazione dell'orario di lavoro dei lavoratori mobili. Fermo restando quanto previsto dal comma 2 dell'art. 14 del Regolamento CEE 3821/85, se il lavoratore lo richiede, il datore di lavoro deve rilasciare copia della registrazione.

3. Ai registri di cui al comma 2, da tenersi presso la sede legale dell'impresa e vidimati dalla Direzione provinciale del lavoro territorialmente competente, si applicano gli obblighi di tenuta e registrazione di cui agli articoli 20, 21, 25 e 26 del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1965 n. 1124.

4. La contrattazione collettiva definisce le modalità di informazione di cui al comma 1 del presente articolo.

Articolo 9

Sanzioni

1. La violazione delle disposizioni previste dall'art. 4, commi 1 e 2 del presente decreto legislativo è punita con la sanzione amministrativa da euro 130 ad euro 780, per ogni lavoratore e per ciascun periodo cui si riferisce la violazione, nel caso di superamento della durata massima settimanale fino al 10% della durata consentita e con la sanzione amministrativa da 260 euro a 1560 euro per ogni lavoratore e per ciascun periodo cui si riferisce la violazione, nel caso di superamento della durata massima settimanale oltre il 10% della durata consentita.

2. La violazione dell'art. 5 del presente decreto legislativo è punita con la sanzione amministrativa da euro 100 a euro 300.

3. La violazione dell'art. 6 del presente decreto legislativo è punita con la sanzione amministrativa da 105 euro a 630 euro

4. La violazione dell'art. 7, comma 1 è punita con la sanzione amministrativa da 300 euro a 900 euro per ogni lavoratore e per ciascuna giornata.

5. La violazione dell'art. 8 del presente decreto legislativo è punita con la sanzione amministrativa da 250 euro a 1500 euro.

6. **Sono fatte salve le disposizioni di cui agli articoli 174 e 178 del decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285.**

Articolo 10

Disposizioni finali e transitorie

1. Entro un anno dalla data di entrata in vigore del presente decreto il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, unitamente al Ministro dei trasporti, convoca le Organizzazioni dei datori di lavoro e le Organizzazioni dei lavoratori maggiormente rappresentative al fine di verificare lo stato di attuazione del presente decreto nella contrattazione collettiva a livello nazionale

2. Dalla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo sono abrogate tutte le disposizioni legislative e regolamentari nella materia disciplinata dal decreto legislativo medesimo, salve le disposizioni espressamente richiamate e le disposizioni aventi carattere sanzionatorio.

3. Gli accordi collettivi di cui all'art. 4 potranno essere realizzati entro dodici mesi dall'entrata in vigore del presente decreto legislativo. In tale periodo si farà riferimento agli accordi esistenti.