



PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI
DIPARTIMENTO POLITICHE EUROPEE
Servizio Informative parlamentari e Corte di Giustizia UE

Presidenza del Consiglio dei Ministri

DPE 0007569 P-4.22.1

del 07/07/2017



17158163

Camera dei Deputati
Ufficio Rapporti con l'Unione Europea

Senato della Repubblica
Ufficio dei rapporti con le istituzioni
dell'Unione Europea

e p.c.

Ministero delle Infrastrutture e del
Trasporti
Nucleo di valutazione degli atti UE

Ministero del Lavoro
Nucleo di valutazione degli atti UE

Ministero dello Sviluppo economico
Nucleo di valutazione degli atti UE

Ministero dell'Interno
Nucleo di valutazione degli atti UE

Ministero degli Affari esteri e della
Cooperazione internazionale
Nucleo di valutazione degli atti UE

OGGETTO: *Trasmissione, ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge 24 dicembre 2012 n. 234, della relazione concernente la **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 - COM(2017) 277.***

Si trasmette, ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge 24 dicembre 2012 n. 234, la versione consolidata della relazione elaborata dal Ministero delle Infrastrutture e del Trasporti in merito al progetto di atto legislativo dell'Unione Europea di cui all'oggetto.


Il Coordinatore del Servizio
dott. Gaetano De Salvo

Relazione ex art. 6, comma 4, legge 24 dicembre 2012, n. 234.

Oggetto: **Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 relativamente ai requisiti minimi sui tempi massimi di guida giornalieri e settimanali, interruzioni minime e periodi di riposo giornaliero e settimanale e il regolamento n. 165/2014 / UE con riguardo al posizionamento a mezzo dei tachigrafi.**

Documento:
COM(2017) 277 final
2017/0122 (COD)

A. Premessa

Fra le iniziative normative incluse nel “Pacchetto Mobilità”, rientra quella concernente la modifica dei regolamenti (CE) n. 561(2006) e 165/2014/UE.

Il primo fissa i tempi di guida quotidiani e settimanali massimi, le interruzioni minime giornaliere e i periodi di riposo minimi giornalieri e settimanali.

Il secondo fissa le norme per l'uso del tachigrafo, che è l'apparecchio elettronico che consente il controllo del rispetto delle disposizioni sostanziali contenute nel predetto regolamento n. 561/2006.

Le criticità riscontrate dalla Commissione riguardano carenze intrinseche delle norme vigenti, applicazione insufficiente, con ridotta possibilità di far fronte alle esigenze imposte dalle condizioni sociali in cui si trovano ad operare gli addetti del settore. Si tratta di un'iniziativa REFIT che si prefigge lo scopo di migliorare le condizioni di lavoro e di sviluppo del settore.

B. Contenuti principali della proposta normativa.

Riguardo agli emendamenti più importanti si possono evidenziare le modifiche ai seguenti articoli:

• Regolamento 561/2006:

- Articolo 3. E' prevista l'esclusione dal campo di applicazione dei trasporti eseguiti con veicoli o combinazioni di veicoli adibiti al trasporto non commerciale di merci.
- Articolo 4, par1, lett r). Viene definita la nozione di “trasporto non commerciale” (per il quale non viene percepita retribuzione e non genera reddito).
- Articolo 6, par. 5,. Al fine di avere un quadro completo delle situazioni interviene sull'obbligo di registrazione dell' altro lavoro, diverso dalla guida e dai periodi di disponibilità, svolto dal conducente.
- Articolo 7. Viene elevato a livello normativo quanto contenuto in una linea – guida e nel caso di guida in equipaggio l'interruzione di 45 minuti può essere goduta dal conducente anche nel veicolo in movimento, purché l'autista non assista il conducente che guida.
- Articolo 8. La proposta interviene sul riposo settimanale consentendone l'organizzazione su un periodo di riferimento di 4 settimane consecutive.
In sostanza il periodo di riferimento per il corretto riposo settimanale regolare minimo diventerebbe di 4 settimane mobili (oggi sono 2).

La riformulazione prevede un obbligo di prendere in tale periodo 4 riposi regolari settimanali o 2 regolari (ognuno di almeno 45 ore) e due ridotti, di almeno 24 ore ognuno (oggi sono 1 regolare e almeno 1 ridotto in due settimane).

La compensazione per il riposo ridotto va presa in blocco entro la fine della terza settimana (come già ora), ma attaccata ad un riposo settimanale regolare (e non giornaliero come ora, anche ridotto).

Viene inoltre vietata espressamente la fruizione in cabina del riposo regolare o maggiore di 45 ore a seguito delle compensazioni, da godere in alloggio adeguato con pernottamento fornito o pagato dal datore di lavoro ovvero nella propria abitazione o altro luogo privato a scelta dell'autista.

La modifica prevede per le imprese l'obbligo di organizzare il lavoro in modo che l'autista possa fruire di un riposo regolare o superiore a 45 ore per compensazione a casa ogni periodo di tre settimane consecutive.

- Articolo 9. Interviene sull'ipotesi di trasporto combinato accompagnato e introduce la possibilità di interrompere in due occasioni per un massimo di un'ora non solo il riposo regolare, come attualmente, ma anche quello ridotto.
- Articolo 12. A condizione che sia salvaguardata la sicurezza, introduce la possibilità, registrando la scelta, di spostare l'inizio del periodo di riposo giornaliero o settimanale per raggiungere l'alloggio adeguato per il riposo, senza deroga all'orario di guida giornaliero o settimanale o ridurre i periodi di riposo.
- Articolo 14. Conferma la possibilità per gli SM, precisando meglio, in casi urgenti, ma nel contesto di circostanze eccezionali, di concedere una deroga temporanea dall'applicazione di alcune disposizioni del regolamento, non superiore a 30 giorni, notificandola immediatamente alla Commissione con le debite giustificazioni.
- Articolo 15. Aggiunge solo l'obbligo per gli SM di informare la Commissione in ordine alle norme adottate ai protezione dei conducenti impiegati nei servizi di linea entro 50 km.
- Articolo 19. Viene precisato che quando gli SM adottano le sanzioni per violazioni dei regolamenti n. 561/2006 e n. 165/2014 esse, fra l'altro, debbono essere proporzionate ai livelli di gravità stabiliti nelle norme dell'UE (Annex III alla direttiva 2006/22).
- Articolo 22. E' previsto il rafforzamento della cooperazione fra gli SM e la mutua assistenza senza indebiti ritardi.
Viene, inoltre, aggiunto l'obbligo di comunicarsi periodicamente, oltre alle sanzioni irrogate, come già ora previsto, anche altre informazioni disponibili, incluso l'indice di rischio delle imprese.
La cooperazione deve essere assicurata senza imposizione di oneri.
- Art. 25. Conferisce alla Commissione il potere di adottare atti di attuazione, quando necessario, per chiarire le disposizioni regolamentari e assicurare un'uniforme attuazione e applicazione dello stesso.

- Regolamento n. 165/2014,

Le poche modifiche proposte per il regolamento in questione risultano utili perché rafforzano la possibilità di controllare in modo più efficace il rispetto delle disposizioni sostanziali in materia.

In particolare, all'art. 8 viene integrata una funzionalità nel tachigrafo che prevede anche la registrazione automatica della posizione del veicolo ogni volta che lo stesso attraversa una frontiera, mentre all' Art. 34, viene aggiunto l'obbligo per il conducente di introdurre nel tachigrafo digitale il simbolo del paese anche ogni volta che attraversa un confine non appena raggiunge un luogo adeguato per fermarsi.

C. Elementi specifici di cui all'art. 6, comma 4, della legge n. 234/2014:

1. lett. a). Base giuridica. Sussidiarietà. Proporzionalità.

La base giuridica individuata dalla Commissione per l'adozione della proposta di regolamento risiede nell'art. 91, par. 1, del TFUE. Essa risulta coerente in quanto la proposta modifica due precedenti regolamenti, informati alla stessa base giuridica.

Riguardo al principio di sussidiarietà e proporzionalità va rilevato che, ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, lett. g), del TFUE, l'Unione ha competenza concorrente con quella degli Stati membri nei principali settori, fra cui quello dei trasporti.

Nel caso di specie secondo le intenzioni della Commissione il regolamento intende intervenire per sopperire ad alcune difficoltà incontrate nell'applicazione dei regolamenti, fra cui divergenti interpretazioni sulla corretta fruizione del riposo regolare per i conducenti, abusi diffusi nella gestione dei tempi di guida, riposo e pause per rigidità normativa e mancanza di flessibilità in circostanze eccezionali, carenza di collaborazione fra le autorità di controllo dei diversi SM.

Considerato che tali disposizioni regolano un settore riguardante servizi ad alta mobilità prestati nell'intero territorio dell'unione europea, sia in base alle disposizioni sull'accesso al mercato internazionale europeo, sia con la possibilità per le imprese europee di offrire servizi di trasporto nei mercati nazionali diversi dal proprio, solo un'iniziativa normativa a livello europeo può raggiungere gli effetti perseguiti.

La proposta nel suo complesso, a parte alcuni aspetti critici meglio sottolineati appresso, potrà essere considerata proporzionata, ma occorrerà verificare meglio l'andamento effettivo del negoziato nella sede europea e verificare se emergeranno eventuali opportunità di migliorare il testo.

2. Lett. b). Valutazione complessiva del progetto. Prospettive negoziali. Punti di rilievo.

La proposta della Commissione nell'insieme presenta luci, ma anche qualche ombra.

I regolamenti per i quali si propongono modifiche, del resto, disciplinano un aspetto fondamentale del funzionamento dei mercati europei e nazionali del trasporto su strada in quanto assicurano che lo svolgimento dell'attività economica del settore del trasporto (con responsabilizzazione peraltro dell'intera catena logistica comunque connessa) avvenga nel rispetto della disciplina dei periodi di guida, interruzione e di riposo per i conducenti che effettuano trasporti, armonizzando nel contempo le condizioni di concorrenza, migliorando quelle di lavoro e di sicurezza stradale e avendo anche quale obiettivo, unitamente con il regolamento n. 165/2014, relativo al tachigrafo, l'ottimizzazione dei controlli nell'intero territorio dell'UE e una più uniforme applicazione da parte degli Stati membri.

In sostanza tali regolamenti tutelano specialmente i diritti sociali dei conducenti impiegati nel settore, costituendo un elemento essenziale di un mercato improntato ai principi alla concorrenza equa e al contrasto delle pratiche abusive in cui lo sviluppo economico deve coniugarsi con i principi di pari dignità.

In merito al possibile sviluppo del negoziato in sede UE occorre premettere che il "Pacchetto mobilità" viene proposto dalla Commissione europea in un contesto che vede contrapposizioni manifeste principalmente fra due gruppi di SM.

Il primo gruppo, cui appartiene l'Italia (e comprende grosso modo i paesi dell'UE che hanno aderito alla c.d. "Alleanza dei trasporti" firmata a Parigi il 31 gennaio 2017, e cioè, oltre all'Italia, Francia, Germania, Austria, Belgio, Svezia, Danimarca e Lussemburgo), per un verso deve far fronte ad una crescita esponenziale del trasporto svolto da imprese provenienti da paesi con bassi costi di produzione del servizio, potendo proporre approcci al mercato "aggressivi", per un altro

all'aumento di fenomeni di evidente violazione o aggiramento delle disposizioni in materia sociale (oltre che di mercato), fra cui, appunto, quelle in materia di tempi di guida e riposo, anche profittando della carente formulazione delle norme vigenti, con diffuso sviluppo di un vero e proprio "dumping sociale".

Il secondo, cui appartengono soprattutto i paesi dell'Est, che ritengono sopravvalutati gli allarmi e che valutano che determinate differenze (ad esempio in materia salariale), siano intrinseche alle strutture delle loro economie e rappresenterebbero un fattore come un altro di competitività in un mercato unico aperto.

In verità, il rigoroso rispetto delle norme in materia sociale è fondamentale. Anzi, ai fini di un più celere avanzamento verso un'Europa integrata è necessario che il settore del trasporto possa operare in uno spazio economico basato su una concorrenza equa e sana tra gli attori economici, dove i diritti sociali dei lavoratori sono meglio garantiti e la sicurezza dei conducenti e degli utenti della strada è garantita.

Nel corso dei negoziati, quindi, potranno pertanto prodursi ancora le predette contrapposizioni, che potranno influire sulla formulazione delle disposizioni.

Nel contempo, per quanto concerne l'Italia, è da ritenere che la linea tracciata nelle intese con i paesi di sensibilità simile di cui alla citata "Alleanza dei trasporti", quanto meno per quelle parti specifiche della proposta normativa che troveranno maggiormente possibilità di condivisione o che siano da valutare più utili (ad esempio l'aspetto del divieto di fruire del riposo regolare nella cabina del veicolo) potrà agevolare nel prosieguo della trattazione delle proposte.

Riguardo ai punti specifici di rilievo, va osservato che qualche dubbio può emergere riguardo alla modifica dell'art. 8 del regolamento n. 561/2006, per l'aspetto concernente il cambiamento del periodo di tempo sul quale poter calcolare la media del riposo settimanale obbligatorio, che diventa di 4 settimane mobili (mentre oggi il riferimento è costituito da due settimane).

La giustificazione avanzata è quella di garantire maggiori flessibilità, sia per l'organizzazione del lavoro delle imprese, sia per migliorare le condizioni di riposo dei conducenti, anche agevolando le operazioni degli addetti ai controlli, specie nel verificare che il riposo goduto in compensazione dei riposi ridotti sia regolarmente fruito.

Su tale modifica emergono elementi di riflessione in quanto prevedendo in alternativa a 4 riposi regolari, 2 riposi regolari e due ridotti di almeno 24 ore in un mese (a fronte della previsione attuale che impone almeno un riposo regolare e un riposo ridotto nel più breve periodo di due settimane) non possono escludersi condizioni di impatto sulla fatica psico-fisica del conducente.

La proposta in pratica, appare introdurre la possibilità di fruire in successione in tre settimane del riposo ridotto e accumulare i periodi di riposo, anche di compensazione, dalla quarta settimana, seppure utilizzandola in blocco e concedendo, quindi, una flessibilizzazione organizzativa dell'attività.

Viceversa, molto positiva, invece, è la proposta, sempre riguardante l'art. 8, che introduce in modo espresso, rispetto all'attuale formula più criptica, il divieto per i conducenti di passare il riposo regolare o maggiore di 45 ore in caso di compensazioni nella cabina del veicolo, seppure adeguatamente attrezzata e con il mezzo fermo, nonché l'introduzione dell'obbligo di ricorrere ad un alloggio adeguato fornito o pagato dal datore di lavoro del conducente ovvero nell'abitazione di quest'ultimo o in altro luogo privato a scelta dello stesso.

La modifica tende soprattutto a contrastare il diffuso fenomeno, che coinvolge autisti impegnati in trasporti internazionali o di cabotaggio con lunghi periodi fuori dal proprio domicilio, dello stazionamento per interi week-end in aree di sosta, spesso inadeguate, al di fuori dello stato di stabilimento dell'impresa senza avere a disposizione luoghi di pernottamento idonei e

concretizzando un vero e proprio fenomeno di „nomadismo“ degli autisti del settore trasporto su strada.

Tale previsione è in linea con le citate recenti intese raggiunte dall'Italia con gli SM dell'Alleanza dei trasporti.

Di rilievo è anche l'obbligo imposto alle imprese di organizzare il lavoro in modo che l'autista possa fruire di un riposo regolare o di durata maggiore di 45 ore nella propria casa ogni periodo di tre settimane consecutive.

Questa previsione responsabilizza maggiormente le imprese e sembra, a prima vista, mitigare l'effetto della modifica del periodo di riferimento per il calcolo del riposo settimanale.

Di un certo interesse, anche se occorre meglio intendere la funzionalità, appare la modifica dell'art. 12, che, salvaguardando comunque la sicurezza, introduce la possibilità, registrandone appena possibile i motivi nei dati dell'apparecchio di controllo e senza deroga all'orario di guida giornaliero o settimanale o ridurre i periodi di riposo, di spostare l'inizio del periodo di riposo giornaliero o settimanale per raggiungere un luogo di pernottamento adeguato per il riposo. Sembra, in sostanza, orientata a coniugare esigenze di flessibilità con l'opportunità di consentire al conducente di raggiungere in tempi più adeguati il luogo più consono per il riposo obbligatorio.

Altre previsioni si calano nella necessità di sanzionare in modo efficace le infrazioni ai regolamenti e di migliorare la cooperazione fra le autorità degli SM (come la modifica dell'art. 19, in base al quale le sanzioni previste dagli stati membri debbono essere in linea con il principio della gradazione di gravità fissata dalla normativa europea e dell'art. 22, che prevede la stretta cooperazione fra SM e la mutua assistenza senza indebiti ritardi e senza oneri).

Una ulteriore criticità si rinviene invece riguardo alla previsione di integrare lo scambio di informazioni fra SM includendovi anche l'indice di rischio delle imprese, contenuto nel sistema di classificazione del rischio previsto dalla direttiva 2006/22 (recepita in Italia con il d. lgs. 4 agosto 2008, n. 144, come modificato dal d. lgs. 23 dicembre 2010, n.245).

Tale sistema è basato sostanzialmente anche su criteri fissati a livello nazionale da parte dei singoli SM, quindi difetta di omogeneità.

Pertanto lo scambio di informazioni sul punto e l'accessibilità al dato dell'indice di rischio a livello continentale non può prescindere da una armonizzazione dei criteri a livello dell'UE, come peraltro previsto nella diversa proposta di modifica della direttiva 2006/22, pubblicata parimenti il 31 maggio dalla Commissione europea (documento COM (2017) 278 Final 2017/0121 (COD)).

Da parte dell'Ispettorato Nazionale del Lavoro sono pervenute alcune osservazioni che si possono sintetizzare come segue:

- il terzo comma del nuovo articolo 7, relativo alle condizioni perché ciascun conducente, nell'ipotesi di multipresenza a bordo del veicolo, possa fruire di un'interruzione di 45 minuti ogni quattro ore e mezza, potrebbe comportare un maggior onere probatorio circa il rispetto di tale obbligo di interruzione. La fruizione di tale riposo potrebbe non essere direttamente ed oggettivamente rilevabile dal cronotachigrafo (il veicolo continua a circolare durante il riposo di uno dei due conducenti). Inoltre, è complessa la verifica del fatto che, durante il periodo di interruzione, il conducente "a riposo" non abbia assistito l'altro conducente nella guida del veicolo, condizione quest'ultima perché l'interruzione di 45 minuti possa essere fruita. Solo un'indicazione mediante il cronotachigrafo "intelligente" o attraverso una specifica annotazione sul foglio di registrazione di tale circostanza può essere utile per valutare la legittimità dell'interruzione;
- la nuova formulazione complessiva dell'articolo 8, che modifica, tra l'altro, il meccanismo di recupero dei periodi di riposo settimanale ridotti, ha come conseguenza la possibilità che

si verifichi un abbassamento del livello di tutela dei lavoratori in materia di salute e, più in generale, di sicurezza sulle strade. Riferire i periodi di riposo ad un lasso temporale più ampio di quattro settimane in luogo di due, potrebbe portare ad una concentrazione dei riposi settimanali in un periodo ridotto, a fronte di un periodo lavorativo eccessivamente dilatato. Sotto questo aspetto, la proposta di modifica potrebbe trovarsi in palese contraddizione con l'espressa finalità, perseguita nella stessa, di un miglioramento delle condizioni di lavoro e delle condizioni di sicurezza sulla strada;

- l'introduzione, nell'articolo 8, dei paragrafi 8 bis ed 8 ter, avrà come conseguenza un ulteriore onere di carattere ispettivo, relativo alla valutazione dell'adeguatezza della sistemazione alloggiativa, con l'obiettivo difficoltà di accertare se effettivamente il requisito dell'"alloggio adeguato" sia stato rispettato per il riposo settimanale. Analogamente può dirsi circa la verifica della fruizione del riposo settimanale da parte del conducente presso il domicilio od altro luogo privato da lui scelto. In entrambi i casi si ritiene opportuna, a tal fine, un'apposita indicazione riportata dal conducente sul foglio di registrazione;
- l'introduzione nell'articolo 12 del secondo comma con cui viene data la possibilità, a determinate condizioni, al conducente, di raggiungere l'alloggio adeguato per fruire del riposo giornaliero o settimanale, pone problemi di verifica analoghi a quelli già segnalati nel punto precedente, cui si aggiunge l'onere di verificare l'oggettività delle condizioni addotte per giustificare l'utilizzo della deroga.

In merito alle utili modifiche che riguardano il regolamento n. 165/2014, sul tachigrafo, gli emendamenti consentono, imponendo anche un onere di registrazione sul conducente, una più puntuale verifica della presenza di un veicolo in un determinato territorio agevolando i controlli, specie nel cabotaggio, vale a dire nell'esecuzione di operazioni di trasporto in uno stato membro diverso dal proprio, sia riguardo alle ulteriori registrazioni in automatico che saranno rese possibili nel c.d. "tachigrafo intelligente", di futuro montaggio, sia nell'obbligo per il conducente di inserire il simbolo del paese se si passano frontiere (salvo che nel predetto futuro caso di veicoli dotati di "smart tachograph", che operano in automatico), togliendo così un elemento di equivocità su cui molti vettori confidavano per violare o aggirare ad esempio i limiti di svolgimento del cabotaggio.

3. Lett. c) Impatto finanziario. Effetti sull'ordinamento nazionale e sulle competenze regionali e delle autonomie locali, sull'organizzazione delle P.A. e sulle attività dei cittadini e delle imprese.

Riguardo all'impatto del progetto dal punto di vista finanziario, calandosi le modifiche su regolamenti europei vigenti e già in applicazione, all'attuazione si dovrebbe far fronte con le risorse ulteriori da reperire rispetto a quelle che già utilizzano le singole amministrazioni comunque coinvolte per aspetti pratici nell'applicazione dei regolamenti (come il Ministero dell'Interno per l'aspetto dei controlli), il cui importo dovrà essere quantificato una volta che sia stata meglio precisata la portata delle norme secondo il testo che verrà effettivamente approvato. Per altre disposizioni, invece, non si ravvisano impatti in quanto la proposta reca modifiche normative che, ove approvate, consentirebbero semplicemente l'applicazione delle stesse a carattere generale nell'ambito dei paesi UE (ad esempio, la diversa nozione di "trasporto non commerciale").

Trattandosi di regolamenti, le disposizioni introdotte saranno obbligatorie in tutti i loro elementi e direttamente applicabili in tutti gli SM, quindi anche in Italia.

Le modifiche in questione, inoltre, non risultano incidere sulle competenze regionali e delle autonomie locali, né sull'organizzazione delle pubbliche amministrazioni interessate alla materia, le quali debbono semplicemente, con la struttura attuale, dare applicazione alle eventuali disposizioni modificate (ad esempio, le polizie locali nell'ambito di eventuali controlli dei veicoli pesanti), eventualmente solo rendendo più efficienti le tempistiche di collaborazione fra SM, posto tra l'altro,

che, anche attualmente, la collaborazione amministrativa, quando posta in essere nei confronti degli altri SM non è assoggettata ad oneri in capo a questi ultimi.

Viceversa, un impatto sulle imprese, nazionali e non, si ravvisa nella misura in cui l'introduzione di alcuni vincoli, legati al rispetto dei diritti sociali dei lavoratori, necessita, ove già la consuetudine della singola impresa non fosse tale, di una diversa organizzazione onde garantire che quanto riconosciuto nel caso di adozione dei predetti regolamenti nella formulazione proposta comporterebbe, come già sopra detto, ad esempio:

- la necessità di programmare le attività di trasporto fuori sede garantendo al conducente il diritto a fruire del riposo settimanale regolare, non a bordo, ma in alloggio idoneo, con spese a carico dell'impresa;
- il diritto del conducente a fruire di un riposo regolare al proprio domicilio almeno ogni tre settimane.

Un impatto può anche ravvisarsi nella circostanza in cui, ove introdotte, riguardo almeno ad alcune delle misure citate, la concorrenza si svolgerebbe su un piano complessivamente più equo, a vantaggio delle imprese che hanno sempre onorato le disposizioni in materia sociale.

Analogo ragionamento può farsi per l'impatto sui cittadini, per un verso perché, in quanto utenti godrebbero di servizi di trasporto più agevoli e resi da imprese di maggiore qualità (sebbene forse a prezzi più adeguati) e, in qualità di soggetti comuni in quanto la circolazione dei veicoli del trasporto nel pieno rispetto delle predette disposizioni, resa anche più facilmente controllabile, aumenterebbe la sicurezza generale.

Infine, stante la natura degli emendamenti che, si calano come modifiche in regolamenti europei vigenti, non si rinvengono margini per la redazione di una tabella di corrispondenza tra le disposizioni del progetto e le norme nazionali vigenti.



Ministero

delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE
GLI AFFARI GENERALI E IL PERSONALE
DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO STRADALE
E PER L'INTERMODALITA'

DIVISIONE 4

(Accesso alla professione ed al mercato del trasporto di

Merci - Autotrasporto di merci in ambito dell'Unione Europea)

Via G. Caraci, 36 - 00157 ROMA

tel. 06/41584102 - email divisione4.dgtisi@mit.gov.it

MINISTRA
Dipartimento per i trasporti, la navigazione,
gli AA.GG e il personale

REGISTRO UFFICIALE

Prot.n. 12279 USCITA
08.05.10

Roma, **7 LUG. 2017**

Alla Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento politiche europee
Servizio informative parlamentari e Corte di
giustizia UE
ROMA

p.c: Al Gabinetto del Ministro delle infrastrutture e
trasporti. Ufficio legislativo
SEDE

Al Capo del Dipartimento per i trasporti, la
navigazione, gli affari generali e il personale
SEDE

OGGETTO: Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 relativamente ai requisiti minimi sui tempi massimi di guida giornalieri e settimanali, interruzioni minime e periodi di riposo giornaliero e settimanale e il regolamento n. 165/2014 / UE con riguardo al posizionamento a mezzo dei tachigrafi.

Relazione ex art. 6, comma 4, legge 24 dicembre 2012, n. 234.

Si fa seguito alla nota n. 11415 del 21 giugno 2017 di questa Direzione generale riguardante l'argomento in oggetto e, con riferimento alla nota di codesto Dipartimento n. DPE 0007214 P-4.22.25 del 28 giugno 2017, si invia la versione consolidata della relazione in oggetto (All. 1), redatta tenendo conto delle osservazioni formulate dall'Ispettorato Nazionale del Lavoro, completa della tabella elaborata dallo stesso Ispettorato in cui vengono riportate, in parallelo, le norme UE in vigore e gli effetti su di esse delle proposte di modifica contenute nella proposta di regolamento di cui all'oggetto (All. 2).

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Enrico Finocchi)