

**OSSERVAZIONI E PROPOSTE DELLA 14<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE**  
**(Politiche dell'Unione europea)**

Ai sensi dell'articolo 144, comma 1, del Regolamento

(Estensore: CARDINALI)

Roma, 26 luglio 2017

Osservazioni sull'atto:

**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) 278)**

La Commissione, esaminato l'atto in titolo,

considerato che la proposta intende conferire maggiore organicità ed effettiva attuazione alla normativa europea sulle condizioni di lavoro dei conducenti, al contempo mitigando gli eccessivi oneri normativi che gravano sui trasportatori, riducendo le distorsioni della concorrenza e assicurando la libera prestazione di servizi transfrontalieri di trasporto;

considerate le seguenti principali modifiche alla direttiva 2006/22/CE sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti europei in materia sociale nel settore dei trasporti su strada:

- gli articoli 2 e 6, relativi ai sistemi di controllo, sono modificati per includere tra i controlli effettuati dagli Stati membri anche quelli relativi al rispetto delle disposizioni in materia di orario di lavoro contenute nella direttiva 2002/15/CE;

- in riferimento agli articoli 7 e 8, si prevede l'obbligo per le autorità nazionali designate di scambiare informazioni sull'attuazione, oltre che della direttiva 2006/22/CE, anche della direttiva 2002/15;

- l'articolo 9 è modificato per migliorare la coerenza e l'efficacia dei diversi sistemi nazionali di classificazione del rischio. In particolare, si incarica la Commissione europea di stabilire, mediante atti di esecuzione, una formula uniforme per calcolare il fattore di rischio per le imprese di trasporto e di specificare i criteri da prendere in considerazione ai fini della sua determinazione, compreso l'uso del "tachigrafo intelligente" (collegato a un servizio di posizionamento satellitare per la misurazione della velocità, dei tempi di guida e della distanza percorsa). Si impone, inoltre, agli Stati membri, l'obbligo di mettere a disposizione degli altri Stati membri che ne facciano richiesta le informazioni del proprio sistema nazionale di classificazione dei rischi, al fine di agevolare controlli su strada mirati;

considerato, inoltre, l'articolo 2 della proposta, che introduce disposizioni specifiche rispetto alle direttive 96/71/CE e 2014/67/UE, in materia di distacco dei lavoratori nel settore dei trasporti su strada. In particolare:

- l'articolo 2, paragrafi 2 e 3, specificano il periodo minimo di distacco, di 3 giorni in un mese, al di sotto del quale, le norme dello Stato membro ospitante riguardanti le tariffe minime salariali e le ferie retribuite, non si applicano alle operazioni di trasporto internazionale su strada. La suddetta soglia non si applica ai trasporti di cabotaggio (trasporti

---

Al Presidente  
dell'8<sup>a</sup> Commissione permanente  
S E D E

nazionali da parte di vettori non residenti) poiché a tali trasporti la tariffa minima salariale e le ferie annuali dello Stato ospitante si applicano a prescindere dalla frequenza e dalla durata delle operazioni effettuate dal conducente,

valutata la relazione del Governo, elaborata ai sensi dell'articolo 6, commi 4 e 5, della legge n. 234 del 2012,

formula per quanto di competenza osservazioni favorevoli, con i seguenti rilievi:

la base giuridica è correttamente individuata nell'articolo 91, paragrafo 1, del TFUE, che prevede la procedura legislativa ordinaria per adottare le misure dirette a realizzare gli obiettivi della politica comune dei trasporti. Sebbene le direttive 96/71/CE e 2014/67/UE siano fondate sull'articolo 53 del TFUE, relativo all'accesso ed esercizio delle attività autonome, poiché la proposta tratta esclusivamente situazioni specifiche connesse alla fornitura di servizi di trasporto, sembra corretto aver adottato l'articolo 91 TFUE come base giuridica;

il principio di sussidiarietà è rispettato in quanto l'obiettivo di garantire che la normativa europea in materia sociale nel settore dei trasporti su strada sia applicata in modo coerente e rispettata in tutta l'Unione, assicurando parità di condizioni tra le imprese di trasporto dei diversi Stati membri e garantendo la libera prestazione di servizi transfrontalieri di trasporto, non può essere conseguito dagli Stati membri singolarmente;

il principio di proporzionalità è rispettato in quanto la proposta si limita a disporre le misure necessarie ad ottenere il predetto scopo;

in materia del distacco dei lavoratori si evidenzia, tuttavia, l'opportunità che la proposta stabilisca esplicitamente l'applicazione direttive 96/71/CE e 2014/67/UE anche al settore dei trasporti su strada, considerata la difficoltà interpretativa riscontrata in sede di attuazione della direttiva nelle legislazioni nazionali. La Commissione europea ha, infatti, aperto il caso EU-pilot n. 8962/16, relativamente al decreto legislativo n. 136 del 2016, di recepimento della direttiva 2014/67/UE.

Al riguardo, si ricorda che la direttiva 96/71/CE prevede – in via generale – la soglia lavorativa di un mese in un anno, al di sotto della quale alcune norme sul distacco non si applicano. La proposta, invece introduce – per il settore del trasporto stradale – la soglia di 3 giorni in un mese, al di sotto della quale non si applicano alcune disposizioni della direttiva 96/71/CE. Tale ultima soglia, tuttavia, implicitamente sembra derogare alla generale inapplicabilità di alcune disposizioni della direttiva 96/71/CE, per i distacchi inferiori a un mese l'anno (ma superiori a 3 giorni al mese).

Per tali motivi si ritiene necessario che la proposta di direttiva stabilisca in modo esplicito i criteri, univoci e condivisi, per la definizione del campo di applicazione della normativa sul distacco, dettata dalle direttive 96/71/CE e 2014/67/UE, al settore del trasporto su strada (compreso il cabotaggio), seppure con le specificazioni previste dalla stessa proposta.

Sarebbe, inoltre, auspicabile che il legislatore comunitario chiarisse che la disciplina del distacco non si applica alle ipotesi di mero transito del mezzo, senza effettuazione di alcuna operazione di carico o scarico merci o passeggeri, anche laddove lo stesso transito comporti la permanenza del lavoratore nello Stato membro per un tempo pari o superiore a tre giorni nell'arco di un mese.

Valeria Cardinali