



PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI
DIPARTIMENTO POLITICHE EUROPEE
UFFICIO COORDINAMENTO POLITICHE UE
Servizio II – Segreteria CIAE II



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

Camera dei Deputati
Ufficio Rapporti con l'Unione Europea

e p.c.

Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali
Nucleo di Valutazione

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Nucleo di valutazione

Ministero degli Affari Esteri
Nucleo di valutazione

Rappresentanza Permanente d'Italia
presso l'Unione Europea

OGGETTO: Trasmissione, ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge 24 dicembre 2012 n. 234, della relazione concernente una Proposta di Direttiva del Consiglio che attua l'accordo europeo concluso tra la European Barge Union (EBU), l'Organizzazione europea dei capitani (ESO) e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) concernente taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro nel trasporto per vie navigabili interne. COM(2014) 452

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

Il Capo dell'Ufficio
Coordinamento Politiche UE
Cons. Fiorenza Barazzoni



Cons. Fiorenza BARAZZONI



Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali

Partenza - Roma, 31/07/2014
Prot. 31 / 0005174 / MA009.A001

*Ministero del Lavoro
e delle Politiche Sociali*

SEGRETARIATO GENERALE
Divisione IV

Alla Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento Politiche Europee
Ufficio Coordinamento Politiche UE
Servizio II – Segreteria CIAE
Piazza Nicosia, 20
00186 Roma

C.D.G. MA009/A001/10900

Allegati n. 1

Oggetto: Proposta di Direttiva del Consiglio che attua l' accordo europeo concluso tra la European Barge Union (EBU), l' Organizzazione europea dei capitani (ESO) e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (EFT) concernente taluni aspetti dell' organizzazione dell' orario di lavoro nel trasporto per vie navigabili interne. COM(2014) 452 final

Si invia in allegato la relazione sulla proposta in oggetto, di cui il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali risulta essere Amministrazione con competenza prevalente .

Si precisa che la Relazione è stata formulata sulla base dei contributi pervenuti dalle Direzioni Generali competenti.

Si resta a disposizione per ogni ulteriore chiarimento.

Cordiali saluti

IL SEGRETARIO GENERALE

Paolo Bennesi

D.ssa Silvia Maria Lagonegro -
Referente per l' attività di informazione
qualificata prevista dalla legge n. 234/2012

Presidenza del Consiglio dei Ministri

DPE 0007475 A-4.22.8

del 01/08/2014



9850387



*Ministero del Lavoro
e delle Politiche Sociali*

SEGRETARIATO GENERALE

Relazione ai sensi dell' art.6, co.4, della legge 24 dicembre 2012, n. 234

Oggetto dell' atto:

Proposta di Direttiva del Consiglio che attua l' accordo europeo concluso tra la *European Barge Union (EBU)*, l' *Organizzazione europea dei capitani (ESO)* e la *Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (EFT)* concernente taluni aspetti dell' organizzazione dell' orario di lavoro nel trasporto per vie navigabili interne

Codice della proposta: COM (2014) 452 final del 7 luglio 2014

Codice interistituzionale: 2014/0212 (NLE)

Amministrazione con competenza prevalente: Ministero del Lavoro e Politiche Sociali

Amministrazioni interessate: Ministero dell' Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero degli Affari Esteri

PREMESSA:FINALITA' E CONTESTO

La proposta, che assume la forma di una Direttiva del Consiglio, parte dall' esigenza di attuare le decisioni prese nell' ambito dei negoziati che si sono svolti, tra il 2008 e il 2011, tra le parti sociali settoriali del trasporto per vie navigabili interne a livello dell' UE; tali negoziati sono stati avviati al fine di rimediare alle carenze rinvenute nella Direttiva 2003/88/CE relativamente all' organizzazione dell' orario di lavoro nel trasporto per vie navigabili interne.

Tali carenze risultano individuabili soprattutto nell' assenza di norme comunitarie tese a stabilire dei limiti numerici per il numero di ore di lavoro giornaliero, settimanale e notturno dei lavoratori

mobili nel trasporto per vie navigabili interne; tale carenza ha portato, nel corso degli anni, al proliferarsi di varie normative nazionali al riguardo.

Pertanto, al fine di conseguire l'obiettivo di aumentare la qualità in tale servizio e favorire la concorrenza leale e la parità di condizione anche in un'ottica tesa al raggiungimento di una maggiore convergenza delle norme sociali (anche in osservanza di quanto previsto dal Libro Bianco sui trasporti del 2011), la Commissione ha ribadito l'importanza del dialogo sociale in tale settore, anche sulla base dell'*art. 155, paragrafo 1, del TFUE*, che dispone che le parti sociali a livello dell'Unione Europea possano stabilire, se lo desiderano, relazioni contrattuali, ivi compresi accordi, sono stati avviati tali negoziati.

L'accordo europeo è stato concluso tra la *European Barge Union (Ebu)*, l'*Organizzazione europea dei capitani (Eso)* e la *Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF)* ed ha avuto quale oggetto principale quello di stabilire le norme minime in materia di orario di lavoro, per tutti coloro che sono impiegati a bordo di navi passeggeri o per il trasporto sulle vie fluviali di tutta l'unione.

In particolare, al fine di venire incontro alle specifiche esigenze del settore, l'accordo ha previsto un numero minimo di ore di riposo giornaliero e settimanale ed un numero massimo di ore di lavoro notturno. Destinatario di tale accordo è il personale di navigazione (membri dell'equipaggio) e personale di bordo e riguarda sia il trasporto commerciale di merci che quello di passeggeri.

Conformemente all'articolo 155, paragrafo 2, del TFUE, i firmatari di tale accordo ne hanno poi richiesto l'attuazione alla Commissione Europea, in base ad una decisione del Consiglio su proposta della Commissione.

RISPETTO DEI PRINCIPI DELL' ORDINAMENTO EUROPEO

- 1. Rispetto del principio di attribuzione, con particolare riguardo alla correttezza della base giuridica:** In base al principio di attribuzione, l'Unione Europea può agire esclusivamente nei limiti delle competenze che le sono attribuite dagli Stati membri nei Trattati per realizzare gli obiettivi da questi determinati (art.5, parr.1 e 2 TUE). A tale proposito si precisa che l'accordo concluso riguarda gli aspetti dell'organizzazione di lavoro nel settore del trasporto per vie navigabili interne e contiene disposizioni relative alla salute e la sicurezza dei lavoratori, settore disciplinato dall'articolo 153, paragrafo 1, lettera a) del TFUE; pertanto (sulla base di quanto disposto dall'articolo 155, paragrafo 2 del TFUE che prevede che *"Gli accordi conclusi a livello dell'Unione sono attuati secondo le procedure e le prassi proprie delle parti sociali e degli Stati membri o, nell'ambito dei settori contemplati dall'articolo 153, e a richiesta congiunta delle parti firmatarie, in base ad una decisione del Consiglio su proposta della Commissione. Il Parlamento europeo è informato"*) la materia rientra nei settori per i quali il Consiglio può deliberare a maggioranza qualificata e quindi l'articolo 155, paragrafo 2 è la base giuridica su cui fondare la proposta, anche considerando che quest'ultima ha proceduto ad un'attenta valutazione di tale accordo prima di presentare la proposta legislativa
- 2. Rispetto del principio di sussidiarietà:** Il principio di sussidiarietà (art. 5, parr. 1 e 3 TUE) è rispettato in quanto la proposta non rientra nell'ambito di competenza esclusiva dell'UE. Essa contiene *"disposizioni più specifiche"* ai sensi dell'art. 14 della direttiva sull'orario di lavoro che fa riferimento a *"strumenti comunitari"* necessari per fissare tali disposizioni; pertanto l'obiettivo della proposta può essere conseguito solo a livello dell'UE.

3. **Rispetto del principio di proporzionalità:** Il principio di proporzionalità previsto nell' art. 5 del TUE prevede che *" il contenuto e la forma dell' azione dell' Unione si limitano a quanto necessario per il conseguimento degli obiettivi dei Trattati "*. La proposta in esame soddisfa tale principio in quanto si limita a fissare gli obiettivi da raggiungere e stabilisce norme minime. Inoltre consente una certa flessibilità per quanto riguarda le scelte delle misure concrete di attuazione.

VALUTAZIONE COMPLESSIVA DEL PROGETTO E DELLE SUE PROSPETTIVE NEGOZIALI

1.Valutazione del progetto e urgenza

Nel settore dei trasporti sono presenti modelli di lavoro specifici per quanto riguarda in particolare alcuni aspetti quali il riposo giornaliero, le pause, il riposo settimanale e la durata del lavoro notturno.

Per questo motivo, in tale settore, la direttiva sull' orario di lavoro (2003/88/CE) prevede un approccio settoriale, con la possibilità di introdurre disposizioni particolari che si adattano alle esigenze specifiche dei diversi settori dei trasporti (art. 14 della direttiva).

Esistono già direttive dell' UE sull' orario di lavoro settoriali, che attuano gli accordi delle parti sociali europee, per i lavoratori nel settore dell' aviazione civile, nel trasporto ferroviario transfrontaliero e i marittimi.

Con questa proposta, la Commissione europea intende coprire ed estendere, con norme specifiche, la normativa sull' orario di lavoro anche al settore dei lavoratori fluviali, che riguarda nell' Unione europea circa 42.000 lavoratori impiegati nel trasporto per vie navigabili interne (TVN), 9.650 società di navigazione e 16.000 tra navi impiegate per il trasporto di derrate secche, navi cisterne e rimorchiatori. I cinque paesi con il maggior numero di lavoratori nel settore sono Olanda, Germania, Francia e Lussemburgo ed Italia. Nel caso italiano sono occupati prevalentemente nel settore dei trasporto viaggiatori e non si spostano tra diversi paesi nella loro navigazione.

Il predetto accordo, tenendo conto delle condizioni di lavoro particolari nel settore della navigazione interna, fornisce una certa flessibilità pur garantendo un elevato livello di protezione della salute e sicurezza dei lavoratori interessati. In tal senso si concorda con l' opportunità di adeguare la regolamentazione a livello dell' Unione Europea nel settore dei lavoratori nel trasporto per vie navigabili interne.

2.Conformità del progetto all' interesse nazionale

Si ritiene che la proposta di direttiva del Consiglio sia senz' altro condivisibile e in linea con gli orientamenti normativi a livello nazionale.

3. Prospettive negoziali ed eventuali modifiche ritenute necessarie ed opportune

Come noto, nel nostro ordinamento, la vigilanza in materia di corretta applicazione della normativa sull' orario di lavoro si basa essenzialmente sull' acquisizione di elementi di prova documentali e testimoniali.

Pertanto, a proposito della previsione normativa (nello specifico settore del trasporto per vie navigabili) di un apposito registro su cui si evidenzi il rispetto delle disposizioni di cui all' emananda Direttiva (art. 12, par. 1 dell' Accordo europeo allegato della Proposta)), si rappresenta quanto segue.

In merito all' obbligo di conservare a bordo tale registro *"almeno fino al termine del periodo di riferimento"* (art. 12, par. 2 dell' Accordo europeo allegato della Proposta) ossia almeno per almeno dodici mesi (arg. ex art. 3, par. 2), sarà successivamente opportuno, in sede di attuazione nazionale della disposizione comunitaria, prevedere chiarimenti sia su come vada considerato il periodo di dodici mesi (se fisso o mobile) sia in merito alla decorrenza del suddetto periodo (anche ai fini dell' osservanza dell' obbligo di conservazione del registro).

Inoltre, a proposito del predetto articolo 12, par. 3 che prevede la conferma congiunta da parte del datore di lavoro (o di un suo rappresentante) e del lavoratore, dei dati indicati nel suddetto registro al fine di indirizzare efficacemente l' attività di vigilanza, sarà necessario chiarire quale sia la valenza di tale conferma congiunta ed in particolare se i dati così confermati possano essere "smentiti" dall' acquisizione di altri elementi di prova documentali e/o testimoniali (provenienti dallo stesso lavoratore interessato, da altri lavoratori presenti sul luogo di lavoro al tempo della prestazione o da altri soggetti informati "sui fatti") da cui emerga la non veridicità di quanto formalmente risultante dai registri.

C. VALUTAZIONE D'IMPATTO

1. Impatto finanziario

Non si rilevano elementi degni di nota.

2. Effetti sull' ordinamento nazionale:

Si fa rinvio alle osservazioni formulate nell' ambito della Valutazione complessiva del progetto e delle sue prospettive negoziali.