



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 24 giugno 2010 (02.07)
(OR. en)**

10970/10

**Fascicolo interistituzionale:
2008/0195 (COD)**

**CODEC 552
TRANS 160
SOC 415**

NOTA

del:	Segretariato generale
al:	Comitato dei Rappresentanti permanenti/Consiglio
Oggetto:	Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica della direttiva 2002/15/CE concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto – Risultati della prima lettura del Parlamento europeo (Strasburgo, 14 - 17 giugno 2010)

I. INTRODUZIONE

Il 5 maggio 2009, la plenaria ha respinto la proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica della direttiva 2002/15/CE concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto, ma non ha adottato la risoluzione legislativa, senza pertanto concludere la prima lettura del Parlamento europeo. A norma dell'articolo 52, paragrafo 3 del regolamento interno del Parlamento europeo, la questione è stata rinviata alla commissione per l'occupazione e gli affari sociali¹.

¹ 9304/09.

A seguito delle elezioni del 2009, è stata designata come nuova relatrice della settima legislatura Edit BAUER (PPE, SK), la quale ha presentato una relazione che è stata respinta dalla commissione per l'occupazione e gli affari sociali il 28 aprile 2010. La relazione adottata dalla commissione, nella quale è stata chiesta nuovamente la reiezione della proposta di direttiva, è stata iscritta all'ordine del giorno della plenaria.

La relatrice ha tenuto una discussione informale con la presidenza e ha presentato un emendamento globale (emendamento 30) che è stato esaminato informalmente con la presidenza.

II. DISCUSSIONE

La relatrice Edit BAUER (PPE, SK) ha aperto la discussione e

- ha sottolineato che la proposta è intesa a modificare la direttiva 2002/15/CE alla luce dell'esperienza, anche per quanto riguarda la definizione di lavoro notturno;
- ha indicato che alcuni deputati del Parlamento europeo ritengono più opportuno respingere la proposta della Commissione e che alcune organizzazioni sindacali considerano erroneamente che lo scopo della direttiva sia quello di indurre gli autotrasportatori autonomi a lavorare 86 ore alla settimana;
- ha ricordato che nel lavoro autonomo il datore di lavoro e il dipendente sono la stessa persona e che pertanto non occorre proteggerli da loro stessi, soprattutto per non creare distorsioni della concorrenza tra alcuni Stati membri;
- ha sottolineato che l'emendamento 30 si basa sulla proposta della Commissione e ha suscitato un ampio consenso in seno al Consiglio.

Il Commissario Siim KALLAS:

- ha affermato che il tema in esame è difficile e sensibile, si tratta cioè di stabilire se la direttiva 2002/15/CE sull'orario di lavoro dei lavoratori mobili debba includere o meno gli imprenditori che sono autotrasportatori autonomi;

- ha ricordato che la discussione non aveva portato ad alcun accordo fra le organizzazioni sindacali né successivamente a livello legislativo e che pertanto la Commissione era stata invitata a procedere a uno studio d'impatto approfondito;
- ha rammentato che la Commissione ha realizzato studi e ha svolto una valutazione d'impatto dalla quale è emerso che l'inclusione non è la soluzione adeguata e che il problema risiede nell'osservanza delle norme rispetto ai non autonomi;
- ha espresso rispetto per la relatrice, elogiandone le proposte costruttive;
- ha ricordato che il falso lavoro autonomo non sarà tollerato;
- considera che la discussione non riguardi la sicurezza stradale e che non debba essere stabilito alcun nesso con gli autotrasportatori autonomi.

Pervenche BERÈS, presidente della commissione per l'occupazione e gli affari sociali, ha chiesto la parola a norma dell'articolo 173 dichiarando che la Commissione ha violato il codice di condotta del Parlamento europeo per la negoziazione nel contesto delle procedure di codecisione e ha parlato con un solo membro del Parlamento europeo al quale la commissione competente non aveva conferito alcun mandato negoziale.

Intervenendo a nome del gruppo politico PPE, Thomas MANN (PPE, DE):

- ha ringraziato la relatrice sottolineando che la questione di principio riguarda l'inclusione o meno degli autotrasportatori indipendenti. Il deputato del Parlamento europeo ritiene che tale inclusione sia vantaggiosa soltanto per le grandi imprese, mentre si dovrebbero rafforzare e considerare le PMI;
- ha ricordato che tutti i conducenti sono già contemplati da altri atti legislativi e che il problema della sicurezza stradale viene affrontato con i tachigrafi e come una questione di osservanza delle norme;
- ha concluso che lo scopo dovrebbe essere quello di ridurre le formalità burocratiche.

Intervenendo a nome del gruppo politico S&D, Stephen HUGHES (S&D, UK):

- ha ricordato che il gruppo S&D ha sempre chiesto l'inclusione degli autotrasportatori autonomi e indipendenti nella direttiva 2002/15/CE;

- ha deplorato il modo in cui la relatrice ha espletato il suo mandato promuovendo le posizioni della Commissione e del Consiglio anziché quella della commissione per l'occupazione e gli affari sociali del Parlamento europeo;
- ha lamentato la mancanza di cooperazione leale da parte delle altre istituzioni;
- ha sottolineato che, trattandosi di sicurezza stradale, lo status dell'autotrasportatore è irrilevante e che vi è confusione fra tempo di guida e orario di lavoro;
- ha deplorato che un falso autotrasportatore autonomo possa guidare legalmente tra le 86 e le 95 ore alla settimana, mettendo a rischio la sicurezza stradale;
- ha chiesto la reiezione della proposta della Commissione.

Intervenendo a nome del gruppo politico ALDE/ADLE, Marian HARKIN (ALDE/ADLE, IR):

- ha ricordato che tutti i conducenti, siano essi dipendenti o autonomi, hanno tempi di guida disciplinati dagli atti legislativi in vigore concernenti il tempo di guida, i riposi intermedi e i periodi di riposo;
- ha rilevato che non esistono dati relativi al problema degli incidenti in relazione allo status dei conducenti e ha chiesto pertanto di definire una solida regolamentazione, anziché creare allarmismi;
- ha sottolineato che l'inclusione degli autotrasportatori autonomi condurrebbe ad una normativa inattuabile, dato il numero di ispettori che ciò richiederebbe;
- ha concluso che la reiezione della proposta sarebbe sproporzionata e genererebbe formalità e oneri burocratici per le PMI.

Intervenendo a nome del gruppo politico Verts/ALE, Emilie TURUNEN (Verts/ALE, DK):

- ha dichiarato che il Parlamento europeo vuole un'Europa sociale e che la proposta in esame non punta al lavoro equo e alle buone condizioni di lavoro che sarebbe lecito aspettarsi nell'Unione europea;
- ha chiesto l'inclusione degli autotrasportatori autonomi e una regolamentazione unica;

- ha rilevato che i dati disponibili basati sugli studi effettuati rivelano che gli autotrasportatori autonomi si ammalano più spesso;
- ritiene che i tachigrafi siano strumenti facili per garantire applicazione e osservanza delle norme;
- ha espresso rammarico per la violazione delle norme negoziali e del codice di condotta, sottolineando che non sussiste alcun compromesso in Assemblea ma solo un singolo testo.

Intervenendo a nome del gruppo politico ECR, Peter VAN DALEN (ECR, NL):

- si è detto meravigliato per il modo in cui è stata condotta la campagna d'informazione, in quanto gli autotrasportatori autonomi sono già contemplati da norme relative all'orario di lavoro e al tempo di guida;
- chiede che la proposta della Commissione sia appoggiata e che gli autotrasportatori autonomi siano esclusi dal campo di applicazione della direttiva.

Intervenendo a nome del gruppo politico GUE/NGL, Ilda FIGUEIREDO (GUE/NGL, PT):

- ha dichiarato che le modifiche alla direttiva 2002/15/CE proposte dalla Commissione, compresa l'esclusione degli autotrasportatori autonomi, non sono accettabili;
- ritiene che 86 ore settimanali durante tutto l'anno per gli autotrasportatori autonomi costituiscano un problema per la salute e la sicurezza stradale e incoraggino inoltre pratiche di dumping sociale e di falsi autotrasportatori autonomi;
- ha sottolineato che la commissione per l'occupazione e gli affari sociali ha votato a due riprese la reiezione della proposta della Commissione e ha chiesto all'Assemblea di fare altrettanto in plenaria.

Intervenendo a nome del gruppo politico EFD, Mara BIZZOTTO (EFD, IT):

- ha dichiarato che la discussione in nome della sicurezza stradale è ingannevole, che l'inclusione degli autotrasportatori autonomi compromette la libera iniziativa e che a patire sarebbero le PMI, mentre sono necessarie strategie anticrisi.

Elisabeth MORIN-CHARTIER (PPE, FR):

- ritiene che la proposta debba essere respinta a causa del rischio di concorrenza sleale, di falsi lavoratori autonomi e di dumping sociale tra gli Stati membri e perché è contraria agli interessi dei lavoratori dipendenti e della stessa Europa;
- ha ricordato che la proposta della Commissione ignora la sicurezza stradale, mentre la Corte di giustizia ne ha tenuto conto nelle cause che le sono state sottoposte da due Stati membri nel 2002.

Alejandro CERCAS (S&D, ES):

- si è detto deluso per il modo in cui sono stati condotti i negoziati e il modo in cui è stata intavolata la discussione;
- ha affermato che il tachigrafo non è difficile da applicare e ritiene che la Commissione stia tutelando gli interessi, compresi quelli economici, di una minoranza a scapito dei diritti della maggioranza;
- ha protestato con il commissario KALLAS e ha espresso delusione nei confronti della relatrice.

Gesine MEISSNER (ALDE/ADLE, DE) ha dichiarato che il suo gruppo politico è favorevole all'esclusione degli autotrasportatori autonomi e che appoggia pertanto il testo presentato dalla relatrice.

Eva LICHTENBERGER (Verts/ALE, AT):

- ha dichiarato che lo status degli autotrasportatori autonomi non è una scelta bensì una situazione in cui i conducenti vengono a trovarsi per forza e che il testo presentato dalla relatrice è un compromesso privato che non tiene conto di questo aspetto;
- ha protestato contro il dumping sociale e ha chiesto all'Assemblea di contrastarlo.

Julie GIRLING (ECR, UK):

- ritiene che i lavoratori autonomi debbano essere esclusi dalla direttiva poiché questo settore professionale è già disciplinato dalla regolamentazione sul tempo di guida;
- ha definito allarmistiche le affermazioni sui pericoli per la sicurezza stradale inerenti a questa situazione;
- ha esortato l'Assemblea ad appoggiare il testo presentato dalla relatrice.

Thomas HÄNDEL (GUE/NGL, DE) ritiene che la discussione ruoti intorno a bugie e mezze verità e ha dichiarato che le norme applicabili alle condizioni di lavoro hanno messo le persone al riparo dal superlavoro.

Derek Roland CLARK (EFD, UK):

- ha appoggiato il testo presentato dalla relatrice affinché gli autotrasportatori autonomi non siano inclusi nella direttiva;
- ha ricordato che non si tratta di un problema di sicurezza stradale poiché tutti i conducenti sono soggetti a tempi di guida limitati e sono controllati dai tachigrafi;
- ritiene che, se inclusi, gli stessi autotrasportatori autonomi sarebbero penalizzati in quanto alcuni compiti amministrativi e organizzativi diverrebbero parte della loro settimana lavorativa, il che ridurrebbe il tempo a loro disposizione per guidare, caricare e scaricare le merci e assistere i passeggeri, a differenza degli autotrasportatori alle dipendenze di imprese;
- ha sottolineato che ciò creerebbe disoccupazione nel settore delle PMI e finirebbe con l'indurre l'UE a promuovere le grandi aziende a scapito delle piccole e medie imprese che rappresentano una maggiore forza lavoro.

Veronica LOPE FONTAGNÉ (PPE, ES):

- ha appoggiato l'inclusione degli autotrasportatori autonomi affermando che tale inclusione è stata chiesta nel suo paese da entrambi i rami dell'industria;

- ha sottolineato che tale inclusione è giustificata dalla necessità di tutelare la sicurezza dei lavoratori, di garantire eque condizioni di concorrenza, evitando discriminazioni fondate sulla categoria di appartenenza dei conducenti in questione, e di disporre di una normativa UE armonizzata, anziché lasciare che siano gli Stati membri a decidere.

Pervenche BERÈS (S&D, FR):

- ha ricordato che la commissione per l'occupazione e gli affari sociali ha già votato a due riprese la reiezione della proposta e che la relazione presentata dalla relatrice è stata respinta;
- ha espresso il parere secondo cui Edit BAUER non aveva alcun mandato per negoziare un accordo in prima lettura a nome del Parlamento europeo e ha violato il codice di condotta dell'istituzione;
- ritiene che il Consiglio e la Commissione abbiano infranto le norme relative al funzionamento delle istituzioni;
- si è interrogata sugli stessi accordi in prima lettura, specie quando recano emendamenti che non sono stati esaminati dalle autorità competenti, e ha chiesto che l'emendamento presentato da Edit BAUER sia rinviato alla commissione per l'occupazione e gli affari sociali.

Dirk STERCKX (ALDE/ADLE, BE) ha appoggiato la posizione del commissario KALLAS.

Timo SOINI (EFD, FI) ritiene che il lavoro degli autotrasportatori autonomi non possa essere limitato e che l'inclusione di questi ultimi annulli la crescita.

Sari ESSAYAH (PPE, FI) ha affermato che la sicurezza stradale deve essere tutelata attraverso una migliore osservanza della normativa in vigore sul tempo di guida e l'orario di lavoro e che l'inclusione degli autotrasportatori autonomi è inattuabile.

Saïd EL KHADRAOUI (S&D, BE):

- ha ricordato che gli autotrasportatori autonomi sono già contemplati dal marzo del 2010;

- ha chiesto di includere gli autotrasportatori autonomi, tenendo conto tuttavia della loro situazione specifica riguardo ai compiti da essi svolti;
- ha chiesto che sia adottata un'unica regolamentazione uniforme.

Raffaele BALDASSARRE (PPE, IT):

- ha dichiarato che il regime opzionale che prevede l'inclusione o meno degli autotrasportatori autonomi è inammissibile, in quanto causa di dumping sociale e distorsioni della concorrenza;
- ha dichiarato che la proposta è contraria all'articolo 153 del TFUE poiché non "migliora" l'ambiente di lavoro e ne ha quindi chiesto la reiezione.

David CASA (PPE, MT) ritiene che il tema del lavoro autonomo non debba essere trattato nell'ambito di questo atto legislativo e si è detto pertanto favorevole al testo presentato dalla relatrice.

Georges BACH (PPE, LU):

- ha affermato che la Commissione ha fatto marcia indietro nei riguardi degli autotrasportatori autonomi, da quando la proposta è stata presentata il 23 marzo 2005;
- ritiene che il testo in esame compia un passo indietro sul tema della sicurezza stradale e non garantisca eque condizioni di concorrenza;
- ha concluso che il testo in questione rappresenta un fallimento della politica europea che ha ignorato due reiezioni in sede di commissione e una sentenza della Corte di giustizia.

Proinsias DE ROSSA (S&D, IR) ha dichiarato che, in qualità di ex autotrasportatore autonomo, è favorevole all'inclusione degli autotrasportatori autonomi nel campo di applicazione della direttiva in considerazione delle condizioni di lavoro e delle cifre a disposizione.

Elisabeth SCHROEDTER (Verts/ALE, DE) si è detta concorde con Elisabeth MORIN-CHARTIER e ha ricordato l'intervento della Corte di giustizia, ponendo pertanto al primo posto la sicurezza stradale.

Dieter-Lebrecht KOCH (PPE, DE) ha affermato che la discussione riguarda la direttiva sull'orario di lavoro, non la sicurezza stradale, e ha appoggiato pertanto il testo presentato dalla relatrice.

John BUFTON (EFD):

- ha dichiarato che la direttiva sull'orario di lavoro è destinata ai lavoratori dipendenti, non a quelli autonomi, e che l'inclusione di questi ultimi è inattuabile;
- ha sottolineato che gli autotrasportatori autonomi, se inclusi nella direttiva e soggetti alle sue condizioni, avrebbero poco tempo da dedicare alla guida;
- si è detto favorevole all'allentamento delle restrizioni sul lavoro notturno mediante l'introduzione di un periodo minimo di due ore prima che si applichino le restrizioni notturne;
- ha appoggiato la relatrice.

Jutta STEINRUCK (S&D, DE) ha chiesto a conservatori e liberali di privilegiare la sicurezza stradale e ha dichiarato che una discussione sul falso lavoro autonomo è attesa da tempo.

Andrzej GRZYB (PPE, PL) ha dichiarato che il Parlamento europeo rischia di diventare un luogo in cui si limitano crescita e occupazione e che i conducenti hanno pertanto il diritto di scegliere di diventare autotrasportatori autonomi.

Diane DODDS (NI, UK):

- ha deplorato che si possa trattare di una discussione che limiti il diritto al lavoro degli autotrasportatori autonomi e ha respinto l'idea che essa possa vertere su salute e sicurezza;
- ha affermato che il settore dei trasporti su strada è ampiamente disciplinato dalle norme relative ai tachigrafi e ha deplorato le implicazioni finanziarie legate alle formalità burocratiche.

Karin KADENBACH (S&D, AT) ha dichiarato che la relatrice ha dato prova di scarsa democrazia nel suo lavoro e ha chiesto pertanto di votare contro il testo da questa presentato e di respingere la proposta della Commissione.

Paul RÜBIG (PPE, AT) ha sottolineato l'importanza delle PMI in Europa chiedendo pertanto di limitare gli oneri burocratici, soprattutto perché le norme a tutela delle condizioni di lavoro e della sicurezza sociale sono efficaci.

Il commissario KALLAS:

- ha indicato che il regolamento sul tempo di guida armonizzerà le pratiche tra gli Stati membri e servirà a garantire e migliorare la sicurezza stradale;
- ha affermato che la Commissione non può essere a favore di una regolamentazione che limiti la libertà delle imprese nel settore dei trasporti su strada di organizzare il proprio orario di lavoro, in mancanza di analoghe restrizioni sull'orario di lavoro in altri settori;
- ha concluso che, in caso di reiezione della proposta, la Commissione riesaminerà tutte le possibili opzioni, compreso il ritiro della proposta, e che qualora sia decisa l'inclusione degli autotrasportatori autonomi nella direttiva, la Commissione darà seguito a tale decisione.

Edit BAUER:

- ha indicato che a norma del regolamento interno i deputati del Parlamento europeo sono liberi di consultare chiunque essi desiderino e non sono tenuti a difendere la posizione di una commissione;
- ha sottolineato che l'applicazione del testo presentato non porrebbe problemi in quanto ciò spetterebbe agli Stati membri a livello nazionale e le sue implicazioni finanziarie sarebbero pertanto inferiori ai costi della divisione del Parlamento europeo tra Bruxelles e Strasburgo;
- ha messo in guardia contro la reiezione della proposta.

III. VOTAZIONE

Il Parlamento ha votato il 16 giugno 2010 e ha adottato la relazione della commissione per l'occupazione e gli affari sociali, con 368 voti favorevoli, 301 contrari e 8 astensioni, per la reiezione del testo della proposta della Commissione. Un membro della Commissione ha indicato l'intenzione di quest'ultima di riesaminare le possibili opzioni, compreso il ritiro della proposta. Al termine di una discussione in plenaria a norma dell'articolo 56, paragrafo 3 del regolamento interno del Parlamento europeo, il Parlamento ha votato con 383 voti favorevoli, 263 contrari e 23 astensioni l'adozione del progetto di risoluzione legislativa, concludendo in tal modo la procedura legislativa.

Il testo della risoluzione legislativa del Parlamento figura nell'allegato della presente nota.

Organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto *I**

Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 16 giugno 2010 sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica della direttiva 2002/15/CE concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto (COM(2008)0650 – C6-0354/2008 – 2008/0195(COD))

(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento e al Consiglio (COM(2008)0650),
 - visti l'articolo 251, paragrafo 2, e gli articoli 71 e 137, paragrafo 2, del trattato CE, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C6-0354/2008),
 - vista la comunicazione della Commissione al Parlamento e al Consiglio dal titolo "Ripercussioni dell'entrata in vigore del trattato di Lisbona sulle procedure decisionali interistituzionali in corso" (COM(2009)0665),
 - visti l'articolo 294, paragrafo 3, e gli articoli 91 e 153, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
 - visto il parere del Comitato economico e sociale europeo del 25 marzo 2009¹,
 - previa consultazione del Comitato delle regioni,
 - visto l'articolo 55 del suo regolamento,
 - visti la relazione della commissione per l'occupazione e gli affari sociali (A7-0137/2010),
1. respinge la proposta della Commissione;
 2. invita la Commissione a ritirare la proposta e ad attivarsi opportunamente con il Parlamento al fine di presentarne una nuova;
 3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

¹ GU C 228, del 22.9.2009, pag. 78.