

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
(G.U. DELLE COMUNITÀ EUROPEE N. L 080 DEL 23 MARZO 2002)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,
visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 71 e l'articolo 137, paragrafo 2,
vista la proposta della Commissione,
visto il parere del Comitato economico e sociale,
previa consultazione del Comitato delle regioni,
deliberando conformemente alla procedura di cui all'articolo 251 del trattato, visto il progetto comune approvato dal comitato di conciliazione il 16 gennaio 2002,
considerando quanto segue:

(1) Il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio, del 20 dicembre 1985, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada fissa le norme comuni relative ai tempi di guida e di riposo dei conducenti. Esso non ha per oggetto gli altri aspetti dell'orario di lavoro per il settore dell'autotrasporto.

(2) La direttiva 93/104/CE del Consiglio, del 23 novembre 1993, concernente taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro, consente di adottare prescrizioni più specifiche in materia di organizzazione dell'orario di lavoro. Tenuto conto del suo carattere settoriale le disposizioni della presente direttiva prevalgono sulla direttiva 93/104/CE, in applicazione dell'articolo 14 di quest'ultima.

(3) Malgrado attive negoziazioni tra le parti sociali non si è raggiunta un'intesa per i lavoratori mobili del settore dell'autotrasporto.

(4) È quindi necessario prevedere un insieme di prescrizioni più specifiche relative all'orario di lavoro per i trasporti su strada, miranti ad assicurare la sicurezza dei trasporti nonché la salute e la sicurezza delle persone interessate.

(5) Poiché gli scopi dell'azione prevista non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque, a causa delle dimensioni e degli effetti dell'azione prevista, essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali scopi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nel suddetto articolo.

(6) Il campo di applicazione della presente direttiva comprende soltanto i lavoratori mobili alle dipendenze di un'impresa di trasporto stabilita in uno Stato membro che partecipano ad operazioni mobili di autotrasporto disciplinate dal regolamento (CEE) n. 3820/85 ovvero, in difetto, dall'accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR).

(7) Va precisato che i lavoratori mobili esclusi dal campo di applicazione della presente direttiva diversi dagli autotrasportatori autonomi beneficiano di un grado minimo di tutela previsto dalla direttiva 93/104/CE. Tale tutela di base comprende le vigenti norme in materia di riposo sufficiente, di durata massima media settimanale della prestazione di lavoro, di ferie annuali, nonché talune disposizioni fondamentali applicabili ai lavoratori notturni, in particolare gli esami medici.

(8) Dato che gli autotrasportatori autonomi sono inclusi nel campo di applicazione del regolamento (CEE) n. 3820/85, ma esclusi dal campo di applicazione della direttiva 93/104/CE, è opportuno escluderli provvisoriamente dal campo di applicazione della presente direttiva in conformità delle disposizioni dell'articolo 2, paragrafo 1.

(9) Le definizioni di cui alla presente direttiva non devono costituire un precedente per altre normative comunitarie relative all'orario di lavoro.

(10) Al fine di migliorare la sicurezza stradale, impedire distorsioni di concorrenza e tutelare la sicurezza e la salute dei lavoratori mobili oggetto della presente direttiva, questi ultimi dovrebbero sapere con precisione, da un lato, quali siano i periodi dedicati ad operazioni di autotrasporto che sono considerati orario di lavoro e, dall'altro, quali siano quelli che ne sono esclusi e che sono considerati come riposi intermedi, come periodi di riposo o tempi di

disponibilità. Questi lavoratori dovrebbero aver diritto a riposi minimi giornalieri e settimanali, nonché ad adeguati riposi intermedi. È altresì necessario stabilire il limite massimo dell'orario di lavoro settimanale.

(11) Dalla ricerca emerge che di notte l'organismo umano è più sensibile ai fattori di disturbo dell'ambiente circostante e a talune forme di organizzazione del lavoro particolarmente faticose, e che periodi prolungati di lavoro notturno possono nuocere alla salute dei lavoratori e compromettere la loro sicurezza, nonché la sicurezza stradale in generale.

(12) È pertanto necessario limitare la durata della prestazione di lavoro notturno e prevedere che i conducenti professionisti che prestano lavoro notturno siano adeguatamente compensati per la loro attività e non siano svantaggiati in termini di opportunità di formazione.

(13) È opportuno che i datori di lavoro conservino documentazione dei casi di superamento della durata massima media settimanale della prestazione di lavoro applicabile ai lavoratori mobili.

(14) Occorre poter continuare ad applicare le disposizioni del regolamento (CEE) n. 3820/85 concernenti il tempo di guida per i trasporti internazionali e nazionali di viaggiatori, diversi dai servizi di linea.

(15) È opportuno che la Commissione controlli l'applicazione della presente direttiva e segua l'evoluzione del settore nei vari Stati membri, nonché sottoponga al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale e al Comitato delle regioni una relazione sull'applicazione della normativa, nonché sulle conseguenze delle disposizioni relative al lavoro notturno.

(16) È necessario prevedere la possibilità di deroghe a talune disposizioni, applicabili a seconda dei casi dagli Stati membri o dalle parti sociali. In presenza di tali deroghe i lavoratori interessati dovrebbero in generale poter beneficiare di equivalenti periodi di riposo compensativo,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Art. 1 - Scopo

Scopo della presente direttiva è stabilire prescrizioni minime in materia di organizzazione dell'orario di lavoro per migliorare la tutela della salute e della sicurezza delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto, per migliorare la sicurezza stradale e ravvicinare maggiormente le condizioni di concorrenza.

Art. 2 - Campo di applicazione

1. La presente direttiva si applica ai lavoratori mobili alle dipendenze di imprese stabilite in uno Stato membro che partecipano ad attività di autotrasporto contemplate dal regolamento (CEE) n. 3820/85 oppure, in difetto, dall'accordo AETR.

Senza pregiudizio delle disposizioni del comma seguente, la presente direttiva si applica agli autotrasportatori autonomi a decorrere dal 23 marzo 2009.

Al più tardi due anni prima di tale data la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio. Tale relazione analizza le conseguenze dell'esclusione degli autotrasportatori autonomi dal campo di applicazione della direttiva sulla sicurezza stradale, sulle condizioni di concorrenza, sulla struttura della professione nonché sugli aspetti sociali. Le circostanze, in ogni Stato membro, relative alla struttura dell'industria dei trasporti e all'ambiente di lavoro della professione del trasporto su strada saranno prese in considerazione. Sulla base di questa relazione la Commissione presenterà una proposta intesa, a seconda del caso:

- a stabilire le modalità di inclusione degli autotrasportatori autonomi nel campo di applicazione della direttiva per quanto attiene a talune categorie di autotrasportatori autonomi che non partecipano ad attività di autotrasporto in altri Stati membri e che sono soggetti a vincoli locali per motivi oggettivi, quali la posizione periferica, le lunghe distanze interne e un ambiente concorrenziale particolare, oppure

- a non includere gli autotrasportatori autonomi nel campo di applicazione della direttiva.

2. Ai lavoratori mobili esclusi dal campo d'applicazione della presente direttiva si applica la direttiva 93/104/CE.

3. Laddove la presente direttiva contiene prescrizioni più specifiche per i lavoratori mobili che effettuano operazioni di autotrasporto, essa prevale sulle pertinenti disposizioni della direttiva 93/104/CE ai sensi del suo articolo 14.

4. La presente direttiva integra le disposizioni del regolamento (CEE) n. 3820/85 e, ove necessario, dell'accordo AETR, che prevalgono su quelle della presente direttiva.

Art. 3 - Definizioni

Ai sensi della presente direttiva si intende per:

a) orario di lavoro:

1) nel caso dei lavoratori mobili: 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:

- il tempo dedicato a tutte le operazioni di autotrasporto. In particolare tali operazioni comprendono:

i) la guida;

ii) il carico e lo scarico;

iii) la supervisione della salita o discesa di passeggeri dal veicolo;

iv) la pulizia e la manutenzione tecnica del veicolo;

v) ogni altra operazione volta a garantire la sicurezza del veicolo, 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, di immigrazione ecc.;

- 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 fra le parti sociali e/o definite dalla normativa degli Stati membri;

2) nel caso degli autotrasportatori autonomi, questa stessa definizione si applica al periodo compreso fra l'inizio e la fine del lavoro durante il quale l'autotrasportatore autonomo è sul posto di lavoro, a disposizione del cliente ed esercita le sue funzioni o attività, ad eccezione delle mansioni amministrative generali non direttamente legate al trasporto specifico in corso.

Sono esclusi dal computo dell'orario di lavoro i riposi intermedi di cui all'articolo 5, i periodi di riposo di cui all'articolo 6 e, fatte salve le clausole di indennizzazione o limitazione di tali periodi previste dalla normativa nazionale degli Stati membri o dai contratti di categoria, i tempi di disponibilità di cui alla lettera b) del presente articolo;

b) tempi di disponibilità:

- 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 un veicolo trasportato a bordo di una nave traghetto o di un treno e 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 fra le parti sociali e/o definite dalla normativa degli Stati membri;

- 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:

- 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,

- il veicolo usato dalla persona che effettua operazioni mobili di autotrasporto per lo svolgimento delle sue mansioni,

- 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 i tirocinanti e gli apprendisti, che è al servizio di un'impresa che effettua autotrasporto di passeggeri o di merci per conto proprio o di terzi;

e) "autotrasportatore autonomo": una persona la cui attività professionale principale consiste nel trasporto su strada di passeggeri o merci 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.

Ai fini della presente direttiva, gli autotrasportatori che non rispondono a tali criteri sono soggetti agli stessi obblighi e beneficiano degli stessi diritti previsti per i lavoratori mobili dalla presente direttiva;

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, secondo la definizione della legislazione nazionale tra le ore 0.00 e le ore 7.00;

i) "lavoro notturno": ogni prestazione espletata durante la notte.

Art. 4 - Durata massima settimanale della prestazione di lavoro

Gli Stati membri provvedono affinché:

a) la durata media della settimana lavorativa non superi 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. L'articolo 6, paragrafo 1, quarto e quinto comma, del regolamento (CEE) n. 3820/85 e, se del caso, l'articolo 6, paragrafo 1, quarto comma dell'accordo AETR, prevalgono sulle disposizioni della presente direttiva, purché il personale interessato non superi la media di quarantotto ore di lavoro settimanali su un periodo di quattro mesi;

b) la durata della prestazione lavorativa per conto di più datori di lavoro sia pari alla somma di tutte le ore di lavoro effettuate. Il datore di lavoro chiede per iscritto al lavoratore mobile il numero di ore di lavoro prestate ad un altro datore di lavoro. Il lavoratore mobile fornisce tali informazioni per iscritto.

Art. 5 - Riposi intermedi

1. Gli Stati membri prendono tutte le misure necessarie affinché, fermo restando il livello di tutela previsto dal regolamento (CEE) n. 3820/85 ovvero, in difetto, dall'accordo AETR, le persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto, senza pregiudizio dell'articolo 2, paragrafo 1, non lavorino 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.

Art. 6 - Periodi di riposo

Ai fini della presente direttiva, gli apprendisti e i tirocinanti 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. 3820/85 ovvero, in difetto, dell'accordo AETR.

Art. 7 - Lavoro notturno

1. Gli Stati membri provvedono affinché:

- qualora sia svolto lavoro notturno l'orario di lavoro giornaliero non superi le dieci ore per ciascun periodo di ventiquattro ore,
- il lavoro notturno sia indennizzato conformemente alla normativa nazionale, ai contratti collettivi, agli accordi tra parti sociali ovvero alle consuetudini nazionali, sempreché il metodo di indennizzazione prescelto sia tale da non compromettere la sicurezza stradale.

2. Entro il 23 marzo 2007 la Commissione valuta, nell'ambito della relazione elaborata a norma dell'articolo 13, paragrafo 2, le conseguenze delle disposizioni di cui al paragrafo 1 del presente articolo. La Commissione correda eventualmente la relazione di opportune proposte.

3. La Commissione presenterà una proposta di direttiva contenente le disposizioni relative alla formazione dei conducenti professionisti, compresi quelli che prestano lavoro notturno, e i principi generali di tale formazione.

Art. 8 - Deroghe

1. È possibile, per ragioni oggettive o tecniche o riguardanti l'organizzazione del lavoro, derogare agli articoli 4 e 7 per mezzo di accordi collettivi o accordi tra le parti sociali ovvero, qualora ciò non sia possibile, con disposizioni legislative, regolamentari e amministrative, previa consultazione dei datori di lavoro e dei lavoratori interessati e previo tentativo di incoraggiare il dialogo sociale in tutte le forme idonee.

2. La deroga all'articolo 4 non può in nessun caso estendere oltre i sei mesi il periodo di riferimento per calcolare la settimana lavorativa media di quarantotto ore al massimo.

Art. 9 - Informazione e registri

Gli Stati membri provvedono affinché:

a) i lavoratori mobili siano 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 della presente direttiva, senza pregiudizio della direttiva 91/533/CEE del Consiglio, del 14 ottobre 1991, relativa all'obbligo del datore di lavoro di informare il lavoratore delle condizioni applicabili al contratto o al rapporto di lavoro;

b) senza pregiudizio dell'articolo 2, paragrafo 1, l'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto sia registrato. I registri sono conservati per almeno due anni dopo la fine del periodo coperto. I datori di lavoro sono responsabili della registrazione dell'orario di lavoro dei lavoratori mobili. Se il lavoratore lo richiede, il datore di lavoro rilascia copia della registrazione delle ore prestate.

Art. 10 - Disposizioni più favorevoli

La presente direttiva non pregiudica la facoltà degli Stati membri di applicare o di adottare disposizioni legislative, regolamentari o amministrative più favorevoli alla tutela della sicurezza e della salute delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto, o di promuovere o consentire l'applicazione di contratti collettivi o di altri accordi stipulati tra le parti sociali che risultino più favorevoli per la tutela della sicurezza e della salute di tali lavoratori. L'attuazione della presente direttiva non costituisce una giustificazione per il regresso del livello generale di protezione dei lavoratori di cui all'articolo 2, paragrafo 1.

Art. 11 - Sanzioni

Gli Stati membri decidono un regime di sanzioni da irrogare in caso di violazione delle disposizioni nazionali adottate in virtù della presente direttiva e prendono tutti i provvedimenti necessari per assicurarne l'esecuzione. Le sanzioni previste devono essere effettive, proporzionate e dissuasive.

Art. 12 - Negoziati con paesi terzi

Per applicare ai lavoratori mobili alle dipendenze di imprese stabilite in un paese terzo una normativa equivalente a quella prevista dalla presente direttiva, la Comunità av-

verrà negoziati con i paesi terzi interessati non appena la presente direttiva sarà entrata in vigore.

Art. 13 - Relazione

1. Ogni due anni gli Stati membri presentano alla Commissione una relazione sull'attuazione della presente direttiva, indicando la posizione delle parti sociali in proposito. La relazione deve pervenire alla Commissione entro il 30 settembre successivo alla fine del biennio cui essa si riferisce. Il biennio coincide con quello di cui all'articolo 16, paragrafo 2 del regolamento (CEE) n. 3820/85.

2. Ogni due anni la Commissione elabora una relazione sull'attuazione della presente direttiva da parte degli Stati membri e sull'evoluzione del settore. Essa comunica la relazione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale e al Comitato delle regioni.

Art. 14 - Disposizioni finali

1. Gli Stati membri adottano le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 23 marzo 2005 ovvero provvedono affinché entro tale data le parti sociali abbiano stabilito consensualmente le disposizioni necessarie, fermo restando che gli Stati membri hanno l'obbligo di adottare tutte le misure necessarie che permettano loro di essere in qualsiasi momento in grado di garantire i risultati imposti dalla presente direttiva.

Quando gli Stati membri adottano le disposizioni di cui al primo comma, queste contengono un riferimento alla presente direttiva oppure sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della loro pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni di diritto interno che essi hanno adottato o adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

3. Gli Stati membri provvedono a che speditori, caricatori, spedizionieri, capifila, subappaltatori e imprese che occupano lavoratori mobili rispettino le disposizioni pertinenti della presente direttiva.

Art. 15 - Entrata in vigore

La presente direttiva entra in vigore il giorno della pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale delle Comunità europee.

Art. 16 - Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.