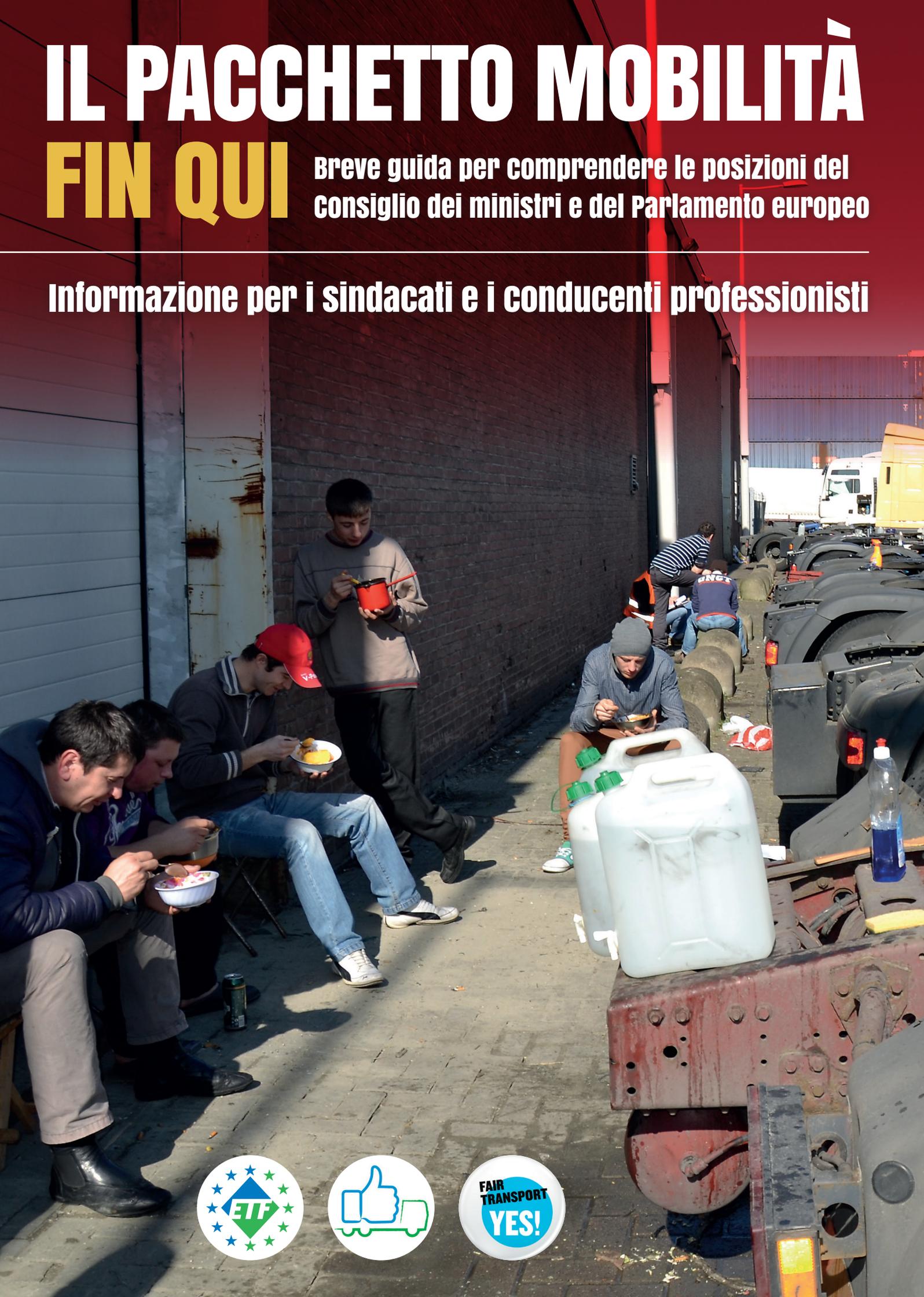


IL PACCHETTO MOBILITÀ

FIN QUI

Breve guida per comprendere le posizioni del consiglio dei ministri e del Parlamento europeo

Informazione per i sindacati e i conducenti professionisti



IL PACCHETTO MOBILITÀ **FIN QUI**

Breve guida per comprendere le posizioni del Consiglio dei ministri e del Parlamento europeo

IL PACCHETTO MOBILITÀ NON È ANCORA STATO ADOTTATO O APPROVATO

Tuttavia, sia i ministri dei Trasporti dei 28 Stati membri (il “Consiglio dei ministri”) che il Parlamento europeo hanno approvato la loro posizione al riguardo. Nell’autunno del 2019 si incontreranno per iniziare a negoziare l’accordo finale.

Lo scopo del presente opuscolo è informare i sindacati e i conducenti professionali in merito agli aspetti positivi e negativi delle rispettive posizioni delle due istituzioni, indicare i rischi che andranno affrontati nel corso del futuro processo negoziale e comunicare le azioni che l’ETF è pronta ad intraprendere per eliminare tali rischi.

PERIODI DI GUIDA E DI RIPOSO (Regolamento 561/2006)

conquiste importanti per i conducenti

In base alle due posizioni:

- I conducenti devono ritornare regolarmente a casa, almeno **una volta al mese**.
- I conducenti **non possono** essere obbligati a trascorrere il periodo di riposo settimanale di 45 ore o oltre **a bordo del veicolo**.



conquiste importanti per la società

- **Minore stanchezza** per i conducenti di autobus, pullman e camion = **strade più sicure, passeggeri più sicuri**

Rischi e incertezze

Doppio regime per i tempi di guida e di riposo?

- Il **Parlamento europeo** sostiene che le regole vigenti, inalterate, devono applicarsi a **tutti**.
- Il **Consiglio dei ministri**, tuttavia, ritiene che il regime attuale non vada applicato ai **conducenti che lavorano nel proprio paese**. Non appena varcano una frontiera (trasporto internazionale), il loro datore di lavoro sarà libero di ritardare di un'altra settimana il tempo di riposo di 45 ore. In altri termini, i conducenti internazionali possono guidare tre settimane intere con un intervallo di soli due giorni di riposo.

Esempio di come funzionerebbe in pratica la proposta del Consiglio: un conducente francese che effettui esclusivamente trasporti nazionali si avvarrebbe delle regole in vigore. Tuttavia, se effettua trasporti nazionali per 10 giorni e varca una frontiera l'undicesimo, per un ritiro o una consegna fuori dalla Francia, il suo periodo di riposo di 45 ore può essere ritardato fino alla settimana successiva.

Oltre a deteriorare il benessere dei conducenti ...

- Un doppio regime di tempi di guida, come proposto dal Consiglio, con regole diverse se viene varcata la frontiera, ne **danneggerà l'applicazione**. Il regolamento sui periodi di guida e di riposo è tra quelli applicati in maniera più rigorosa nel settore del trasporto stradale di tutt'Europa. Un doppio regime di tempi di guida segnerà la **fine dei controlli efficaci** delle ore di guida, lavoro e riposo per i conducenti di autobus, pullman e camion, e priverà il tachigrafo digitale della maggior parte delle sue capacità di controllo.
- Un doppio regime di tempi di guida **ridurrà la sicurezza stradale**. Decine di migliaia di conducenti di autobus e camion che effettuano trasporti internazionali dovranno guidare e lavorare tre settimane prima di essere in grado di prendere due giorni di riposo. Dopo tutto l'impegno dell'UE per il benessere dei cittadini e la sicurezza stradale!



Con quale frequenza i conducenti potranno effettivamente ritornare a casa?

- Sia secondo il Consiglio dei ministri che secondo il Parlamento europeo potranno rientrare **ogni 4 settimane**.
- In base alle posizioni di entrambi, il **datore di lavoro** sarà responsabile delle spese di rimpatrio del conducente. Malgrado ciò, basterà solo che il conducente dichiari per iscritto di trascorrere il fine settimana in un altro luogo per esonerare il datore di lavoro dall'obbligo di fare ritornare a casa il conducente, accollandosene i costi.

Qual è la definizione di “casa”?

- Secondo il **Consiglio dei ministri** è il paese di residenza del conducente o un paese in cui l'impresa ha la propria sede di attività.
- Il **Parlamento europeo** invece ritiene che per “casa” si possa intendere unicamente il paese di residenza del conducente.

Esempio di come funzionerebbe in pratica la proposta del Consiglio: un conducente rumeno è assunto da un'impresa la cui sede di attività si trova nella Repubblica Slovacca. Se viene adottata la posizione del Consiglio, il datore di lavoro osserverebbe la legge semplicemente facendo ritornare il conducente rumeno nella Repubblica Slovacca una volta al mese, il che comporterebbe meno problemi e costi per il datore di lavoro rispetto a quelli che dovrebbe affrontare facendo rientrare il conducente in Romania, ovvero il suo paese di residenza. Il vantaggio sarebbe ancora maggiore per l'impresa, poiché il conducente riporterebbe il veicolo sul luogo in cui lo ha preso in consegna.

IN CONCLUSIONE: il regime dei tempi di guida e di riposo e la definizione di “casa” devono ancora essere negoziati dal Consiglio e dal Parlamento europeo.

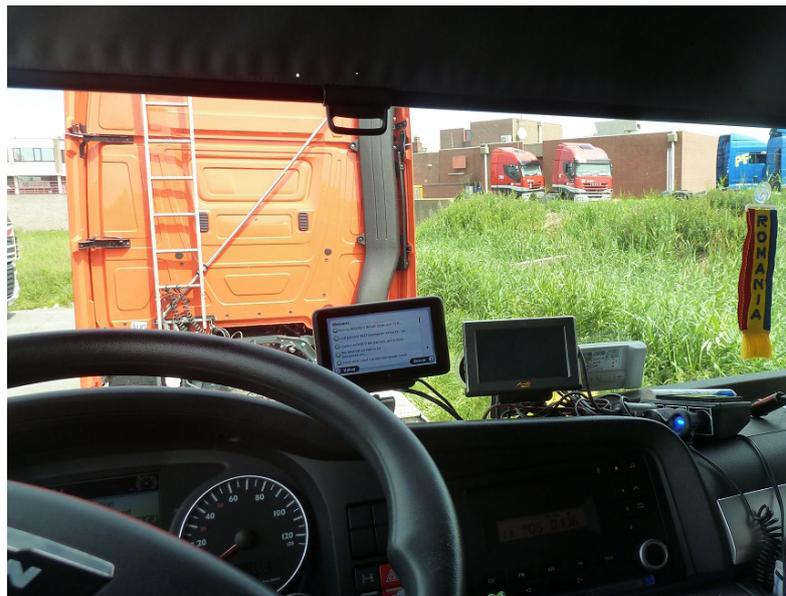
PROSSIME AZIONI DELL'ETF

- Una campagna dell'ETF “Home is home” (casa è casa), per ottenere una definizione chiara della “casa” del conducente in quanto suo luogo di residenza
- Una campagna dell'ETF sulla stanchezza del lavoro dei conducenti, per bloccare cambiamenti sfavorevoli che danneggerebbero il regime dei tempi di guida e di riposo per i conducenti di autobus, pullman e camion

TACHIGRAFO INTELLIGENTE (Regolamento 165/2014)

conquiste importanti per i conducenti

- Sia il Consiglio dei ministri che il Parlamento europeo concordano che il tachigrafo INTELLIGENTE deve essere installato su tutti i veicoli che effettuano trasporti internazionali (autobus, pullman e camion) almeno **10 anni prima** di quanto previsto dalle regole attuali.
- Questo **faciliterà notevolmente il controllo del cabotaggio e del distacco dei lavoratori**, in quanto le autorità preposte saranno in grado di determinare il periodo di tempo esatto trascorso rispettivamente da veicoli (autobus, pullman e camion) e conducenti al di fuori del paese di immatricolazione e del paese di residenza.
- Di conseguenza, i conducenti percepiranno **retribuzioni più elevate quando lavorano all'estero**, e le imprese non potranno più pagare gli stipendi del paese di origine quando effettuano trasporti internazionali o di cabotaggio. Anche prestazioni come la pensione dei conducenti aumenteranno, essendo legate a livelli retributivi più alti.



conquiste importanti in termini di applicazione

- L'**osservanza** delle regole relative al cabotaggio e al distacco dei lavoratori **aumenterà**.

conquiste importanti per la società

- Un'**applicazione più rigorosa** e **controlli migliori** dei tempi di guida e di riposo renderanno le strade molto **più sicure**.

quando diventerà obbligatorio il tachigrafo INTELLIGENTE?

- Il **Consiglio** sostiene che entro **4 anni** dall'adozione del Pacchetto Mobilità, tutti i veicoli (autobus, pullman e camion) che effettuano trasporti internazionali dovranno essere muniti di un tachigrafo INTELLIGENTE.
- Il **Parlamento europeo** fissa questa scadenza a **5 anni**.

IN CONCLUSIONE: il Consiglio e il Parlamento europeo devono ancora negoziare per decidere il termine entro il quale l'installazione del tachigrafo INTELLIGENTE diventerà obbligatoria.

PROSSIME AZIONI DELL'ETF

- Assicurare che il tachigrafo INTELLIGENTE entri in vigore il prima possibile!
- Mobilitarsi e collaborare con le autorità di controllo dell'UE per assicurare che il tachigrafo INTELLIGENTE non possa essere manomesso

DISTACCO DEI LAVORATORI

conquiste importanti per i conducenti

- Con l'introduzione anticipata del tachigrafo INTELLIGENTE, le autorità di controllo saranno **attrezzate meglio** per determinare il **lasso di tempo esatto** durante il quale i conducenti operano in un altro paese.
- Pertanto, quando i conducenti lavorano all'estero per effettuare operazioni di cabotaggio e trasporto internazionale, essi percepiranno **retribuzioni più elevate** e le imprese non potranno più pagare lo stipendio previsto nel paese di origine.
- Nei casi di **trasporti in transito**, non si applicheranno le regole del distacco e i conducenti riceveranno lo stipendio del paese in cui è stabilita l'azienda. Tuttavia, in cambio, **il Parlamento europeo** propone che per "luogo di stabilimento" dell'azienda si intenda quello in cui, o da cui, i conducenti **svolgono solitamente la loro attività** (vedasi esempio più avanti per maggiori dettagli).
- Una volta adottato il Pacchetto Mobilità, i conducenti non avranno più diritto a percepire soltanto il salario minimo del paese in cui ritirano o consegnano ma alla **retribuzione integrale**, che include molti elementi al di là del semplice salario minimo, come ad esempio l'indennità per le ferie annuali



Contro e pro

Esenzioni previste

- **Nei trasporti di cabotaggio si applicheranno sempre** le disposizioni relative al distacco. Per quanto riguarda il **trasporto internazionale**, le posizioni sia del Consiglio dei ministri che del Parlamento europeo prevedono che i conducenti siano **esentati** dall'applicazione delle regole sul distacco quando effettuano **semplici operazioni di export e import**. Una volta che il tachigrafo "INTELLIGENTE" sarà installato su tutti i veicoli, potrà essere richiesto al conducente di svolgere, oltre ad un'operazione di trasporto bilaterale, un'attività di carico e/o scarico nei paesi che attraversa, purché il ritiro e la consegna non siano effettuati entro i confini dello stesso paese. Anche **queste due operazioni saranno esonerate** dall'applicazione della normativa sul distacco dei lavoratori e pertanto non saranno applicate le retribuzioni dei paesi ove il conducente carica e scarica (cfr. esempio di seguito per maggiore chiarezza).

I conducenti in transito non percepiranno lo stipendio del paese in cui transitano

- Il Consiglio dei ministri e il Parlamento europeo condividono la stessa posizione al riguardo, ritenendo che **in un paese in transito non è prestato alcun servizio**.
- Nei trasporti in transito, ai conducenti verranno applicati **i livelli salariali del paese in cui è stabilita l'impresa per cui lavorano**.

Tuttavia, l'aspetto positivo è che:

- **Il Parlamento europeo** sostiene che il "luogo di stabilimento" (paese di origine dell'impresa) deve essere quello nel quale, o dal quale, i conducenti **svolgono abitualmente la loro attività lavorativa**, il che risolve indirettamente il problema del transito e permette contemporaneamente, e soprattutto, di lottare contro uno dei principali fattori alla base del dumping sociale.

Esempio: un conducente che inizia il viaggio in Ungheria con un carico da consegnare in Svezia, e poi ritorna in Ungheria, percepirà lo stipendio ungherese per l'intero viaggio (indipendentemente dalla sua nazionalità).

Se, dopo avere consegnato il carico in Svezia, il conducente effettua una deviazione rispetto al tragitto bilaterale di andata e ritorno e fa altri viaggi (ritiri e consegne) in altri paesi dell'UE prima di ritornare in Ungheria, in tal caso per ognuno di questi viaggi riceverà lo stipendio previsto dai paesi in cui sono effettuati i ritiri o le consegne.

I tempi di transito saranno retribuiti ai livelli salariali ungheresi.

Una volta diventato obbligatorio il tachigrafo INTELLIGENTE per tutti i veicoli che effettuano trasporti internazionali (data da negoziare), al conducente dell'esempio precedente potrà essere chiesto di compiere altri due viaggi alle condizioni e con lo stipendio applicati in Ungheria: se il conducente parte dall'Ungheria con un carico destinato alla Svezia, potrà effettuare un ritiro e una consegna lungo la strada. Lo stesso potrà accadere per il viaggio finale di ritorno in Ungheria, una volta ritirate le merci da consegnare in Ungheria.

Tuttavia, secondo la proposta del Parlamento europeo, per il trasporto in autobus e pullman, solo i tragitti effettivamente bilaterali di andata e ritorno saranno retribuiti con stipendi ungheresi.

Inoltre, in base alla definizione di "luogo di stabilimento" del Parlamento europeo, le aziende non potranno più assumere conducenti provenienti da paesi come, ad esempio, la Polonia e farli guidare, ad esempio, dalla e all'interno della Germania con stipendi e condizioni vigenti in Polonia. Un'azienda che assuma conducenti al di fuori della Germania per farli lavorare in e dalla Germania dovrà essere "stabilita" in Germania. In tal caso, a questi conducenti in transito si applicheranno gli stipendi tedeschi, come anche per tutti i viaggi che iniziano e si concludono in Germania

quali documenti occorrono per i controlli?

Secondo le posizioni di entrambe le istituzioni, le imprese dovranno:

- trasmettere una **dichiarazione di distacco** alle autorità del paese in cui il conducente effettua attività di trasporto disciplinate dalle norme relative al distacco (cabotaggio, ecc.);
- dotare il conducente di tale dichiarazione, insieme al **contratto di servizio** per ogni operazione di trasporto (**lettera di vettura CMR**);
- al termine del periodo di distacco, trasmettere al paese in cui il conducente ha svolto la propria attività come lavoratore distaccato, la **dichiarazione di distacco**, la **lettera di vettura CMR** di tutti i viaggi effettuati dal conducente durante il periodo di distacco, il **contratto di lavoro** e le **prove che dimostrino l'orario di lavoro e la retribuzione applicati**.



IN CONCLUSIONE: l'esenzione dalle norme sul distacco dei lavoratori e le misure di attuazione devono essere negoziati dal Consiglio e dal Parlamento europeo.

PROSSIME AZIONI DELL'ETF

- Adoperarsi per assicurare che i due viaggi internazionali "supplementari" rientranti nella clausola sul trasporto bilaterale siano autorizzati solo quando il tachigrafo INTELLIGENTE diventerà obbligatorio
- Mobilitarsi a favore di una piattaforma sicura, accessibile in tempo reale solo alle autorità preposte a garantire il rispetto della legge, che preveda l'obbligo per tutte le aziende di trasporto stradale di scaricare la versione elettronica di tutti i documenti necessari per verificare il rispetto delle condizioni stabilite
- Avviare una campagna di sensibilizzazione a livello europeo per l'introduzione di una busta paga elettronica

CABOTAGGIO (Regolamento 1072/2009)

conquiste importanti per i conducenti

- **Regole più severe riguardo al cabotaggio** sono attualmente allo studio, insieme a **strumenti di attuazione più efficaci**, come il tachigrafo INTELLIGENTE. In virtù di tali regole, ad esempio, non sarà più possibile chiedere a conducenti portoghesi di lavorare illimitatamente in Francia percependo stipendi portoghesi.
- Con l'introduzione anticipata del tachigrafo INTELLIGENTE, le autorità di controllo potranno determinare con maggiore precisione **il periodo di tempo esatto** durante il quale veicoli e conducenti operano in un paese.
- Pertanto, sarà **più facile** assicurare che i conducenti percepiscano **retribuzioni adeguate** quando svolgono operazioni di cabotaggio.
- Sarà inoltre più facile per conducenti e sindacati raccogliere **prove su eventuali abusi** e trasmetterle alle autorità.

saranno introdotte nuove regole sul cabotaggio?

- **Il Consiglio dei ministri** intende mantenere le regole attualmente in vigore, in modo che un camion appartenente ad un'azienda registrata in un paese A possa effettuare solo un massimo di **3 operazioni di trasporto interno** nel paese B nell'arco di **7 giorni consecutivi**.
- **La proposta del Parlamento europeo** indica che un camion appartenente ad un'azienda registrata in un paese A può operare in un paese B solo **3 giorni**, ma può effettuare un **numero illimitato di operazioni entro quell'arco di tempo** (senza superare il tempo di guida massimo autorizzato in base alle regole europee di 9-10 ore al giorno).

sarà facile per le aziende eludere queste regole ed effettuare periodi cabotaggio consecutivi?

- No, perché sia il Consiglio dei ministri che il Parlamento europeo sono d'accordo sull'introduzione di un **periodo di "cooling off"** (raffreddamento o stop), durante il quale un veicolo che ha raggiunto il numero massimo di operazioni e giorni sul territorio di un paese deve rimanere lontano da quest'ultimo.
- **Il Consiglio dei ministri** propone che il periodo di cooling-off sia fissato a **5 giorni**.
- **Il Parlamento europeo** propone un periodo di cooling-off di **60 ore**, ma anche che il camion deve trascorrere questo tempo **nel paese in cui è stabilita** l'azienda.

IN CONCLUSIONE: le regole che quantificano i periodi e le operazioni di cabotaggio e la durata del periodo di cooling-off devono ancora essere negoziate dal Consiglio e dal Parlamento europeo.

PROSSIME AZIONI DELL'ETF

- Svolgere attività di lobbying per assicurare che le regole sul cabotaggio siano più rigide e i controlli più semplici
- Svolgere attività di lobbying per assicurare che le regole sul cabotaggio non causino distorsioni del mercato del lavoro dei paesi dell'UE

ACCESSO ALL'ATTIVITÀ (regolamento 1071/2009 conosciuto anche come REGOLAMENTO SULLE SOCIETÀ FITTIME)

conquiste importanti per i conducenti

- Le aziende che non ottemperano alle regole relative al cabotaggio e al distacco dei lavoratori rischieranno di **perdere le licenze per svolgere la loro attività nell'UE**.
- A fronte di requisiti più rigidi imposti alle imprese di trasporto stradale (cfr. dettagli di seguito), i conducenti **correranno meno rischi di essere assunti attraverso società fittizie**, e quindi avranno **un maggiore controllo** sulla loro situazione lavorativa ed anche sui loro diritti e su prestazioni come la previdenza sociale, l'assicurazione medica, gli assegni familiari, ecc.

quali criteri dovrà soddisfare un'azienda per essere considerata una società vera e propria rispetto ad una società fittizia?

- Il **Consiglio** sostiene che, per soddisfare la condizione indicata, un'azienda deve disporre di **aree di parcheggio sufficienti** nel paese di stabilimento.
- Il **Parlamento europeo** si spinge ben oltre, affermando che un'azienda deve effettuare **almeno un'operazione di carico o scarico ogni 4 mesi** nel paese di stabilimento. Prevede inoltre l'obbligo per le aziende di avere aree di parcheggio nel paese di stabilimento.

IN CONCLUSIONE: il Consiglio e il Parlamento europeo devono ancora raggiungere una posizione comune sui criteri che definiscono il concetto di società effettiva.



PROSSIME AZIONI DELL'ETF

- Mobilitarsi a favore del principio che la parte più consistente dell'attività di trasporto degli autotrasportatori deve svolgersi nel paese di stabilimento



La Federazione europea dei lavoratori dei trasporti rappresenta più di 5 milioni di lavoratori provenienti da oltre 230 sindacati dei trasporti e 41 paesi europei, in 8 settori, inclusi il trasporto su strada e la logistica

SEDE:

Galerie Agora, Rue du Marché aux Herbes 105, Boîte 11,
B-1000 Bruxelles
Belgio

www.etf-europe.org

road@etf-europe.org