

URGENTE PROVVEDIMENTO IN DIRAMAZIONE

MOD. 530

MODULARIO
P.C.M. - 415



*Presidenza
del Consiglio dei Ministri*

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI
GIURIDICI E LEGISLATIVI

6500

MP NGU/50189/10.3.7h

PAX

Roma, 10 SET. 2010

A TUTTI I CAPI
UFFICIO LEGISLATIVO

LORO SEDI

Al Ragioniere Generale dello Stato

R O M A

OGGETTO: schema di decreto legislativo recante attuazione delle direttive 2009/4/CE e 2009/5/CE che modificano la direttiva 2006/22/CE sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n.3820/85 e (CEE) n.3821/85, relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE.

(ESAME PRELIMINARE)

(POLITICHE EUROPEE - INFRASTRUTTURE)

Ai fini di cui all'art. 2, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, e dell'art. 3, comma 4, del D.P.C.M. 10 novembre 1993, si trasmette lo schema del provvedimento in oggetto, da sottoporre al Consiglio dei Ministri, previo esame del Preconsiglio.

d'ordine del
PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE ATTUAZIONE DELLE DIRETTIVE 2009/4/CE E 2009/5/CE, CHE MODIFICANO LA DIRETTIVA 2006/22/CE, SULLE NORME MINIME PER L'APPLICAZIONE DEI REGOLAMENTI (CEE) N. 3820/85 E (CEE) N. 3821/85, RELATIVI A DISPOSIZIONI IN MATERIA SOCIALE NEL SETTORE DEI TRASPORTI SU STRADA E CHE ABROGA LA DIRETTIVA 88/599/CEE.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

Visto l'articolo 14, comma 1, della legge 23 agosto 1988, n. 400;

Vista la legge 4 giugno 2010, n.96, recante disposizioni per l'adeguamento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione Europea – legge comunitaria 2009 – ed in particolare l'articolo 1 e l'allegato B;

Visto il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga e sostituisce il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio;

Vista la direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 marzo 2006, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 del Consiglio, relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga e sostituisce la direttiva 88/599/CEE del Consiglio;

Visto il decreto legislativo 4 agosto 2008, n. 144, con il quale è stata data attuazione della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 marzo 2006, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 del Consiglio, relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga e sostituisce la direttiva 88/599/CEE del Consiglio;

Vista la direttiva 2009/4/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 gennaio 2009;

Vista la direttiva 2009/5/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 gennaio 2009;

Valutata, pertanto, la necessità di istituire un sistema di classificazione del rischio, secondo quanto previsto dalla direttiva 2006/22/CE, come modificata a seguito del recepimento delle citate direttive 2009/4/CE e 2009/5/CE;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del....;

Acquisiti i pareri delle competenti commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;

Su proposta del Ministro per le politiche europee e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno, del lavoro e delle politiche sociali, degli affari esteri, della giustizia, dell'economia e delle finanze

Emana

il seguente decreto legislativo:

ART. 1

(Modifiche al decreto legislativo 4 agosto 2008, n.144)

I Al decreto legislativo 4 agosto 2008, n. 144, sono apportate le seguenti modificazioni:

- a) all'allegato I, Parte A, è aggiunto, in fine, il seguente punto: "5) all'occorrenza, e tenendo debitamente conto della sicurezza, l'apparecchio di controllo installato nei veicoli per rilevare il montaggio e/o l'uso di eventuali dispositivi intesi a distruggere, sopprimere, manipolare o alterare dati, oppure intesi a interferire con qualsiasi parte dello scambio elettronico di dati tra i componenti dell'apparecchio di controllo, oppure che ostacolano o alterano i dati nei suddetti modi prima della cifratura.",
- b) dopo l'allegato I, sono inseriti i seguenti:

1) "Allegato II

Strumentazione standard da fornire alle unità di controllo

le unità di controllo incaricate dei compiti di cui all'allegato I, parte A, dispongono della

seguente strumentazione standard:

1) apparecchiatura capace di scaricare i dati dall'unità di bordo e dalla carta del conducente del tachigrafo digitale, leggere e analizzare tali dati e/o inviarli per l'analisi a una banca dati centrale;

2) apparecchiature per verificare i fogli di registrazione del tachigrafo.

3) apparecchiatura specifica d'analisi, dotata di programmi informatici adeguati, per verificare e confermare la firma digitale che accompagna i dati, come pure programmi specifici atti a fornire il profilo di velocità dei veicoli prima dell'ispezione del loro apparecchio di controllo."

2) "Allegato III

Infrazioni

Conformemente all'articolo 9, paragrafo 3, della direttiva 2006/22/CE, la seguente tabella contiene orientamenti su una gamma comune di infrazioni al regolamento (CE) n. 561/2006 e al regolamento (CEE) n. 3821/85 suddivisi in categorie in funzione della loro gravità.

1. Gruppi di infrazioni al regolamento (CE) n. 561/2006

N.	Base giuridica	Tipo di infrazione		Grado di gravità (*)				
				IMG	IG	IM		
A	Equipaggio							
A1	Art. 5, paragrafo 1	Mancato rispetto dell'età minima dei conducenti			X			
B	Periodi di guida							
B1	Art. 6, paragrafo 1	Superamento del periodo di guida giornaliero di 9 h in mancanza dell'autorizzazione a una sua estensione a 10 h	9 h<...<10 h			X		
B2			10 h<...<11 h		X			
B3			11 h<...	X				
B4		Superamento del periodo di guida giornaliero	10 h<...<11 h			X		

B5		di 10 h in caso di concessione dell'estensione	11 h<...<12 h		X	
B6			12 h<...	X		
B7	Art. 6, paragrafo 2	Superamento del periodo di guida settimanale	56 h<...<60 h			X
B8			60 h<...<70 h		X	
B9			70 h<...	X		
B10	Art. 6, paragrafo 3	Superamento del periodo di guida accumulato in 2 settimane consecutive	90 h<...<100 h			X
B11			100 h<...<112 h 30		X	
B12			112 h 30<...	X		
C	Interruzioni					
C1	Art. 7	Superamento del periodo di guida ininterrotto	4 h 30<...<5 h			X
C2			5 h<...<6 h		X	
C3			6 h<...	X		
D	Periodi di riposo					
D1	Art. 8, paragrafo 2	Periodo di riposo giornaliero insufficiente inferiore a 11 h in caso di mancata concessione del periodo di riposo giornaliero ridotto	10 h<...<11 h			X
D2			8 h 30<...<10 h		X	
D3			...<8 h 30	X		
D4		Periodo di riposo giornaliero insufficiente inferiore a 9 h in caso di riduzione concessa	8 h<...<9 h			X
D5			7 h<...<8 h		X	
D6			...<7 h	X		
D7		Periodo di riposo giornaliero insufficiente suddiviso inferiore a 3h+9h	3 h+(8 h<...<9 h)			X
D8			3 h+(7 h<...<8 h)		X	
D9			3 h+(...<7 h)	X		
D10	Art. 8, paragrafo 5	Periodo di riposo giornaliero insufficiente inferiore a 9 h in caso di multipresenza	8 h<...<9 h			X
D11			7 h<...<8 h		X	
D12			...<7 h	X		
D13	Art. 8, paragrafo 6	Periodo di riposo settimanale insufficiente ridotto inferiore a 24 h	22 h<...<24 h			X
D14			20 h<...<22 h		X	
D15			...<20 h	X		
D16		Periodo di riposo settimanale insufficiente inferiore a 45 h in caso di mancata concessione del periodo di riposo settimanale ridotto	42 h<...<45 h			X
D17			36 h<...<42 h		X	
D18			...<36 h	X		
E	Tipi di pagamento					
E1	Art. 10, paragrafo 1	Collegamento tra salario e distanza percorsa o volume delle merci trasportate		X		

2. Gruppi di infrazioni al regolamento (CEE) n. 3821/85

N.	Base giuridica	Tipo di infrazione	Grado di gravità (*)		
			IMG	IG	IM
F	Montaggio dell'apparecchio di controllo				
F1	Art. 3, paragrafo 1	Nessun apparecchio di controllo omologato montato né utilizzato	X		
G	Utilizzo dell'apparecchio di controllo, della carta del conducente o del foglio di registrazione				
G1	Art. 13	Apparecchio di controllo non funzionante correttamente (ad esempio: apparecchio di controllo non correttamente sottoposto a controllo, regolato e sigillato)	X		
G2		Apparecchio di controllo utilizzato in modo improprio (mancato utilizzo di una valida carta del conducente, abuso volontario, ecc.)	X		
G3	Art. 14, paragrafo 1	Numero insufficiente di fogli di registrazione a bordo		X	
G4		Modello di foglio di registrazione non omologato		X	

G5		Carta insufficiente per i tabulati a bordo			X
G6	Art. 14, paragrafo 2	L'impresa non conserva i fogli di registrazione, i tabulati e i dati trasferiti	X		
G7	Art. 14, paragrafo 4	Il conducente detiene più di una carta del conducente valida	X		
G8	Art. 14, paragrafo 4	Uso di una carta del conducente diversa da quella valida	X		
G9	Art. 14, paragrafo 4	Uso di una carta del conducente difettosa o scaduta	X		
G10	Art. 14, paragrafo 5	Dati registrati e memorizzati non disponibili per almeno 365 giorni	X		
G11	Art. 15, paragrafo 1	Uso di fogli di registrazione o di carte del conducente sporchi o deteriorati con dati leggibili			X
G12		Uso di fogli di registrazione o di carte del conducente sporchi o deteriorati con dati non leggibili	X		
G13		Mancata richiesta della sostituzione di una carta del conducente danneggiata, mal funzionante, smarrita o rubata entro 7 giorni di calendario		X	
G14	Art. 15, paragrafo 2	Uso scorretto del foglio di registrazione o della carta del conducente	X		
G15		Ritiro non autorizzato dei fogli di registrazione o della carta del conducente avente conseguenze sulla registrazione dei dati pertinenti	X		
G16		Ritiro non autorizzato dei fogli di registrazione o della carta del conducente privo di conseguenze sui dati registrati			X
G17		Fogli di registrazione o carta del conducente utilizzati per un periodo superiore a quello previsto, ma senza perdita di dati			X
G18		Fogli di registrazione o carta del conducente utilizzati per un periodo superiore a quello previsto, con perdita di dati	X		
G19		Mancato utilizzo dell'inserimento dati manuale, quando richiesto	X		
G20		Mancato utilizzo corretto dei fogli di registrazione o della carta del conducente nella fessura giusta (multipresenza)	X		
G21	Art. 15, paragrafo 3	L'ora registrata sul foglio non corrisponde a quella legale nel paese di immatricolazione del veicolo		X	
G22		Uso scorretto del dispositivo di commutazione	X		
H	Indicazioni da inserire				
H1	Art. 15, paragrafo 5	Cognome mancante sul foglio di registrazione	X		
H2		Nome mancante sul foglio di registrazione	X		
H3		Mancanza della data di inizio o di fine utilizzazione del foglio		X	
H4		Mancanza del luogo di inizio o di fine utilizzazione del foglio			X
H5		Numero della targa mancante sul foglio di registrazione			X
H6		Lettura del contachilometri (inizio) mancante sul foglio di registrazione		X	
H7		Lettura del contachilometri (fine) mancante sul foglio di registrazione			X
H8		Tempo di cambio del veicolo mancante sul foglio di registrazione			X
H9	Art. 15, paragrafo 5, lettera a)	Simbolo del paese non inserito nell'apparecchio di controllo			X
I	Presentazione dei documenti				
I1	Art. 15, paragrafo 7	Rifiuto di essere controllato	X		
I2		Non in grado di presentare registrazioni della giornata in corso	X		
I3		Non in grado di presentare registrazioni dei precedenti 28 giorni	X		
I4		Non in grado di presentare registrazioni della carta del conducente se il conducente ne è titolare	X		
I5		Non in grado di presentare registrazioni manuali e tabulati fatti nella giornata in corso e nei precedenti 28 giorni (**)	X		
I6		Non in grado di presentare la carta del conducente	X		
I7		Non in grado di presentare tabulati fatti nella giornata in corso e nei precedenti 28 giorni (**)	X		
J	Frodi				
J1	Art. 15, paragrafo 8	Falsificazione, cancellazione, distruzione dei dati registrati sui fogli di registrazione, memorizzati nell'apparecchio di controllo o sulla carta del conducente o sui tabulati prodotti dall'apparecchio di controllo	X		
J2		Manomissione dell'apparecchio di controllo, del foglio di registrazione o della carta del conducente che può dare origine a dati e/o a tabulati	X		

		falsificati			
J3		Manomissione del dispositivo che potrebbe essere utilizzato per falsificare dati e/o informazioni stampate presente sul veicolo (dispositivo di commutazione/cavo, ecc.)	X		
K	Guasto				
K1	Art. 16, paragrafo 1	Non riparato da un installatore o da un'officina autorizzati	X		
K2		Non riparato durante il percorso		X	
L	Inserimento manuale dei dati sui tabulati				
L1	Art. 16, paragrafo 2	Il conducente non riporta tutte le indicazioni relative ai gruppi di tempi che non sono più registrati durante il periodo del guasto o del cattivo funzionamento dell'apparecchio di controllo	X		
L2		Il numero della carta del conducente e/o il nome e/o il numero della patente di guida sono mancanti sul foglio ad hoc	X		
L3		Firma mancante sul foglio ad hoc		X	
L4	Art. 16, paragrafo 3	Smarrimento, furto della carta del conducente non dichiarato formalmente alle autorità competenti dello Stato membro in cui il furto ha avuto luogo	X		

(*) IMG = infrazione molto grave / IG = infrazione grave / IM = infrazione minore.»

(**) testo modificato sulla base della Rettifica della direttiva 2009/5/CE della Commissione, del 30 gennaio 2009, che modifica l'allegato III della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada. (Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 29 del 31 gennaio 2009)''

ART. 2

(Definizione dei criteri e delle modalità di classificazione del rischio)

1. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno e del lavoro e delle politiche sociali, da adottarsi entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo, tenuto anche conto delle indicazioni del Comitato istituito dall'articolo 18, paragrafo 1, del regolamento (CEE) n. 3821/85, sono definiti i criteri e le modalità del sistema di classificazione del rischio da applicare alle imprese di autotrasporto, sulla base del numero relativo e della gravità delle infrazioni commesse dalle singole imprese alle disposizioni di cui ai regolamenti (CE) n. 561/2006 e (CEE) n. 3821/85. Le infrazioni rilevanti ai fini della classificazione del rischio ed il loro grado di gravità, sono individuate dall'allegato III del decreto legislativo 4 agosto 2008, n. 144.

2. L'articolo 11, comma 1, del decreto legislativo 4 agosto 2008, n. 144, è abrogato.

ART. 3

(Norma finanziaria)

1. Dall'attuazione del presente decreto legislativo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato, né minori entrate. Gli uffici interessati si avvalgono delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili sulla base della legislazione vigente.

Il presente decreto, munito del sigillo di Stato, sarà inserito nella raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. E' fatto obbligo a chiunque spetti d'osservarlo e di farlo osservare.

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

La Commissione Europea ha provveduto ad emanare due direttive (2009/4/CE e 2009/5/CE), rispettivamente in data 23 e 30 gennaio 2010, che modificano gli allegati I, II e III della direttiva 2006/22/CE, già recepita nell'ordinamento nazionale con il decreto legislativo n.144/2008.

In particolare, la direttiva 2009/4/CE, modifica gli allegati I, parte A (controlli su strada) e II (strumentazione standard da fornire alle autorità di controllo) della direttiva 2006/22/CE, disponendo che, nelle verifiche da effettuare su strada, debba essere posta particolare attenzione alla eventuale presenza di dispositivi idonei ad alterare i dati registrati dal tachigrafo, e che debba essere all'uopo fornita agli operatori una specifica strumentazione di controllo.

La direttiva 2009/5/CE, modifica, sostituendolo, l'allegato III della direttiva 2006/22/CE, recante l'elenco delle infrazioni che devono essere prese in considerazione per l'attribuzione di un indice di rischio alle imprese.

L'articolo 9 della citata direttiva 2006/22/CE, prevedeva l'introduzione di un sistema di classificazione del rischio da applicare alle imprese di autotrasporto, sulla base del numero e della gravità delle infrazioni commesse dalle singole imprese alle disposizioni di cui ai regolamenti (CEE) n. 561/2006 e (CEE) n. 3821/85.

Sulla base del coefficiente di rischio attribuito, viene calibrata l'attività di controllo, assoggettando a controlli più frequenti le imprese che presentano un indicatore della classe di rischio elevato.

L'articolo 11, comma 1, del decreto legislativo 4 agosto 2008, n.144 – in considerazione del fatto che ancora non era stata operata da parte della Commissione europea una completa ricognizione delle fattispecie sanzionatorie né della loro gravità relativa – demandava ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno e del lavoro e delle politiche sociali, da adottarsi entro 12 mesi dalla data di entrata in vigore del medesimo decreto, il compito di definire nel dettaglio le modalità di attribuzione della classe di rischio alle imprese.

Nel frattempo, in sede comunitaria, ha operato un gruppo di lavoro avente l'incarico di dettare una nuova stesura dell'allegato III della direttiva 2006/22 relativo alla classificazione delle infrazioni.

Il gruppo di lavoro in questione ha predisposto una dettagliata lista delle infrazioni, specificando per ciascuna il livello di gravità (molto grave, grave, minore). Tale lista, è stata quindi fatta propria dalla Commissione europea che, con la direttiva 2009/5/CE del 30 gennaio 2009, ha provveduto ad inserire la predetta lista nella direttiva 2006/22/CE, in sostituzione dell'allegato III.

Il termine di recepimento delle direttive 4 e 5/2009 è stato fissato al 31 dicembre del 2009 ed entrambe sono state inserite nella legge 4 giugno 2010, n.96 (legge comunitaria per il 2009).

In data 21 e 22 gennaio 2010, la Rappresentanza permanente d'Italia presso le Comunità europee aveva reso noto che la Commissione aveva chiesto informazioni circa lo stato di attuazione della direttiva 2006/22/CE, al fine di evitare l'apertura di una procedura d'infrazione a tale riguardo. Come si è detto sopra, infatti, la definizione dei criteri e delle modalità del sistema di classificazione del rischio da applicare alle imprese di autotrasporto erano state demandate dall'articolo 11, comma 1, del dlgs. n. 144/2008 ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno e del lavoro e della previdenza sociale, da adottarsi entro dodici mesi. Tuttavia, in considerazione del fatto che ancora non era stata operata una completa ricognizione delle fattispecie sanzionatorie né della loro gravità relativa, non vi erano le basi per l'adozione del provvedimento, che non è mai stato emanato.

Si è ritenuto, infatti, che – al fine di evitare dispersione di risorse e duplicazioni normative – fosse opportuno collegare l'istituzione del sistema di classificazione del rischio di cui al predetto articolo 9 della direttiva 2006/22/CE alle operazioni di recepimento delle direttive 4 e 5/2009/CE.

In particolare, solo a seguito dell'entrata in vigore della direttiva 2009/5/CE, recante l'elenco completo delle infrazioni che devono essere prese in considerazione per l'attribuzione di un indice di rischio alle imprese, sarà possibile pervenire alla sollecita adozione dei provvedimenti conseguenti.

Essendo stata adottata la legge comunitaria per il 2009, che contiene i necessari strumenti di delega, ed a seguito degli opportuni incontri tecnici con le Amministrazioni concertanti, è stato predisposto lo schema di decreto legislativo in esame, che si compone di tre articoli, di seguito descritti.

L'articolo 1, contiene modifiche al decreto legislativo 4 agosto 2008, n.144, prevedendo in particolare, la modifica della Parte A dell'allegato I e l'inserimento degli allegati II e III.

L'articolo 2, comma 1, stabilisce che i criteri e le modalità di classificazione del rischio siano demandate ad un decreto, emanato dal ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno e del lavoro e delle politiche sociali, entro novanta giorni dall'entrata in vigore del decreto in esame. Il comma 2, invece, dispone l'abrogazione espressa dell'articolo 11, comma 1, del d.lvo n.144/08.

Tale disposizione si rende necessaria, in quanto l'adozione del decreto di cui al citato articolo 11, comma 1, non è mai avvenuta, per le oggettive difficoltà riscontrate nell'applicazione di un indice di rischio alle imprese commisurato alla gravità delle infrazioni commesse, atteso che il primo elenco di tali infrazioni, riportato nell'allegato III della direttiva 2006/22/CE era alquanto generico e, comunque, non idoneo alla costruzione di un sistema equilibrato ed imparziale di attribuzione del previsto indice di rischio.

L'articolo 3 contiene le ordinarie disposizioni finali di ogni atto normativo, con la specifica statuizione che dal decreto in esame non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato e che gli uffici interessati si avvalgono delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

RELAZIONE TECNICA

Le disposizioni introdotte dal decreto legislativo in esame hanno contenuto regolatorio e non comportano alcun tipo di onere né diretto né indiretto a carico della finanza pubblica.

L'articolo 1 dello schema in parola, infatti, si limita ad emendare il vigente decreto legislativo n.144/08, a seguito del recepimento delle direttive 4 e 5/2009/CE, che hanno modificato gli allegati del predetto decreto.

L'articolo 2 prevede, invece, l'emanazione di un decreto al fine di determinare i criteri e le modalità del sistema di classificazione del rischio, secondo quanto previsto dalla direttiva 2006/22/Ce, come modificata dalle successive direttiva 4 e 5/2009/CE.

L'articolo 3, infine, prevede espressamente che dal decreto in esame non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato e che gli uffici interessati si avvalgono delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

RELAZIONE TECNICO-NORMATIVA

PARTE I. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

1) Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di governo.

Il presente intervento concerne l'emanazione di un decreto legislativo, previa approvazione degli relativa legge delega in seno alla legge 4 giugno 2010, n. 96 (legge comunitaria per il 2009), volto a recepire nel nostro ordinamento giuridico le disposizioni di cui alle direttive 4 e 5/2009/CE, che hanno modificato la direttiva 2006/22/CE.

Il provvedimento si rende necessario al fine di evitare l'avvio di una procedura d'infrazione da parte della Commissione europea, motivata dal fatto che il procedimento di recepimento della direttiva 2006/22/CE non è mai stato completato. Le ragioni di tale inadempienza sono da rinvenire, tuttavia, nell'opportunità di attendere il recepimento delle successive direttive 4 e 5/2009/CE, atteso che il contenuto della direttiva 2006/22/CE era alquanto lacunoso, prevedendo un primo elenco di infrazioni generico oltre che inadatto alla costruzione di un sistema equilibrato ed imparziale di attribuzione del previsto indice di rischio.

Per ciò che concerne l'articolato, si evidenzia che l'articolo 1 interviene sul vigente decreto legislativo n. 144/08, modificando gli allegati I, II, e III, l'articolo 2 prevede l'emanazione di un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno e del lavoro e delle politiche sociali, al fine di definire i criteri e le modalità del sistema di classificazione del rischio da applicare alle imprese di autotrasporto. L'articolo 3, infine, si limita a precisare che dalle nuove disposizioni non derivano oneri a carico della finanza pubblica.

Lo schema di regolamento proposto è in coerenza con il programma di governo relativamente all'adempimento degli obblighi comunitari ed alla necessità di evitare l'apertura formale di una procedura d'infrazione, secondo quanto segnalato dalle autorità comunitarie.

2) Analisi del quadro normativo nazionale.

Il quadro normativo nazionale di rango primario di riferimento si compone dei seguenti provvedimenti legislativi:

Legge 4 giugno 2010, n. 96 (Legge comunitaria per il 2009).

Decreto legislativo 4 agosto 2008, n. 144.

3) Incidenza delle norme proposte sulle leggi e i regolamenti vigenti.

L'atto in esame modifica il vigente decreto legislativo 4 agosto 2008, n. 144.

4) Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali.

Non si rilevano profili di incompatibilità con i principi costituzionali, essendo, viceversa, le disposizioni in esame dirette a rendere la normativa italiana perfettamente aderente con quella comunitaria, mediante il recepimento delle direttive 4 e 5/2009/CE.

5) Analisi delle compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali.

6) Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.

In relazione ai punti 5) e 6), non si rilevano profili di incompatibilità con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali, né di

incompatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.

7) *Verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa.*

Non sono previste rilegificazioni di norme delegificate.

8) *Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter*

Non sussistono, allo stato, all'esame del Parlamento, progetti di legge disciplinanti materia analoga.

9) *Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo oggetto.*

Non sussistono giudizi pendenti innanzi alla Corte costituzionale sul medesimo o analogo oggetto né una casistica giurisprudenziale sulla materia.

PARTE II. CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE

10) *Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario.*

Il provvedimento legislativo in esame non presenta profili di incompatibilità con l'ordinamento comunitario, ma si pone in linea con tale ordinamento, nascendo, appunto, dall'esigenza di recepire nell'ordinamento nazionale le direttive comunitarie n. 4 e 5 del Parlamento europeo e del Consiglio, adottate rispettivamente in data 23 e 30 gennaio 2009.

11) *Verifica dell'esistenza di procedure di infrazione da parte della Commissione Europea sul medesimo o analogo oggetto.*

Non sussistono ancora procedure di infrazione da parte della Commissione Europea sul medesimo o analogo oggetto. Tuttavia in data 21 e 22 gennaio 2010, la Rappresentanza permanente d'Italia presso le Comunità europee ha inviato due comunicazioni a mezzo posta elettronica, che riguardano, rispettivamente, una richiesta di informazioni da parte della Commissione europea circa lo stato di attuazione delle disposizioni di cui all'articolo 9 della direttiva 2006/22/CE, avente medesimo oggetto e l'apertura di una procedura di infrazione per la mancata trasposizione nell'ordinamento nazionale delle direttive 4 e 5/2009/CE che, emanate nel gennaio 2009, integrano e modificano gli allegati della direttiva 2006/22/CE.

12) *Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali.*

Il provvedimento legislativo in esame non presenta profili di incompatibilità con gli obblighi internazionali. Per i motivi esposti al punto precedente si presenta, al contrario, obbligato in relazione all'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza alla Comunità europea.

13) *Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità Europee sul medesimo o analogo oggetto.*

Non sussistono giudizi pendenti innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità Europee sul medesimo o analogo oggetto.

14) *Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.*

Non sussistono giudizi pendenti innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

15) *Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione Europea.*

Non sussistono indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione Europea.

PARTE III. ELEMENTI DI QUALITA' SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO

1) *Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso.*

Il provvedimento in esame non introduce nuove definizioni normative.

2) *Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni ed integrazioni subite dai medesimi.*

I riferimenti normativi contenuti nel provvedimento in esame sono corretti.

3) *Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti.*

Il provvedimento in esame introduce modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti, in particolare al decreto legislativo 4 agosto 2008, n. 144, nella parte contenente gli allegati.

4) *Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo.*

Non sono previsti effetti abrogativi impliciti ma è prevista espressamente la modifica delle disposizioni su cui i nuovi articoli vanno ad incidere e l'abrogazione espressa dell'articolo 11, comma 1, del decreto legislativo 4 agosto 2008, n. 144.

5) *Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.*

Il provvedimento in esame non contiene disposizioni aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica.

6) *Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.*

Non sussistono deleghe aperte sul medesimo oggetto.

7) *Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi, verifica della congruenza dei termini previsti per la loro adozione.*

L'articolo 2, comma 1, prevede l'emanazione di un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno e del lavoro e delle politiche sociali, per stabilire criteri e modalità applicative del nuovo sistema di classificazione del rischio.

8) *Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati e di riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche con correlata indicazione nella relazione economico-finanziaria della sostenibilità dei relativi costi.*

Non sussiste la necessità di fare ricorso a dati statistici già esistenti ovvero di commissionare all'ISTAT apposite elaborazioni statistiche.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Ufficio legislativo

Referente e redattore: Amelia Scaffidi Lallaro tel. 06.44123216

ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (AIR)

SEZIONE 1 - CONTESTO ED OBIETTIVI

A) Descrizione del quadro normativo vigente

La Commissione Europea, nel mese di gennaio 2009, ha provveduto ad emanare due direttive (2009/4/CE e 2009/5/CE) che modificano gli allegati I, II e III della direttiva 2006/22/CE recepita nell'ordinamento nazionale con il dlgs n.144/2008.

La direttiva 2009/4/CE, modifica gli allegati I, parte A (controlli su strada) e II (strumentazione standard da fornire alle autorità di controllo) della Direttiva 2006/22/CE.

In sostanza, viene disposto che nelle verifiche da effettuare su strada debba essere posta particolare attenzione alla eventuale presenza di dispositivi idonei ad alterare i dati registrati dal tachigrafo, e che debba essere all'uopo fornita agli operatori una specifica strumentazione di controllo.

La direttiva 2009/5/CE modifica l'allegato III della Direttiva 2006/22/CE, recante l'elenco delle infrazioni che devono essere prese in considerazione per l'attribuzione di un indice di rischio alle imprese.

Come è noto, l'articolo 9 della citata Direttiva 2006/22/CE, prevedeva l'introduzione di un sistema di classificazione del rischio da applicare alle imprese di autotrasporto, sulla base del numero e della gravità delle infrazioni commesse dalle singole imprese alle disposizioni di cui ai regolamenti (CEE) n. 561/2006 e (CEE) n. 3821/85.

Sulla base del coefficiente di rischio attribuito, viene calibrata l'attività di controllo, assoggettando a controlli più frequenti le imprese che presentano un indicatore della classe di rischio elevato.

L'articolo 11, comma 1, del dlgs di recepimento n.144/2008 – in considerazione del fatto che ancora non era stata operata da parte della Commissione Europea una completa ricognizione delle fattispecie sanzionatorie né della loro gravità relativa - si demandava ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno e del lavoro e delle politiche sociali, da adottarsi entro 12 mesi dalla data di entrata in vigore del dlgs, il compito di definire nel dettaglio le modalità di attribuzione delle classi di rischio alle imprese.

Nel frattempo, in sede comunitaria, ha operato un gruppo di lavoro avente l'incarico di dettare una nuova stesura dell'allegato III della direttiva 2006/22 – troppo generico nella sua attuale formulazione - relativo alla classificazione delle infrazioni.

Il gruppo di lavoro in questione, al quale ha partecipato, per l'Italia, il Ministero dell'Interno (che si è comunque sempre coordinato con questo ufficio) ha predisposto una dettagliata lista delle infrazioni, specificando per ciascuna il livello di gravità (molto grave, grave, minore). Tale lista, è stata quindi fatta propria dalla Commissione europea che, con la



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Ufficio legislativo

direttiva 2009/5/CE del 30 gennaio 2009, ha provveduto ad inserire la predetta lista nella direttiva 2006/22 in sostituzione dell'allegato III.

L'intervento regolatorio, adottati i necessari criteri di delega in seno alla legge 4 giugno 2010, n.96 (Legge comunitaria per il 2009) si propone di recepire nell'ordinamento nazionale le citate direttive 4 e 5/2009/CE, al fine di scongiurare l'avvio di una procedura d'infrazione, che potrebbe essere attivata a seguito del mancato completamento del procedimento per il completo recepimento della precedente direttiva 2006/22/CE, avente il medesimo oggetto

Viene così superato ed espressamente abrogato:

- Il comma 1 del vigente articolo 11 del decreto legislativo 4 agosto 2008, n.144, sostituito dalla nuova disposizione introdotta all'articolo 2, comma 1, dell'intervento regolatorio in esame.

B) Illustrazione delle carenze e delle criticità constatate nella vigente situazione normativa e citazione delle relative fonti di informazione

Le vigenti disposizioni non potevano tenere conto delle nuove disposizioni di cui alle citate direttive 4 e 5/2009/CE, che dovevano essere recepite entro il 31 dicembre 2009. Tuttavia, in assenza degli specifici strumenti di delega, adesso contenuti nella legge comunitaria per il 2009, non era possibile intervenire diversamente.

C) Rappresentazione del problema da risolvere e delle esigenze sociali ed economiche considerate, con riferimento al contesto internazionale ed europeo.

Il problema da risolvere a mezzo dell'intervento regolatorio è quello di arginare l'abusivismo, garantendo la correttezza e la regolarità dell'attività di trasporto su strada, definendo delle linee direttrici su una gamma comune di infrazioni, suddivise in categorie, nelle quali le infrazioni più gravi includono quelle che generano un elevato rischio di morte o di gravi lesioni alle persone.

Tale intervento regolatorio, in perfetta aderenza con la normativa comunitaria, prevede l'introduzione di un sistema di classificazione del rischio da applicare alle imprese di autotrasporto, sulla base del numero e della gravità delle infrazioni commesse dalle singole imprese alle disposizioni di cui ai regolamenti (CEE) n. 561/2006 e (CEE) n. 3821/85.

Sulla base del coefficiente di rischio attribuito, viene calibrata l'attività di controllo, assoggettando a controlli più frequenti le imprese che presentano un indicatore della classe di rischio elevato.

Lo stesso, pertanto, si propone di adottare efficaci contromisure volte a prevenire e rilevare, in particolare, la manipolazione delle registrazioni dei tachigrafi.

D) Descrizione degli obiettivi da realizzare mediante l'intervento normativo e gli indicatori che consentono la verifica del grado di raggiungimento.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Ufficio legislativo

L'obiettivo è quello di fornire una base dei sistemi di classificazione del rischio, anche mediante una categorizzazione armonizzata delle sanzioni. In tal modo si garantisce la certezza giuridica alle imprese ed una concorrenza più equa tra le stesse.

Si completa, inoltre, il recepimento della normativa comunitaria in materia, e vi si dà concreta esecuzione, atteso che il procedimento di totale recepimento della precedente direttiva in materia 2006/22/CE non è stato completato, a causa del fatto che il primo elenco di infrazioni, riportate nell'allegato III della citata direttiva era alquanto generico ed inadatto alla costruzione di un sistema calibrato ed imparziale di attribuzione del previsto indice di rischio. Soltanto a seguito dell'emanazione della successiva direttiva 2009/5/CE è stato possibile colmare tale lacunosità normativa, ma in assenza di apposita delega non era possibile intervenire in assenza dell'entrata in vigore della legge comunitaria per il 2009, che prevedeva tali criteri di delega.

E) Indicazione delle categorie di soggetti, pubblici e privati, destinatari dei principali effetti dell'intervento regolatorio

Destinatari diretti delle emanande disposizioni sono il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero dell'interno ed il Ministero del lavoro e delle politiche sociali e tutte le imprese che esercitano servizi di trasporto su strada.

SEZIONE 2 – PROCEDURE DI CONSULTAZIONE

Procedure di consultazione effettuate – Modalità seguite e soggetti consultati

Non si è ritenuto opportuno avviare una procedura di consultazione con le associazioni di categoria, trattandosi di intervento obbligato. Le stesse, tuttavia, saranno consultate nella fase successiva di emanazione del decreto ministeriale che dovrà definire i criteri e le modalità del sistema di classificazione del rischio.

L'intervento regolatorio è stato avviato a seguito di alcuni incontri tecnici tra le Amministrazioni concertanti, tenendo conto delle consultazioni con gli Uffici competenti di questa Amministrazione, nonché delle osservazioni formulate dai competenti uffici del Ministero dell'economia e delle finanze. Si segnala, altresì, che in sede comunitaria, ha operato un gruppo di lavoro avente l'incarico di dettare una nuova stesura dell'allegato III della direttiva 2006/22/CE – troppo generico nella sua attuale formulazione - relativo alla classificazione delle infrazioni.

Il gruppo di lavoro in questione, al quale ha partecipato, per l'Italia, il Ministero dell'Interno (che si è comunque sempre coordinato il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti) ha predisposto una dettagliata lista delle infrazioni, specificando per ciascuna il livello di gravità (molto grave, grave, minore). Tale lista, è stata quindi fatta propria dalla Commissione europea che, con la direttiva 2009/5/CE del 30 gennaio 2009, ha provveduto ad inserire la predetta lista nella direttiva 2006/22 in sostituzione dell'allegato III..



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Ufficio legislativo

SEZIONE 3 - VALUTAZIONE DELL'OPZIONE DI NON INTERVENTO (OPZIONE ZERO)

Valutazione Opzione Zero e prevedibili effetti

La valutazione di opzione zero non è stata fatta, in quanto l'intervento regolatorio è necessario, essendo diretto a recepire le disposizioni comunitarie in materia. In mancanza di tale intervento, la Comunità avrebbe avviato a carico dell'Italia una procedura d'infrazione.

SEZIONE 4 - VALUTAZIONI OPZIONI ALTERNATIVE DI INTERVENTO REGOLATORIO

Opzioni alternative di intervento regolatorio

L'intervento regolatorio in esame dà attuazione alle direttive 4 e 5/2009/CE e non lascia alcun margine di discrezionalità all'Amministrazione. Non sono state valutate, pertanto, opzioni alternative di intervento.

SEZIONE 5 - GIUSTIFICAZIONE DELL'OPZIONE REGOLATORIA PROPOSTA

A) Metodo ed analisi applicato per la misurazione degli effetti

L'adozione delle due ulteriori direttive 4 e 5, adottate dal Parlamento europeo e dal Consiglio rispettivamente in data 4 e 5 gennaio 2009, hanno determinato la necessità del nuovo intervento regolatorio e tale intervento è scaturito dall'esigenza di integrare e modificare il precedente decreto legislativo, adottato al fine di recepire la precedente direttiva in materia 2006/22/CE, il cui "iter" non è stato completato per la riscontrata carenza dell'elenco di infrazioni, successivamente modificato ed integrato dalla direttiva n.5/2009/CE. Sicuramente, a livello di istruttoria in sede comunitaria, è stata valutata l'idoneità di questo strumento per il raggiungimento degli obiettivi tendenti ad arginare i fenomeni di abusivismo, garantire la regolarità dell'attività di trasporto su strada ed un'equa concorrenza tra le imprese.

B) Svantaggi e vantaggi dell'opzione prescelta

Il nuovo intervento regolatorio non determina svantaggi, ma, al contrario, corregge le vigenti e carenti disposizioni ed adempì a precisi obblighi comunitari.

C) Indicazione degli obblighi informativi a carico dei destinatari diretti ed indiretti

Non sono previsti obblighi informativi a carico dei destinatari diretti ed indiretti.

D) Comparazione con altre opzioni esaminate



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Ufficio legislativo

Non si è proceduto ad alcuna comparazione, in quanto non sono emerse opzioni alternative di intervento, trattandosi di esecuzione di direttive comunitarie.

E) Condizioni e fattori incidenti sui prevedibili effetti dell'intervento regolatorio

L'intervento regolatorio ha una valenza di novità solo con riferimento alle disposizioni di graduazione delle infrazioni già previste e disciplinate (non si introducono nuove e/o diverse fattispecie sanzionatorie) e le strutture esistenti sono già in grado di garantire, dal punto di vista delle risorse umane e strumentali in dotazione, di dare corso alle procedure previste senza ulteriori oneri per lo Stato.

SEZIONE 6 – INCIDENZA SUL CORRETTO FUNZIONAMENTO CONCORRENZIALE DEL MERCATO E SULLA COMPETITIVITA' DEL PAESE

L'intervento regolatorio non comporta effetti sul corretto funzionamento concorrenziale del libero mercato e sulla competitività complessiva del sistema economico, ma, al contrario, facilita ed agevola la competitività del settore, in quanto interviene con un sistema di controllo più efficace e mirato.

SEZIONE 7 – MODALITA' ATTUATIVE DELL'INTERVENTO REGOLATORIO

A) Soggetti responsabili dell'attuazione dell'intervento regolatorio.

L'attuazione dell'intervento regolatorio è affidata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nonché alle Amministrazioni del Ministero dell'interno e del lavoro e delle politiche sociali.

B) Eventuali azioni per la pubblicità ed informazione dell'intervento

Non sono previste azioni specifiche per la pubblicità ed informazione dell'intervento.

C) Strumenti di controllo e monitoraggio dell'intervento regolatorio

Non sono previsti nuovi strumenti di controllo e monitoraggio per il singolo intervento, ma saranno posti in essere gli ordinari strumenti di controllo e monitoraggio effettuati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti oltre che da Ministero dell'interno attraverso gli organi già esistenti a ciò preposti.

D) Eventuali meccanismi per la revisione e l'adeguamento periodico della prevista regolamentazione – Aspetti prioritari da sottoporre eventualmente alla VIR



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Ufficio legislativo

A cura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sarà effettuata la prevista verifica di impatto regolatorio a cadenza biennale, nella quale saranno presi in considerazione i vantaggi che sono scaturiti dalla nuova regolamentazione, quali il perseguimento dei primari obiettivi in materia di correttezza e regolarità in seno alle imprese di autotrasporto.