COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 4.4.2023
COM(2023) 183 final

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

sull'attuazione nel biennio 2019-2020 del regolamento (CE) n. 561/2006 relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e della direttiva 2002/15/CE concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto (31ª relazione della Commissione sull'attuazione delle disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada) e sui controlli effettuati ai sensi della direttiva 96/53/CE del Consiglio che stabilisce, per i veicoli pesanti, le dimensioni massime autorizzate e i pesi massimi autorizzati

{SWD(2023) 74 final}

Introduzione

La presente relazione illustra l'attuazione, negli Stati membri, delle disposizioni dell'UE in materia sociale nel settore dei trasporti su strada per il periodo compreso tra il 1º gennaio 2019 e il 31 dicembre 2020. Essa evidenzia le principali sfide concernenti l'attuazione e il controllo dell'applicazione delle disposizioni giuridiche pertinenti, che sono contenute nei quattro atti legislativi seguenti:

1) il regolamento (CE) n. 561/2006[1] (noto altresì come **regolamento sui tempi di guida**), che stabilisce prescrizioni minime in materia di tempi di guida giornalieri e settimanali, interruzioni e periodi di riposo giornalieri e settimanali;

2) la direttiva 2002/15/CE[2] (nota altresì come **direttiva sull'organizzazione dell'orario di lavoro nel settore dell'autotrasporto**), che fissa le norme relative all'organizzazione dell'orario di lavoro dei lavoratori mobili. La direttiva stabilisce le prescrizioni in materia di durata massima settimanale della prestazione di lavoro, riposi intermedi minimi e lavoro notturno e si applica ai conducenti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento sui tempi di guida;

3) la direttiva 2006/22/CE[3] (nota altresì come **direttiva sul controllo dell'applicazione**), che stabilisce livelli minimi di controlli sia su strada sia nei locali delle imprese di trasporto al fine di verificare l'osservanza delle disposizioni del regolamento sui tempi di guida;

4) il regolamento (UE) n. 165/2014[4] (noto altresì come **regolamento relativo ai tachigrafi**), che stabilisce i requisiti relativi all'installazione e all'uso dei tachigrafi utilizzati sui veicoli che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento sui tempi di guida.

La presente relazione contiene anche l'analisi dell'attuazione della direttiva 96/53/CE del Consiglio[5] (nota altresì come **direttiva sui pesi e sulle dimensioni**) che stabilisce, per i veicoli pesanti, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i

[1] 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 il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1).

[2] 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 (GU L 80 del 23.3.2002, pag. 35).

[3] Direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 e della direttiva 2002/15/CE relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 35).

[4] Regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, che abroga il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (GU L 60 del 28.2.2014, pag. 1).

[5] Direttiva 96/53/CE del Consiglio, del 25 luglio 1996, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale (GU L 235 del 17.9.1996, pag. 59).

pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale, conformemente all'articolo 10 octies della direttiva stessa.

La presente relazione, basata sull'articolo 17 del regolamento sui tempi di guida, sull'articolo 13 della direttiva sull'organizzazione dell'orario di lavoro nel settore dell'autotrasporto[6] e sull'articolo 10 octies della direttiva sui pesi e sulle dimensioni[7], contiene informazioni quantitative e qualitative che riguardano i controlli effettuati dalle autorità di controllo degli Stati membri su strada e nei locali delle imprese, anche per quanto riguarda le infrazioni accertate.

La relazione è articolata in tre sezioni: la sezione I contiene un'analisi dei dati nazionali relativi ai controlli effettuati e alle infrazioni accertate nell'ambito dell'attuazione della direttiva 2006/22/CE e del regolamento (CE) n. 561/2006; la sezione II descrive l'attuazione della direttiva 2002/15/CE da parte degli Stati membri; la sezione III contiene un'analisi dei dati nazionali relativi ai controlli effettuati e alle infrazioni accertate nell'ambito dell'attuazione della direttiva 96/53/CE del Consiglio; la sezione IV illustra le principali conclusioni della presente relazione. La relazione della Commissione è integrata da un documento di lavoro dei servizi della Commissione che contiene informazioni supplementari in materia di sanzioni e di cooperazione tra Stati membri, osservazioni delle autorità di controllo e informazioni statistiche più dettagliate riguardanti l'attuazione del regolamento (CE) n. 561/2006 e della direttiva 2002/15/CE. Le informazioni riguardanti la direttiva 96/53/CE del Consiglio non sono integrate.

Trasmissione dei dati

Le relazioni nazionali sull'attuazione delle disposizioni della direttiva 2002/15/CE e del regolamento (CE) n. 561/2006 devono essere trasmesse entro il 30 settembre dell'anno successivo al biennio cui la relazione si riferisce mediante il formulario tipo per le relazioni stabilito dalla decisione di esecuzione della Commissione del 30 marzo 2017[8]. Il termine per la trasmissione delle relazioni relative al periodo 2019-2020 è scaduto il 30 settembre 2021.

Tutti gli Stati membri hanno trasmesso i rispettivi dati nazionali sull'attuazione del regolamento (CE) n. 561/2006, anche se in molti casi la trasmissione è avvenuta oltre la scadenza. Gli Stati membri hanno fornito, come richiesto, una ripartizione delle statistiche

[6] A norma dell'articolo 17 del regolamento (CE) n. 561/2006, gli Stati membri sono tenuti a comunicare ogni due anni le informazioni necessarie per permettere alla Commissione di elaborare una relazione sull'attuazione del regolamento nonché sull'evoluzione dei settori considerati. A norma dell'articolo 13 della direttiva 2002/15/CE, gli Stati membri sono tenuti a presentare alla Commissione una relazione sull'attuazione della direttiva, indicando la posizione delle parti sociali in proposito. Le relazioni sulla direttiva 2002/15/CE e sul regolamento (CE) n. 561/2006 possono essere presentate in un unico documento, dato che entrambi gli atti legislativi prevedono un periodo di riferimento di due anni per le relazioni e definiscono norme complementari per i conducenti professionisti.

[7] L'articolo 10 octies della direttiva 96/53/CE del Consiglio impone agli Stati membri di comunicare ogni due anni le informazioni necessarie per quanto riguarda il numero di controlli effettuati sui veicoli pesanti e il numero di veicoli o di veicoli combinati in sovraccarico che sono stati individuati. A norma dell'articolo 10 octies della direttiva 96/53/CE del Consiglio, tali informazioni possono formare parte delle informazioni presentate ai sensi dell'articolo 17 del regolamento (CE) n. 561/2006.

[8] C(2017) 1927 final.

dettagliate relative ai controlli della conformità effettuati su strada e nei locali delle imprese. Tuttavia alcuni di essi non hanno fornito dati ripartiti in base alle categorie prescritte, ad esempio per tipo di tachigrafo[9] e per tipo di infrazione[10]. Alcuni Stati membri hanno spiegato i motivi per cui non hanno fornito tutte le informazioni richieste[11].

Solo 22 Stati membri hanno trasmesso le informazioni concernenti l'attuazione della direttiva 2002/15/CE, anche se talvolta in modo molto limitato, e soltanto 18 di essi hanno fornito dati statistici sui controlli e sui relativi esiti. La mancata presentazione di dati quantitativi da parte degli Stati membri rende difficile una valutazione.

Poiché gli obblighi in materia di presentazione delle relazioni per l'attuazione delle disposizioni in materia sociale e della direttiva sui pesi e sulle dimensioni si riferiscono allo stesso periodo, la Commissione ha ritenuto opportuno combinare i risultati dei controlli in un'unica relazione congiunta. La direttiva sui pesi e sulle dimensioni è stata modificata dalla direttiva (UE) 2015/719[12], che nel suo articolo 10 octies introduce l'obbligo per gli Stati membri di presentare una relazione a partire dal 7 maggio 2017. Le informazioni nazionali devono essere presentate entro il 30 settembre dell'anno successivo a quello in cui si è concluso il biennio interessato. Il termine per la trasmissione delle relazioni relative al periodo 2019-2020 è scaduto il 30 settembre 2021. Agli Stati membri è stato fornito un modello excel al fine di agevolarli nell'elaborazione delle relazioni.

Le informazioni nazionali sono state presentate da 19 Stati membri[13], dei quali solo la Polonia ha trasmesso la propria relazione entro la scadenza. Tutti gli Stati membri tranne la Polonia hanno presentato le informazioni disaggregate per anno, mentre l'Irlanda le ha presentate suddivise per trimestri e per tipo di veicoli (trasporto merci e trasporto passeggeri). Tuttavia in alcuni casi le informazioni erano incomplete. Malta ha comunicato di non aver potuto fornire i dati per il 2019 a causa di un grave guasto al sistema nazionale di pesatura. La Germania ha indicato che le informazioni da essa fornite si riferiscono ai controlli effettuati dall'Ufficio federale per il trasporto merci e che non disponeva di statistiche uniformi per i controlli di competenza federale. Il Belgio ha comunicato un numero ridotto di veicoli o di veicoli combinati in sovraccarico individuati per i quali non era noto quanti controlli fossero stati effettuati sia per il 2019 che per il 2020. Cechia, Francia, Croazia, Cipro, Lituania, Ungheria, Portogallo e Romania non hanno trasmesso i rispettivi dati

[9] È il caso della Lituania, che ha comunicato che i dati non erano disponibili a causa di un errore tecnico.
[10] La Lettonia non ha comunicato la categorizzazione delle infrazioni accertate durante i controlli nei locali delle imprese.
[11] Le autorità francesi hanno informato che, a differenza degli anni precedenti, non è stato possibile estrarre dal sistema informativo i dati del ministero del Lavoro, che rappresentano circa la metà dei compiti di ispezione nelle imprese a livello nazionale. La Polonia ha informato che non erano disponibili dati sul numero di funzionari di polizia che effettuano controlli su strada.
[12] Direttiva (UE) 2015/719 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2015, che modifica la direttiva 96/53/CE, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale (GU L 115 del 6.5.2015, pag. 1).
[13] Gli Stati membri che hanno trasmesso i rispettivi dati nazionali sono stati Belgio, Bulgaria, Danimarca, Germania, Estonia, Irlanda, Grecia, Spagna, Italia, Lettonia, Lussemburgo, Malta, Paesi Bassi, Austria, Polonia, Slovenia, Slovacchia, Finlandia e Svezia.

nazionali per l'attuale periodo di riferimento 2019-2020. La mancanza di dati quantitativi per tutti gli Stati membri non consente di svolgere una valutazione globale.

I. Panoramica delle attività di controllo dell'applicazione della direttiva 2006/22/CE e del regolamento (CE) n. 561/2006

1. Controlli

A norma dell'articolo 2 della direttiva 2006/22/CE, gli Stati membri hanno l'obbligo di istituire un sistema di controlli adeguati e regolari, sia su strada che nei locali delle imprese soggette alle disposizioni del regolamento (CE) n. 561/2006. Detto articolo stabilisce inoltre che il numero minimo di controlli da effettuare debba riguardare almeno il 3 % dei giorni di lavoro dei conducenti[14] di veicoli che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006.

I dati trasmessi dagli Stati membri indicano che il numero totale di giorni lavorativi[15] controllati nell'UE è diminuito, passando da circa 119,0 milioni[16] nel periodo 2017-2018 a 108,9 milioni di giorni lavorativi controllati nell'attuale periodo di riferimento. Si tratta di un calo dell'8 %. Dall'esame dei dati degli Stati membri emerge che la diminuzione dei giorni lavorativi controllati è più marcata a Malta (-901 %)[17], in Irlanda (-69 %), in Bulgaria (-59 %) e in Portogallo (-47 %), mentre l'aumento dei giorni lavorativi controllati è più evidente in Grecia (+70 %) e in Romania (+44 %).

Come illustrato nella figura 1 in appresso, **la media UE dei giorni lavorativi controllati è pari al 4,5 %**, valore che è più elevato rispetto alla percentuale prescritta dalla direttiva[18], ma che delinea una tendenza alla diminuzione rispetto ai periodi di riferimento precedenti (5,4 % nel periodo 2017-2018 e 6,3 % nel periodo 2015-2016).

[14] Tale percentuale si basa sul numero di giorni lavorativi in un periodo di due anni e sul numero di veicoli immatricolati che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento durante tale periodo per ciascuno Stato membro.

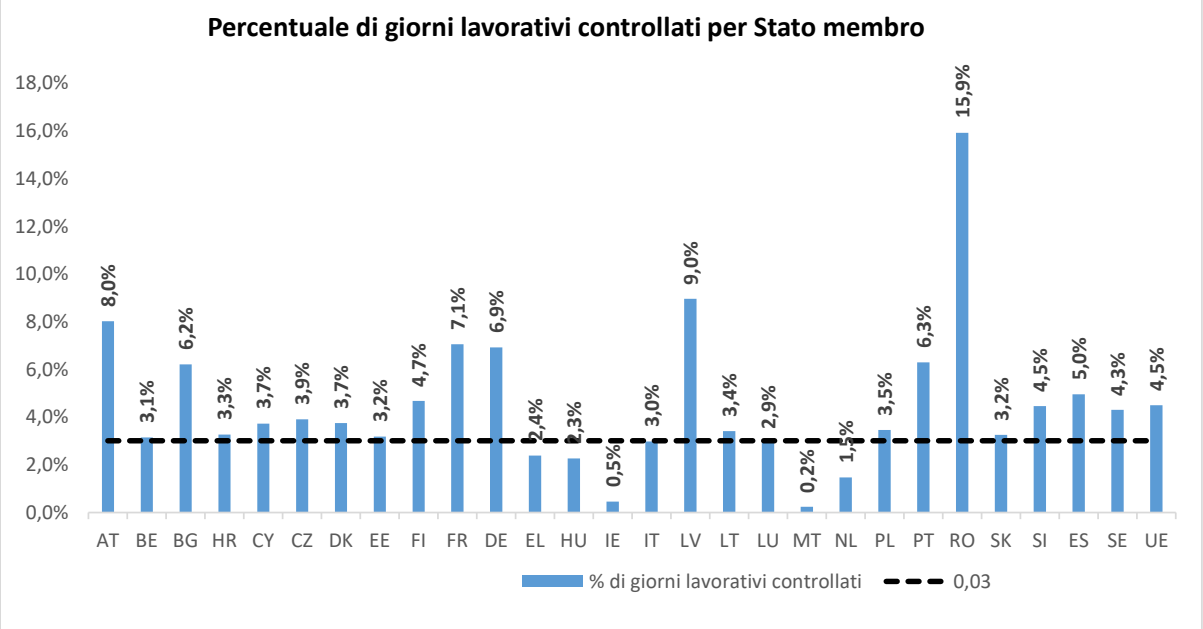
[15] Il termine "giorni lavorativi" è utilizzato in maniera intercambiabile con il termine "giorni di lavoro" di un conducente nella normativa pertinente, ossia il regolamento (CE) n. 561/2006, la direttiva 2006/22/CE e la decisione (UE) 2017/1013.

[16] I 125,7 milioni di giorni lavorativi complessivi controllati nel periodo 2017-2018 comprendevano il Regno Unito.

[17] Malta ha comunicato che la diminuzione del numero dei controlli era dovuta alla pandemia di COVID-19 nonché all'abbandono improvviso dei due operatori che all'epoca erano i soli responsabili delle ispezioni dei tachigrafi. Le autorità maltesi hanno riconosciuto la necessità di affrontare immediatamente la questione e di procedere alla formazione di otto membri del personale per garantire che in futuro non si ripeta una situazione simile.

[18] Segnatamente in Bulgaria, Germania, Francia, Lettonia, Austria, Portogallo e Romania, i cui giorni lavorativi controllati ammontavano a un terzo del totale.

Figura 1: percentuale di giorni lavorativi controllati per Stato membro



Nella maggioranza degli Stati membri il numero di giorni lavorativi controllati è stato superiore al numero minimo prescritto dalla direttiva. La soglia del 3 % non è stata tuttavia raggiunta da sei Stati membri (Irlanda, Grecia, Lussemburgo, Ungheria, Malta e Paesi Bassi), ovvero lo stesso numero di paesi del periodo di riferimento precedente (tale soglia non era stata raggiunta da sei Stati membri nel periodo 2017-2018 e da tre Stati membri nel periodo 2015-2016). Dei sei Stati membri[19] che non avevano raggiunto la soglia del 3 % nel periodo 2017-2018, solo la Grecia, l'Irlanda e i Paesi Bassi sono rimasti in tale gruppo "dalle prestazioni insufficienti", al quale si sono aggiunti gli altri tre Stati membri che avevano ottenuto buoni risultati nel periodo di riferimento precedente. Pur avendo considerevolmente intensificato le proprie attività di controllo dell'applicazione (passando dallo 0,1 % nel periodo 2015-2016 allo 0,7 % nel periodo 2017-2018 fino al 2,4 % nel periodo di riferimento attuale), la Grecia si mantiene ben al di sotto della soglia.

L'articolo 2 della direttiva 2006/22/CE definisce altresì il rapporto tra i giorni lavorativi da controllare su strada e i giorni lavorativi da controllare nei locali delle imprese, che corrispondono rispettivamente ad almeno il 30 % e ad almeno il 50 %. Il calcolo di tale percentuale si basa sul numero di controlli realmente effettuati dalle autorità di controllo e non sul numero minimo di giorni lavorativi da controllare.

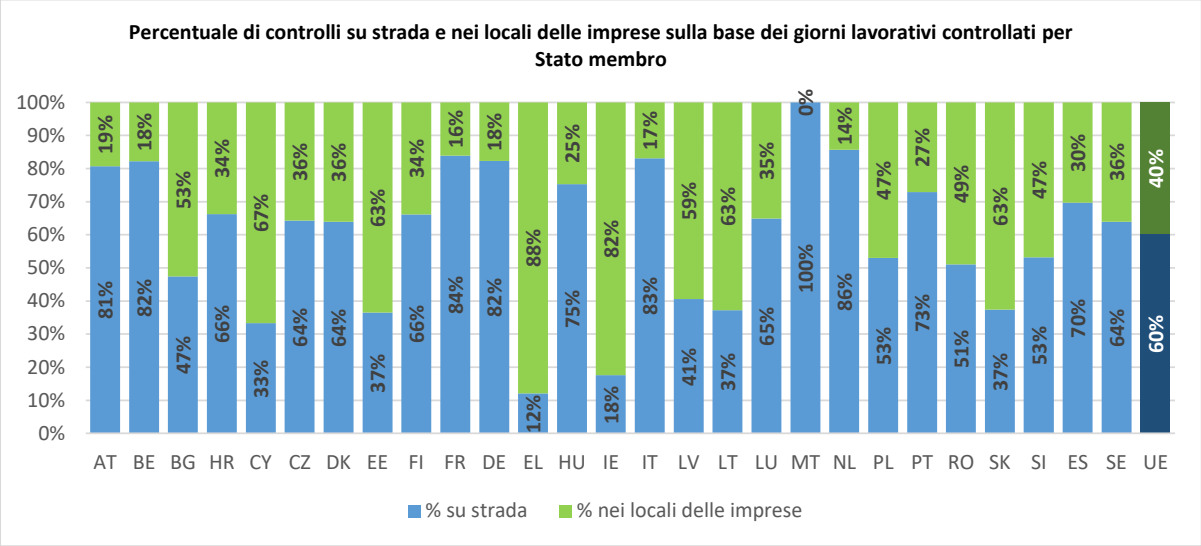
In media i giorni lavorativi sono stati controllati per il 60 % su strada e per il 40 % mediante controlli nei locali delle imprese. Rispetto al periodo precedente si registrano una diminuzione dei controlli su strada (73 % nel periodo 2017-2018) e un aumento positivo dei controlli nei locali delle imprese (27 % nel periodo 2017-2018). Tale variazione può essere in parte spiegata dalla pandemia di COVID-19. Nella maggior parte degli Stati membri un'ampia percentuale dei controlli è stata effettuata su strada. Grecia e Irlanda hanno comunicato un basso numero di controlli su strada. Malta non ha comunicato controlli nei

[19] Danimarca, Irlanda, Grecia, Lituania, Paesi Bassi e Finlandia.

locali delle imprese. Soltanto sei Stati membri registrano un rapporto equilibrato tra controlli su strada e controlli nei locali delle imprese[20], ottemperando così alle prescrizioni della normativa, contro gli otto Stati membri del periodo 2017-2018.

Per informazioni dettagliate sulla percentuale nazionale di controlli su strada e nei locali delle imprese, cfr. la figura 2.

Figura 2: percentuale di controlli su strada e nei locali delle imprese sulla base dei giorni lavorativi controllati per Stato membro



1.1 Controlli su strada

Complessivamente in tutta l'UE sono stati sottoposti a controlli su strada 4 112 717[21] veicoli e 4 323 245 conducenti rispetto ai 4 982 439 veicoli e ai 5 395 009 conducenti controllati nel periodo 2017-2018[22]. La differenza tra il numero dei veicoli e il numero dei conducenti controllati può essere spiegata dalla multipresenza, ossia dalla presenza a bordo del veicolo di almeno due conducenti. Si riscontrano differenze tra il numero dei conducenti e il numero dei veicoli principalmente nelle relazioni di Belgio, Danimarca, Germania, Polonia, Romania e Slovenia.

Rispetto alla relazione relativa al periodo 2017-2018 il numero dei veicoli controllati è diminuito di 869 722 unità. Ciò è dovuto principalmente al fatto che il numero dei veicoli controllati dal Regno Unito (156 496 veicoli nel periodo 2017-2018) non è compreso nella relazione attuale e ai numeri notevolmente inferiori comunicati da Malta (-73 %), che non sono stati compensati dagli aumenti comunicati da altri Stati membri[23].

[20] Bulgaria, Estonia, Cipro, Lettonia, Lituania e Slovacchia.
[21] La Lituania non ha comunicato dati.
[22] La cifra relativa al periodo 2017-2018 comprende i dati del Regno Unito (ossia 17 461 imprese). Senza i dati del Regno Unito il calo è pari quasi al 33 %.
[23] Per esempio, +81 % in Danimarca e 64 % in Lussemburgo.

Il numero dei conducenti controllati è diminuito di 1 071 764 unità rispetto al periodo 2017-2018. Ciò è dovuto anche al fatto che il numero dei conducenti controllati dal Regno Unito (156 496 conducenti nel periodo 2017-2018) non è compreso nella relazione attuale e agli effetti cumulativi delle diminuzioni in diversi altri Stati membri.

Sulla base del paese di immatricolazione del veicolo, il 63 % dei veicoli controllati era costituito da veicoli nazionali, il 31 % proveniva da altri Stati membri dell'UE e il 6 % era costituito da veicoli immatricolati in paesi terzi[24]. Nel complesso, la maggioranza dei veicoli controllati su strada (circa il 91 % del totale) era adibito al trasporto di merci, mentre soltanto meno del 10 % era rappresentato da veicoli utilizzati per il trasporto di passeggeri.

Nel periodo 2019-2020 il 74 % dei veicoli controllati su strada era dotato di un tachigrafo digitale, contro il 75 % del periodo di riferimento precedente. Non vi sono pertanto motivi per aumentare la soglia dei controlli dal 3 % al 4 % dato che, a norma dell'articolo 2, paragrafo 3, della direttiva 2006/22/CE, tale aumento dovrebbe essere applicato qualora il 90 % dei veicoli controllati sia munito di un tachigrafo digitale.

1.2 Controlli nei locali delle imprese

Nel periodo 2019-2020 sono state controllate 58 300[25] imprese di trasporto, il 44 % in meno rispetto alle 104 104[26] imprese di trasporto controllate nel periodo 2017-2018. Gli agenti responsabili dei controlli nei locali delle imprese hanno controllato circa 34,3 milioni di giorni lavorativi, il che denota un aumento di circa il 2 % rispetto ai 33,7 milioni della relazione precedente, anche considerando l'assenza di controlli nei locali delle imprese a Malta e la mancanza di dati da parte del Regno Unito. Nel complesso le autorità di controllo degli Stati membri hanno sottoposto a controlli nei locali delle imprese i dati di 499 943 conducenti, il 14 % in meno rispetto ai 641 033 del periodo 2017-2018.

2. Infrazioni

Tutti i 27 Stati membri hanno fornito dati riguardanti le infrazioni accertate, ma non tutti[27] hanno trasmesso informazioni dettagliate sui tipi di infrazione. **Sono stati complessivamente segnalati circa 2,25 milioni di infrazioni, dato in calo rispetto all'ultima relazione (3,41 milioni[28])**. Ciò può essere spiegato dal fatto che è stato controllato un minor numero di giorni lavorativi. La percentuale di infrazioni accertate su strada è rimasta stabile al 60 % delle infrazioni totali accertate (58 % nella precedente relazione).

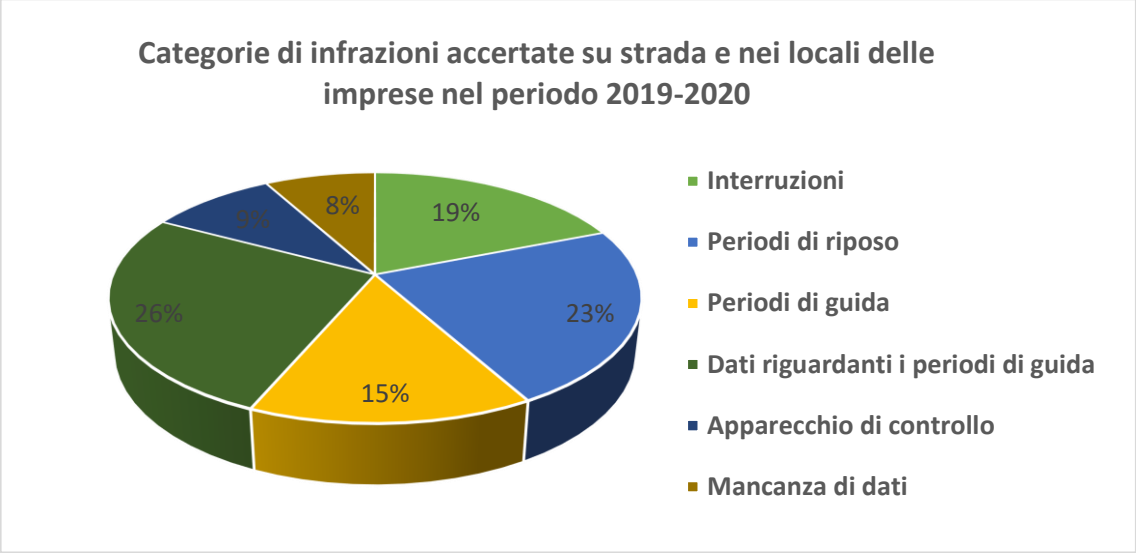
Le percentuali dei vari tipi di infrazione rispetto al numero complessivo di infrazioni accertate sono rimaste simili a quelle registrate nel periodo di riferimento precedente, con alcune variazioni. La figura 3 illustra la percentuale media UE di infrazioni per tipo di disposizione violata, accertate sia su strada che nei locali delle imprese nel periodo 2019-2020. Le infrazioni concernenti le interruzioni sono aumentate, passando dal 17 % al 19 %,

[24] La Lituania non ha fornito tali dati. Cipro ha comunicato che sono stati controllati solo veicoli nazionali.
[25] Malta non ha fornito tali dati.
[26] 86 643 imprese controllate nel periodo 2017-2018 senza il Regno Unito.
[27] La Lettonia non ha comunicato i tipi di infrazione accertati durante i controlli nei locali delle imprese.
[28] 3,29 milioni senza il Regno Unito.

mentre le infrazioni correlate ai dati riguardanti i periodi di guida sono diminuite dal 27 % al 26 %. Sul totale delle infrazioni accertate le infrazioni legate ai periodi di riposo costituiscono il 23 % di tutte le infrazioni (come nell'ultima relazione), le infrazioni inerenti all'apparecchio di controllo[29] il 9 % di tutte le infrazioni (12 % nell'ultima relazione) e le infrazioni legate alla mancanza/disponibilità di dati riguardanti le altre mansioni l'8 % (6 % nell'ultima relazione). Tali andamenti sono illustrati nella figura 4 in appresso.

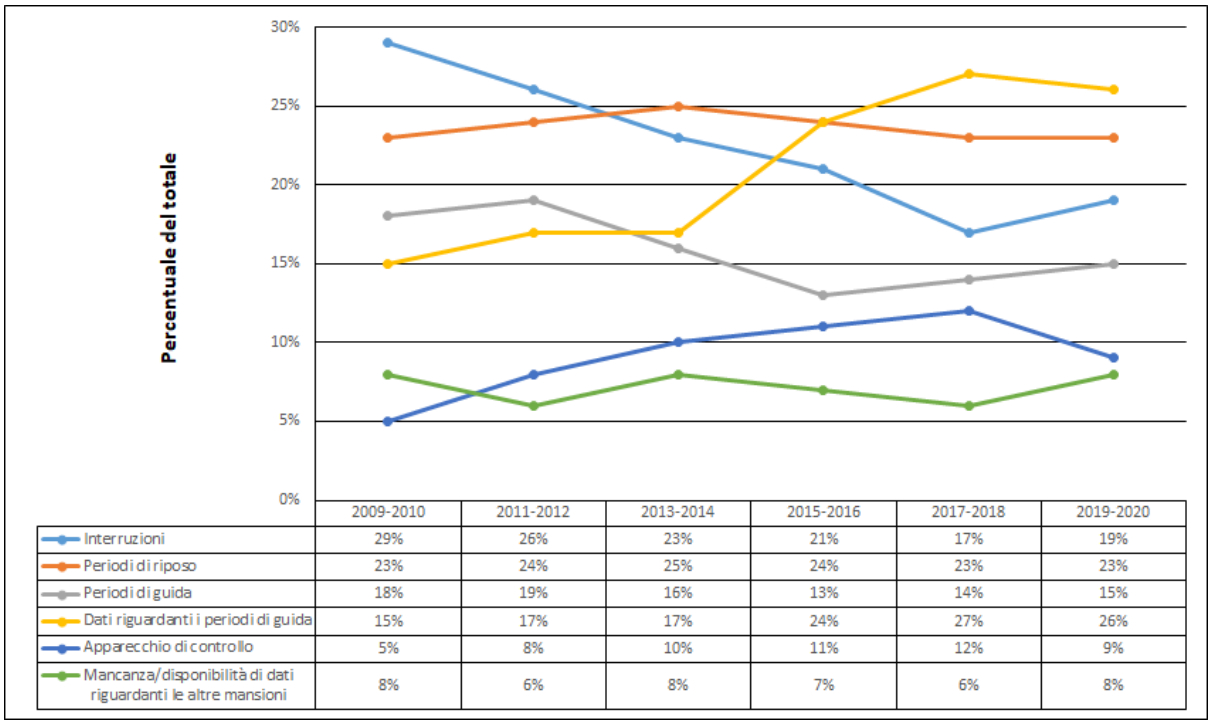
Il tasso medio di infrazioni, calcolato sulla base di 100 giorni lavorativi controllati nei locali delle imprese e su strada, è diminuito passando da 2,7 nel periodo 2017-2018 a 2,1 nel periodo di riferimento attuale. **Il tasso di accertamento nei locali delle imprese resta più elevato rispetto al tasso di accertamento su strada; tale dato conferma che i controlli nei locali delle imprese sono più efficienti dei controlli ad hoc su strada.** Tuttavia il tasso di accertamento nei locali delle imprese è diminuito rispetto al periodo di riferimento precedente.

Figura 3: categorie di infrazioni accertate su strada e nei locali delle imprese nel periodo 2019-2020



[29] Le infrazioni relative all'apparecchio di controllo riguardano il funzionamento non corretto e l'uso improprio o la manomissione dell'apparecchio di controllo.

Figura 4: categorie di infrazioni accertate su strada e nei locali delle imprese negli ultimi 10 anni



	2009-2010	2011-2012	2013-2014	2015-2016	2017-2018	2019-2020
Interruzioni	29%	26%	23%	21%	17%	19%
Periodi di riposo	23%	24%	25%	24%	23%	23%
Periodi di guida	18%	19%	16%	13%	14%	15%
Dati riguardanti i periodi di guida	15%	17%	17%	24%	27%	26%
Apparecchio di controllo	5%	8%	10%	11%	12%	9%
Mancanza/disponibilità di dati riguardanti le altre mansioni	8%	6%	8%	7%	6%	8%

2.1 Infrazioni accertate su strada

Nel periodo **2019-2020 le infrazioni** accertate su strada si sono aggirate **intorno agli 1,36 milioni, pressoché il 30 % in meno rispetto ai circa 1,94 milioni di infrazioni accertate nel periodo 2017-2018**[30]. La media UE delle infrazioni accertate su strada è diminuita, passando da 2,11 a 1,82 ogni 100 giorni lavorativi controllati. In media si è rilevato che il 53 % delle infrazioni è stato commesso da conducenti nazionali, mentre la percentuale di veicoli nazionali rispetto a tutti i veicoli fermati per controlli è stata pari al 63 %.

2.2 Infrazioni accertate nei locali delle imprese

Le infrazioni accertate nei locali delle imprese sono state circa 890 000, ovvero un netto calo rispetto all'ultima relazione (1,46 milioni). Il tasso medio di infrazioni accertate ogni 100 giorni lavorativi controllati è diminuito da 4,35 a 2,59, registrando un calo del 40 % rispetto al periodo 2017-2018. Il tasso medio di infrazioni accertate nei locali per singola impresa ha registrato un lieve aumento, passando da 14 infrazioni per impresa nel periodo 2017-2018 a più di 15 infrazioni per impresa.

2.3 Numero di funzionari incaricati dell'applicazione della normativa e apparecchi per l'analisi dei dati dei tachigrafi

Nell'attuale periodo di riferimento sono stati coinvolti nei controlli 54 679 agenti di controllo (contro i 61 558 del periodo 2017-2018) in tutta l'UE. Si tratta di una tendenza continua alla diminuzione, anche considerando che i dati del periodo di riferimento precedente relativi al Regno Unito (ossia 588 agenti di controllo) non sono inclusi.

[30] Circa 1,84 milioni di infrazioni senza il Regno Unito.

Per l'analisi dei dati dei tachigrafi digitali sono stati formati 20 058 agenti di controllo (rispetto ai 21 786 del periodo 2017-2018). Il numero degli apparecchi forniti agli agenti di controllo per l'analisi dei dati dei tachigrafi è aumentato, passando da 9 677 nel periodo 2017-2018 a 13 067 nel periodo 2019-2020.

3. Interpretazione del regolamento (CE) n. 561/2006 da parte della Corte di giustizia dell'Unione europea

La Corte di giustizia dell'Unione europea ha interpretato il regolamento (CE) n. 561/2006 nelle sentenze della causa C-834/18[31] del 10 aprile 2019. La Corte ha dichiarato che il "periodo di riposo settimanale", ai sensi dell'articolo 8 del regolamento (CE) n. 561/2006, non deve necessariamente terminare nel corso della "settimana", quale definita all'articolo 4, lettera i), di detto regolamento.

4. Cooperazione tra Stati membri

A norma dell'articolo 5 della direttiva 2006/22/CE gli Stati membri sono tenuti a organizzare ogni anno almeno sei controlli concertati su strada con almeno un altro Stato membro. La cooperazione tra gli Stati membri basata su controlli concertati, iniziative di formazione congiunte o scambi di esperienze e informazioni svolge un ruolo essenziale per rafforzare il controllo dell'applicazione al fine di conseguire gli obiettivi della legislazione sociale nel settore dei trasporti su strada, ossia condizioni di lavoro migliori, concorrenza leale e maggiore sicurezza stradale. Il primo pacchetto sulla mobilità[32], adottato nel luglio 2020 e (parzialmente) applicato a decorrere dal 20 agosto 2020, ha lo scopo di promuovere e rafforzare la cooperazione e l'assistenza reciproca tra gli Stati membri e di garantire un'applicazione più efficace e coerente delle norme in vigore. Inoltre l'Autorità europea del lavoro (ELA), che è stata istituita nel 2019[33] con l'obiettivo generale di garantire un'equa mobilità dei lavoratori nel mercato interno, ha avviato le proprie attività di sostegno all'informazione, alla formazione e al controllo dell'applicazione nel settore dei trasporti su strada. Uno dei principali compiti dell'ELA consiste nel sostenere la cooperazione tra gli Stati membri ai fini dell'applicazione transfrontaliera della normativa e nell'agevolare le ispezioni congiunte, anche nell'ambito delle disposizioni dell'UE in materia sociale nel settore dei trasporti su strada.

Nel 2020 molte azioni congiunte di controllo dell'applicazione previste non hanno potuto essere attuate a causa della crisi COVID-19. Tuttavia anche per quanto riguarda l'anno 2019 non tutti gli Stati membri hanno fornito informazioni sul numero esatto di controlli concertati o non hanno fornito alcuna informazione sull'esecuzione o meno di controlli concertati. Dei 14 Stati membri che hanno fornito informazioni sui controlli[34], 12 Stati membri[35] hanno

[31] https://curia.europa.eu/jcms/jcms/P_126035/it/.

[32] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2020:249:FULL&from=FR.

[33] Regolamento (UE) 2019/1149 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che istituisce l'Autorità europea del lavoro, che modifica i regolamenti (CE) n. 883/2004, (UE) n. 492/2011 e (UE) 2016/589 e che abroga la decisione (UE) 2016/344 *(*GU L 186 dell'11.7.2019, pag. 21).

[34] Belgio, Cechia, Danimarca, Grecia, Croazia, Cipro, Malta, Paesi Bassi, Portogallo, Slovenia e Finlandia. Ungheria e Malta hanno informato che non sono stati effettuati controlli concertati.

rispettato la prescrizione concernente il numero di controlli concertati nel periodo di riferimento.

La cooperazione tra Stati membri ha riguardato principalmente gli Stati membri confinanti. Inoltre, come per l'ultimo periodo di riferimento, la maggior parte degli Stati membri ha indicato che la cooperazione si è svolta nel quadro di Euro Contrôle Route (ECR).

II. Panoramica dell'attuazione della direttiva 2002/15/CE

A norma dell'articolo 13 della direttiva 2002/15/CE, ogni due anni gli Stati membri sono tenuti a presentare una relazione sull'attuazione della direttiva stessa, indicando la posizione delle parti sociali in proposito.

1. Ambito di applicazione della direttiva quadro 2002/15/CE

La direttiva stabilisce, tra l'altro, norme in materia di adeguati riposi intermedi durante il periodo di lavoro, durata massima settimanale della prestazione di lavoro e lavoro notturno. Le disposizioni della direttiva integrano le norme relative ai tempi di guida, alle interruzioni e ai periodi di riposo stabilite dal regolamento (CE) n. 561/2006. La direttiva fissa determinate disposizioni relative all'orario di lavoro che attengono specificamente al settore dei trasporti su strada ed è pertanto considerata una *lex specialis* della direttiva 2003/88/CE[36] sull'orario di lavoro, la quale stabilisce requisiti di base in materia di organizzazione dell'orario di lavoro dei lavoratori in tutti i settori.

2. Aspetti relativi all'attuazione negli Stati membri

Alcuni Stati membri e parti sociali hanno segnalato alcuni problemi di attuazione. Le autorità tedesche hanno richiamato l'attenzione su una generale mancanza di conoscenza della legislazione in materia di tempi di guida e di orari di lavoro tra i datori di lavoro. Come segnalato, di solito l'orario di lavoro dei lavoratori mobili è oggetto di controlli di conformità solo nell'ambito dei controlli riguardanti la normativa sui tempi di guida e in generale non è sufficientemente rispettato.

Malta ha informato che per i veicoli che non sono soggetti all'obbligo di utilizzare i tachigrafi in linea con la deroga di cui all'articolo 13, paragrafo 1, lettera e), del regolamento sui tempi di guida, la misurazione dell'orario di lavoro è effettuata con gli strumenti esistenti per misurare i tempi di guida dei conducenti, per es. gli orologi marcatempo.

Alcuni Stati membri hanno segnalato una mancanza di ispettori che effettuino controlli sull'orario di lavoro. Le autorità italiane hanno segnalato il problema di raggiungere la percentuale minima prescritta del 50 % nei locali delle imprese. I problemi principali sono dovuti alla particolare complessità dei controlli nel settore e al notevole sforzo richiesto in termini di risorse umane. Durante le ispezioni nei locali delle imprese, oltre ai controlli

[35] Germania, Irlanda, Spagna, Francia, Italia, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Austria, Polonia, Romania e Slovacchia.

[36] Direttiva 2003/88/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 novembre 2003, concernente taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro (GU L 299 del 18.11.2003, pag. 9).

riguardanti il rispetto della legislazione sociale dell'UE, si controllano anche la sicurezza sociale e le condizioni salariali dei lavoratori.

La Svezia ha riferito in merito al metodo utilizzato dalle autorità di controllo per monitorare il rispetto di quella parte della legislazione sociale su cui le parti sociali hanno concluso accordi, per es. il lavoro notturno. In tali casi le autorità svedesi non si limitano a inviare richieste scritte ai datori di lavoro e ai conducenti autonomi, ma contattano anche personalmente i conducenti che sono oggetto di ispezioni. L'obiettivo è accrescere la conoscenza delle norme e innescare cambiamenti comportamentali.

Alcune autorità hanno inoltre segnalato la necessità di chiarire ulteriormente alcune definizioni contenute nella direttiva 2002/15/CE. In Germania un Land ha chiesto di chiarire ulteriormente come gestire i "tempi di attesa alla rampa". È stato anche riscontrato che spesso lo scarico non è registrato come "altra operazione", ma come periodo di riposo. In alcuni casi le imprese hanno inoltre operato una distinzione tra orario di lavoro effettivo e orario di lavoro retribuito, in modo che il tempo fosse registrato e retribuito a un tasso forfettario, ma non come "altra operazione".

Infine alcune autorità nazionali hanno segnalato difficoltà nel controllare l'orario di lavoro dei conducenti coinvolti in diversi tipi di attività di trasporto o che effettuano operazioni di trasporto per diversi datori di lavoro.

La Bulgaria ha invece comunicato che non sono stati riscontrati problemi significativi nell'esercizio dei controlli di cui alla direttiva 2002/15/CE.

Nonostante le suddette osservazioni condivise, resta difficile individuare le tendenze e le questioni ancora aperte a livello dell'UE a causa del numero significativo di informazioni incomplete trasmesse dagli Stati membri e delle diverse pratiche nazionali.

3. Interpretazione della direttiva 2002/15/CE

Diversi Stati membri hanno comunicato che nel periodo 2019-2020 alcuni tribunali nazionali hanno fornito un'interpretazione giudiziale di determinate disposizioni della direttiva 2002/15/CE. La Svezia ha ribadito che è attesa la sentenza in una causa relativa alla delimitazione tra le responsabilità dell'Agenzia svedese dei trasporti e quelle delle parti sociali all'atto della firma di contratti collettivi che derogavano a parti dell'atto giuridico nazionale di recepimento della direttiva 2002/15/CE. La Svezia ha inoltre comunicato che alcune altre controversie giuridiche relative all'attuazione della direttiva 2002/15/CE sono state risolte da tribunali di primo grado e che non sono state adottate decisioni giurisdizionali da parte della Corte suprema. La stessa situazione è stata segnalata dall'Estonia, la quale ha confermato che in generale nel periodo 2019-2020 il recepimento della direttiva 2002/15/CE non ha creato problemi sociali a livello nazionale.

In Spagna sono state esaminate varie cause giudiziarie relative all'orario di lavoro, ai riposi intermedi, ai tempi di disponibilità e ai contratti collettivi riguardanti per esempio il calcolo delle ore di presenza a disposizione del datore di lavoro, i pagamenti per più di 20 ore di disponibilità e i pagamenti dell'indennità giornaliera.

4. Infrazioni alle norme sull'orario di lavoro

Solo undici Stati membri[37] hanno fornito dati quantitativi sulle infrazioni accertate, anche se alcuni dei dati non erano del tutto completi. Si tratta di un numero leggermente superiore rispetto al periodo di riferimento precedente, nel quale tali informazioni erano state fornite da nove Stati membri[38]. Il numero insufficiente di contributi non consente di trarre conclusioni a livello dell'UE.

Alcuni Stati membri hanno riferito di aver previsto la possibilità di evitare l'imposizione di una sanzione attraverso l'adozione di misure correttive entro un termine prestabilito. Le autorità di controllo provvederanno a irrogare sanzioni solo in caso di mancata adozione di misure volte a ovviare alla condotta deficitaria. A tale riguardo, gli operatori del settore svedesi hanno riferito che l'assenza di sanzioni dirette è stata apprezzata, in quanto offre ai datori di lavoro e ai lavoratori autonomi la possibilità di attuare nuove modalità di lavoro, utilizzando nuove tecnologie o modificando le procedure per migliorare la conformità alle norme.

5. Posizione delle parti interessate in merito all'attuazione della direttiva 2002/15/CE

Conformemente all'articolo 13 della direttiva 2002/15/CE, 10 Stati membri[39] hanno indicato chiaramente che le parti sociali erano state consultate ai fini della presente relazione. Tale numero è leggermente inferiore a quello figurante nell'ultima relazione[40], ma dimostra ancora una volta che più della metà degli Stati membri non coinvolge le parti sociali nell'elaborazione delle relazioni sull'attuazione delle norme in materia di orario di lavoro. L'Austria ha spiegato che le parti sociali non sono state consultate, ma che il progetto di relazione annuale non è solo discusso in parlamento (comitato sociale), ma è anche messo a disposizione del pubblico sul sito web dell'Ispettorato del lavoro.

Sei dei 10 Stati membri[41] hanno indicato la posizione delle parti sociali in un'apposita sezione o in un paragrafo specifico della relazione.

I pareri delle parti sociali non possono essere ulteriormente analizzati, in quanto non costituiscono un campione rappresentativo.

III. Panoramica delle attività di controllo dell'applicazione della direttiva 96/53/CE

1. Controlli

L'articolo 10 quinquies, paragrafo 1, della direttiva 96/53/CE del Consiglio, quale modificata dalla direttiva UE 2015/719, prevede che entro il 27 maggio 2021 gli Stati membri adottino misure specifiche per identificare automaticamente i veicoli o i veicoli combinati in circolazione che possono aver superato il peso massimo autorizzato e che pertanto

[37] Cechia, Germania, Spagna, Italia, Cipro, Lussemburgo, Ungheria, Austria, Polonia, Slovacchia e Finlandia.
[38] Cechia, Irlanda, Francia, Cipro, Lussemburgo, Austria, Polonia e Finlandia.
[39] Germania, Estonia, Francia, Italia, Cipro, Polonia, Portogallo, Slovacchia, Finlandia e Svezia.
[40] Nell'ultima relazione erano indicati 12 Stati membri, compreso il Regno Unito.
[41] Germania, Francia, Italia, Polonia, Portogallo e Svezia.

dovrebbero essere controllati dalle loro autorità competenti al fine di assicurare la conformità con i requisiti della direttiva sui pesi e sulle dimensioni. Secondo le informazioni fornite dagli Stati membri, Irlanda e Germania utilizzano il sistema di pesatura automatico almeno dal 2019. L'articolo 10 quinquies, paragrafo 1, prevede anche la possibilità di usare sistemi automatici per constatare direttamente le violazioni e imporre sanzioni, nel qual caso tali sistemi devono essere certificati. Secondo le informazioni fornite dagli Stati membri, nessuno Stato membro ha deciso di installare sistemi certificati. Pertanto, dopo che i veicoli pesanti in circolazione che possono aver superato il peso massimo autorizzato sono stati identificati mediante sistemi automatici, si è reso necessario sottoporli a un ulteriore controllo del peso su strada con bilance certificate al fine di constatare le eventuali violazioni.

Inoltre l'articolo 10 quinquies, paragrafo 2, impone agli Stati membri di svolgere in ogni anno civile un **numero adeguato di controlli del peso** dei veicoli o dei veicoli combinati in circolazione, **proporzionato al numero totale di veicoli ispezionati ogni anno** nel loro territorio. Tuttavia la direttiva 96/53/CE del Consiglio non fornisce un'interpretazione di ciò che può essere considerato "proporzionato", lasciando un certo margine di interpretazione alla discrezionalità degli Stati membri per quanto riguarda le modalità di attuazione di tale norma. D'altra parte la direttiva 96/53/CE del Consiglio non impone agli Stati membri di comunicare il numero totale di veicoli ispezionati ogni anno nei loro territori, obbligo che sarebbe necessario per operare confronti e ottenere informazioni sull'effettiva percentuale dei controlli svolti sui pesi massimi.

1.1 Controlli su strada

Complessivamente sono stati sottoposti a controlli su strada circa **17 milioni di veicoli e veicoli combinati nel 2019 e nel 2020** (11 350 448 veicoli nel 2019 e 5 810 609 nel 2020) nei territori dei 19 Stati membri che hanno fornito dati totali o parziali. Il numero di controlli effettuati è molto disomogeneo: l'Irlanda ha effettuato il maggior numero di controlli (circa 12,6 milioni di controlli), seguita a notevole distanza dalla Polonia (circa 3 milioni di controlli) e dall'Italia (quasi 600 000 controlli). Ciò può essere attribuito all'uso esclusivo di sistemi di pesatura automatici in Irlanda[42].

Secondo le serie di dati comparabili fornite da sedici Stati membri[43], il numero dei controlli è aumentato del 2 % nei loro territori.

1.2 Infrazioni

Sono state accertate più di 500 000 infrazioni per il superamento del peso massimo o del peso massimo per asse in 19 Stati membri (285 065 infrazioni nel 2019 e 287 547 nel 2020).

Secondo le serie di dati comparabili in sedici Stati membri[44] per il periodo 2017-2018, il numero di infrazioni accertate nei loro territori è diminuito del 4 % nel periodo 2019-2020.

[42] Tutti i controlli comunicati dall'Irlanda sono effettuati mediante sistemi di pesatura in movimento.
[43] Gli Stati membri che hanno trasmesso i rispettivi dati nazionali per l'intero periodo 2017-2018 sono stati Belgio, Bulgaria, Danimarca, Germania, Estonia, Grecia, Spagna, Italia, Lettonia, Lussemburgo, Paesi Bassi, Austria, Polonia, Slovenia, Slovacchia e Finlandia.

Nel complesso, secondo i dati disponibili il **3,3 % dei veicoli o dei veicoli combinati era in sovraccarico**. Tale percentuale varia dal 4,9 % nel 2019 al 2,5 % nel 2020, dato che potrebbe indicare che, alla luce del numero simile di controlli effettuati nei due anni in questione, il rispetto delle norme sul peso è aumentato. Tuttavia le cifre variano considerevolmente da uno Stato membro all'altro e sono presenti altri fattori, come i luoghi, i giorni e gli orari scelti per i controlli su strada e l'esperienza/la formazione dei funzionari incaricati dell'applicazione della normativa che effettuano i controlli, che possono influire significativamente sull'efficienza di tali controlli, secondo le informazioni fornite dagli Stati membri. Come esempio delle differenze esistenti tra gli Stati membri, l'Estonia segnala 2 166 infrazioni accertate su 2 929 controlli effettuati (efficacia pari al 72,2 %), mentre la Polonia segnala 7 217 infrazioni accertate su 3 050 851 controlli effettuati (efficacia pari allo 0,2 %).

IV. Conclusioni

I risultati generali dell'analisi dell'attuazione e del controllo dell'applicazione delle disposizioni dell'UE in materia sociale nel settore dei trasporti su strada evidenziano che le prestazioni generali per quanto riguarda i livelli di controllo e di conformità nel periodo 2019-2020 rimangono stabili rispetto al periodo 2017-2018.

Tuttavia non è possibile effettuare un confronto diretto dell'attuazione e del controllo dell'applicazione delle disposizioni dell'UE in materia sociale nel settore dei trasporti su strada nei due periodi di riferimento 2017-2018 e 2019-2020 a causa della situazione specifica legata alla crisi COVID-19 e al fatto che il Regno Unito non è più tenuto a presentare relazioni sulle proprie attività di controllo dell'applicazione.

La crisi COVID-19 ha avuto un impatto negativo sul numero dei controlli e delle azioni concertate svolte dagli Stati membri. Possono tuttavia essere indicate alcune tendenze.

Si registra ancora una continua diminuzione del numero dei giorni lavorativi controllati. Rispetto ai periodi di riferimento precedenti, nell'UE sono diminuiti sia il numero segnalato dei veicoli sia il numero segnalato dei conducenti controllati su strada. È stato osservato un calo anche del numero delle imprese di trasporto controllate nei locali delle imprese stesse. Nel contempo il rapporto tra i giorni lavorativi controllati su strada e i giorni lavorativi controllati nei locali delle imprese è cambiato a vantaggio di questi ultimi (il 60 % su strada e il 40 % nei locali delle imprese contro il 73 % e il 27 % rispettivamente nell'ultima relazione): si tratta di uno sviluppo positivo che avvicina il rapporto tra questi due tipi di controlli ai requisiti giuridici.

Rispetto all'ultima relazione sono diminuiti sia il numero delle infrazioni accertate nei locali delle imprese che il numero delle infrazioni accertate su strada, calo che può essere spiegato dal minor numero di controlli effettuati. Il tasso di accertamento nei locali delle imprese resta più elevato rispetto al tasso di accertamento su strada; tale dato conferma che i controlli nei locali delle imprese sono più efficienti dei controlli ad hoc su strada. Tuttavia il tasso di

[44] Gli Stati membri che hanno trasmesso i rispettivi dati nazionali per l'intero periodo 2017-2018 sono stati Belgio, Bulgaria, Danimarca, Germania, Estonia, Grecia, Spagna, Italia, Lettonia, Lussemburgo, Paesi Bassi, Austria, Polonia, Slovenia, Slovacchia e Finlandia.

accertamento nei locali delle imprese è diminuito rispetto al periodo di riferimento precedente.

I tassi di accertamento delle infrazioni variano notevolmente in tutta l'UE (da 0,12 a 8,39). Questo fatto, unito alla tendenza alla diminuzione del numero dei giorni lavorativi controllati e alle limitate capacità di controllo dell'applicazione (risorse umane e finanziarie, competenze e attrezzature di controllo) negli Stati membri, indica che è indispensabile rendere i controlli più mirati. L'accesso ai dati, ad esempio sulla classificazione del rischio, su strada è estremamente importante, in particolare per effettuare controlli più mirati e ridurre i superflui controlli "senza rilievi", ossia i controlli durante i quali non sono accertate infrazioni. L'accesso ai dati sulla classificazione del rischio da parte degli agenti preposti ai controlli su strada è reso obbligatorio conformemente alle nuove prescrizioni introdotte dal primo pacchetto sulla mobilità[45]. La Commissione adotterà un atto di esecuzione sulle modalità di tale accesso[46]. Inoltre la Commissione studierà come le tecnologie della digitalizzazione e dell'automazione potrebbero contribuire a rendere i controlli della conformità più intelligenti (più efficaci, efficienti, privi di supporti cartacei, basati sull'accesso ai dati digitali e sullo scambio di tali dati).

Per quanto riguarda i controlli concertati e congiunti tra gli Stati membri, emerge chiaramente il loro contributo alla condivisione delle conoscenze e all'adozione di un approccio armonizzato alla comprensione e all'applicazione delle norme dell'UE in vigore. La Commissione incoraggia pertanto gli Stati membri a intensificare ulteriormente i loro sforzi volti a migliorare la cooperazione, attraverso ispezioni congiunte e controlli concertati, nonché ad avvalersi dell'assistenza offerta dall'Autorità europea del lavoro.

Le percentuali dei vari tipi di infrazione restano simili a quelle registrate nel periodo di riferimento precedente. Presso i locali delle imprese, le infrazioni correlate ai dati riguardanti i periodi di guida equivalgono pressoché alla metà di tutte le infrazioni accertate; ciò è indice di difficoltà da parte delle imprese nel conservare adeguatamente i dati pertinenti. Le infrazioni correlate ai periodi di riposo e ai tempi di guida equivalgono invece quasi alla metà di tutte le infrazioni accertate su strada.

Per quanto riguarda l'attuazione della direttiva 2002/15/CE, la mancanza, in molte relazioni nazionali, di dati dettagliati di tipo quantitativo e qualitativo rende difficile una valutazione approfondita. La Commissione desidera sottolineare l'importanza di questa attività di comunicazione delle informazioni e rammenta che nei confronti degli Stati membri che non osservano l'obbligo di trasmettere le informazioni prescritte dall'articolo 13 della direttiva 2002/15/CE può essere avviato un procedimento legale.

Per quanto riguarda l'**attuazione della direttiva 96/53/CE del Consiglio**, la mancanza di informazioni da parte di molti Stati membri rende **difficile formulare conclusioni**. Tenuto conto di ciò, il risultato generale è che, sebbene i livelli generali di controllo dell'applicazione

[46] In linea con l'articolo 16, paragrafo 6, del regolamento (CE) n. 1071/2009 quale modificato dal regolamento (UE) 2020/1055.

e di conformità per il periodo 2019-2020 siano entrambi aumentati leggermente (il 2 % di controlli in più e il 4 % di infrazioni accertate in più rispetto al periodo 2017-2018), esistono **differenze notevoli fra gli Stati membri** per quanto riguarda il numero dei controlli e delle infrazioni accertate in un determinato periodo.

Tali differenze possono essere osservate anche nell'efficienza dei controlli, misurata come percentuale delle infrazioni accertate per controllo effettuato.

Poiché dal 27 maggio 2021 i sistemi di pesatura in movimento devono essere attuati in tutti gli Stati membri, l'analisi dei dati futuri e il confronto con le serie di dati attuali saranno fondamentali per trarre conclusioni sulle prestazioni e sull'efficienza di tali sistemi automatici.

Non è possibile formulare conclusioni generali riguardo all'**adeguatezza e alla proporzionalità dei controlli dei pesi massimi.** Ciò è dovuto, da una parte, alla mancanza di un criterio oggettivo e uniforme per definire la "proporzionalità" nel testo giuridico. Diversamente dal criterio del 3 % previsto dall'articolo 2 della direttiva 2006/22/CE, la direttiva 96/53/CE del Consiglio lascia un certo margine di discrezionalità agli Stati membri per quanto riguarda le modalità di attuazione di tale norma. D'altra parte la direttiva sui pesi e sulle dimensioni non impone agli Stati membri di comunicare il numero totale di veicoli ispezionati ogni anno nei loro territori e la mancanza di tale obbligo ostacola la valutazione della proporzionalità dei controlli dei pesi anche dal punto di vista della possibilità di disporre di un rapporto costante; in altre parole, quanti più veicoli sono ispezionati nel territorio di uno Stato membro, tanti più controlli del peso dei veicoli dovranno essere effettuati.

La Commissione ritiene che dopo l'applicazione del primo pacchetto sulla mobilità i livelli generali di controllo dell'applicazione e di conformità miglioreranno nei periodi di riferimento futuri. Un atto di esecuzione adottato dalla Commissione su una formula armonizzata per calcolare il fattore di rischio[47] consente alle autorità di controllo di riconoscere rapidamente il profilo dell'impresa che intendono controllare e di sapere se un'impresa presenta un livello di rischio basso (dovuto a un basso tasso di violazioni della legge) o un livello di rischio elevato (in ragione di un tasso elevato di violazioni della legge). Inoltre la diagnosi precoce remota di una eventuale manomissione o uso improprio rappresenterà uno strumento a disposizione delle autorità di controllo per selezionare i veicoli da controllare. Tutto ciò dovrebbe ridurre il numero dei controlli superflui e consentire sia alle autorità di controllo sia ai conducenti di risparmiare risorse.

La Commissione continuerà a monitorare l'attuazione delle disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada con l'assistenza degli Stati membri e chiede agli stessi di indicare la posizione delle parti sociali sull'attuazione delle norme in materia di orario di lavoro, come prescritto dalla direttiva 2002/15/CE.

[47] Regolamento di esecuzione (UE) 2022/695 della Commissione, del 2 maggio 2022, recante modalità di applicazione della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la formula comune per calcolare il fattore di rischio delle imprese di trasporto (GU L 129 del 3.5.2022, pag. 33).

La Commissione insiste sull'importanza che gli Stati membri trasmettano serie complete di dati sull'attuazione della direttiva 2002/15/CE e sul controllo della sua applicazione nonché sul controllo dell'applicazione della direttiva 96/53/CE del Consiglio per il prossimo periodo di riferimento al fine di rispettare le prescrizioni dell'articolo 13 della direttiva 2002/15/CE, dell'articolo 10 octies della direttiva 96/53/CE del Consiglio e dell'articolo 17 del regolamento (CE) n. 561/2006.