



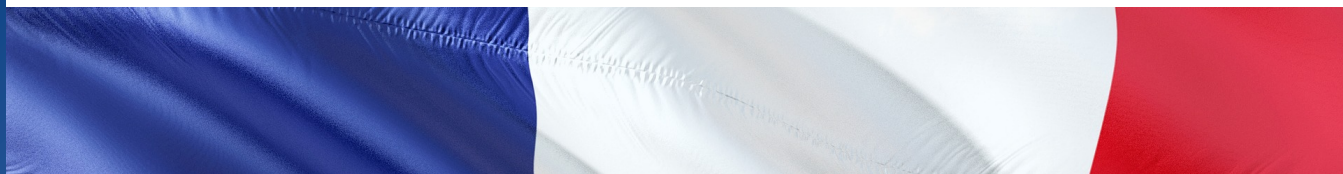
A QUI BRUXELLES

FEBBRAIO 2018

In questo numero

1. Francia
2. Spagna
3. Polonia
4. Portogallo
5. Procedure di infrazione

1. Francia



Il Governo francese ha deciso di riconoscere il **super-ammortamento per i veicoli alimentati a gas**, compresi i veicoli pesanti alimentati a GNL. Sono in corso gli approfondimenti necessari per l’emanazione di una norma che congeli le accise sul gas.

Dal 1° luglio il **limite di velocità sulle strade statali e regionali** non dotate di barriere centrali sarà ridotto da 90 a 80 km/h. Ciò in conseguenza dell’aumento dell’incidentalità registrato negli ultimi 2 anni, dopo un periodo di continue riduzioni.

La legge sul lavoro dell’8 agosto 2016 prevedeva che i datori di lavoro stabiliti fuori dalla Francia che distaccano uno o più dipendenti in Francia dovessero versare un **contributo finanziario destinato a compensare i costi di costituzione e gestione del sistema di dichiarazione e controllo dematerializzato**.

Inizialmente era previsto che il contributo forfetario di 40 euro entrasse in vigore il 1° gennaio 2018, ma il Governo francese ha deciso di abolire questo obbligo di versamento, con un provvedimento pubblicato sulla Gazzetta ufficiale francese dell’11 febbraio 2018.

Ricordiamo che la dichiarazione di distacco internazionale dei conducenti dell’autotrasporto, pur non essendo più a pagamento, resta in vigore e riguarda i conducenti che entrano in territorio francese per un trasporto internazionale con carico o scarico in Francia ed eventualmente per svolgere attività di cabotaggio.

2. Spagna



Il governo spagnolo sta esaminando la modifica dell'attuale **regolamentazione del trasporto stradale**, che entrerà in vigore il prossimo luglio.

È chiara l'intenzione di attendere la definizione di gran parte delle proposte del Pacchetto mobilità UE, attualmente in discussione a Bruxelles.

Sicuramente si fa riferimento a modifiche del sistema di formazione degli autisti, al divieto del riposo settimanale regolare in cabina, alla definizione di 27 infrazioni gravi che portano alla perdita del requisito dell'onorabilità, al rinnovo ed ampliamento della flotta per le imprese che dispongono di meno di 3 veicoli se non con mezzi di ultima generazione.

La Corte di Giustizia UE ha condannato la Spagna per **violazione delle norme sull'accesso alla professione** per ciò che concerne il requisito dei 3 veicoli necessari per iniziare l'attività.

La controversia ha avuto origine da un ricorso presentato alla Commissione UE nel febbraio 2014, al quale ha fatto seguito la richiesta di informazioni da parte della stessa Commissione e la messa in mora del Governo spagnolo nell'aprile 2015.

Secondo i giudici di Lussemburgo, il requisito in questione non è complementare a quelli già previsto dal Regolamento (CE) n. 1071/2009 sull'accesso alla professione di trasportatore, ma modifica quanto previsto dallo stesso regolamento nella parte in cui definisce l'accesso alle imprese che hanno uno o più veicoli.

Lo Stato spagnolo dovrà adeguarsi alla sentenza recependone i contenuti.

3. Polonia



Il Comitato Nazionale trasporti francese (CNR) ha realizzato uno studio sulla situazione del trasporto merci in Polonia, dal quale risulta che gli autotrasportatori polacchi mantengono in UE il **1° posto nel trasporto stradale internazionale e con i Paesi terzi** (28% dell'intero trasporto internazionale europeo) e il **secondo in termini generali**, dopo la Germania.

La strada pesa oggi oltre 5 volte più del trasporto su ferro e la Polonia conta **80.000 imprese** di trasporto merci su strada per conto di terzi con **230.000 addetti** e con un fatturato di **24,8 miliardi di euro** (dati 2015).

Solo nel 2016 l'incremento del trasporto merci è stato del **11,5%** sull'anno precedente a fronte di un aumento medio europeo del 5,9%.

L'incremento del volume trasportato in miliardi di t/km è stato nel 2016 a fronte del 2008 del:

- **76,3%** nel totale
- **48,3%** nel nazionale
- **98%** nell'internazionale

La retribuzione si basa su un forfait giornaliero di 50€ (senza contare i giorni di riposo) ed un **salario minimo di 476 €/mese** con in più un forfait chilometrico sotto forma di indennità giornaliera non soggetta a tassazione ed oneri sociali.

Il costo totale annuo di un autista si aggira in totale su **20.500€** per 252 giorni di lavoro, con un tempo di guida di 1.980 ore. Il costo dell'autista pesa sul costo di esercizio per **0,16€/km**. Anche in Polonia si sta assistendo ad una carenza di autisti da cinque anni a questa parte, motivo per cui è sempre più frequente la presenza di autisti ucraini, russi, georgiani e kazachi.

4. Portogallo



Solo il 3% dei conducenti circolanti in Portogallo che hanno commesso infrazioni gravi o molto gravi hanno subito la decurtazione dei punti dalla patente. Si tratta di 18.000 su 670.000 “criminali della strada”, come da definizione delle autorità locali.

L'aumento a due cifre dei morti per **incidenti stradali** tra il 2016 e il 2017 (+12,5%) sta spingendo il Governo portoghese ad intraprendere una linea di grande durezza specialmente sui limiti di velocità, sulla guida in stato di ebbrezza e sull'uso del cellulare durante la guida. “Il Portogallo è un Paese sicuro in generale e lo deve diventare anche sulla strada” hanno affermato rappresentanti del Governo portoghese.

5. Procedure di infrazione



La Commissione UE ha chiesto a 6 Stati membri di recepire integralmente il “**Pacchetto controlli tecnici**”, adottato nel 2014 e volto a migliorare il controllo tecnico dei veicoli nell'UE. Il pacchetto è composto da 3 Direttive UE che gli Stati membri avrebbero dovuto recepire entro il 20 maggio 2017.

Tuttavia, Cipro, Repubblica Ceca, Germania, Irlanda, Romania e Repubblica Slovacca non hanno ancora recepito tali Direttive, o lo hanno fatto solo in maniera parziale.

In primo luogo, Repubblica Ceca, Romania e Repubblica Slovacca non hanno adottato, pubblicato e comunicato alla Commissione UE le misure nazionali di recepimento delle norme aggiornate sui controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi ([Direttiva 2014/45/UE](#)). La Direttiva si applica alle autovetture, ai veicoli pesanti, agli autobus, ai rimorchi pesanti, ai motocicli e ai trattori veloci e definisce gli elementi da verificare in sede di controllo tecnico, i metodi, i difetti e la loro valutazione. La Direttiva introduce inoltre requisiti minimi per gli impianti di prova, la formazione degli ispettori e degli organismi di controllo.

Cipro, Irlanda e Slovacchia non hanno adottato, pubblicato e comunicato alla Commissione UE le misure nazionali di recepimento delle norme aggiornate relative ai documenti di immatricolazione dei veicoli ([Direttiva 2014/46/UE](#)). La Direttiva obbliga gli Stati membri a istituire registri elettronici dei veicoli con contenuto armonizzato e definisce la procedura da seguire nei casi di non superamento del controllo tecnico periodico.

Infine, Repubblica Ceca, Germania, Irlanda e Repubblica Slovacca non hanno adottato, pubblicato e comunicato alla Commissione UE le misure nazionali di recepimento delle norme aggiornate sui controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali ([Direttiva 2014/47/UE](#)).

La Commissione ha trasmesso queste richieste sotto forma di pareri motivati. Tutti gli Stati membri interessati hanno tempo fino a fine marzo per rispondere; in caso contrario la Commissione può decidere di deferirli alla Corte di giustizia.



Follow us
@AnitaAssocia

Copyright © 2018 ANITA, All rights reserved.