

PARLAMENTO EUROPEO

2004



2009

Documento di seduta

A6-0120/2009

6.3.2009

*****I**

RELAZIONE

sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica della direttiva 2002/15/CE concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto (COM(2008)0650 – C6-0354/2008 – 2008/0195(COD))

Commissione per l'occupazione e gli affari sociali

Relatore: Marie Panayotopoulos-Cassiotou

Significato dei simboli utilizzati

- * Procedura di consultazione
maggioranza dei voti espressi
- **I Procedura di cooperazione (prima lettura)
maggioranza dei voti espressi
- **II Procedura di cooperazione (seconda lettura)
*maggioranza dei voti espressi per approvare la posizione comune
maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento per
respingere o emendare la posizione comune*
- *** Parere conforme
*maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento salvo nei
casi contemplati dagli articoli 105, 107, 161 e 300 del trattato CE
e dall'articolo 7 del trattato UE*
- ***I Procedura di codecisione (prima lettura)
maggioranza dei voti espressi
- ***II Procedura di codecisione (seconda lettura)
*maggioranza dei voti espressi per approvare la posizione comune
maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento per
respingere o emendare la posizione comune*
- ***III Procedura di codecisione (terza lettura)
maggioranza dei voti espressi per approvare il progetto comune

(La procedura indicata è fondata sulla base giuridica proposta dalla Commissione.)

Emendamenti a un testo legislativo

Negli emendamenti del Parlamento il testo modificato è evidenziato in ***corsivo grassetto***. Per gli atti modificativi, nel caso in cui il Parlamento intenda emendare una disposizione esistente che la Commissione non propone di modificare, le parti immutate di tale disposizione sono evidenziate in ***grassetto semplice*** e le eventuali soppressioni sono segnalate con l'indicazione [...]. L'evidenziazione in *corsivo chiaro* è un'indicazione destinata ai servizi tecnici, che concerne elementi del testo legislativo per i quali viene proposta una correzione in vista dell'elaborazione del testo finale (ad esempio, elementi manifestamente errati o mancanti in una versione linguistica). Le correzioni proposte sono subordinate all'accordo dei servizi tecnici interessati.

INDICE

	Pagina
PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO	5
MOTIVAZIONE.....	6
PARERE DELLA COMMISSIONE PER I TRASPORTI E IL TURISMO	8
PROCEDURA	17

PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

**sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica della direttiva 2002/15/CE concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto
(COM(2008)0650 – C6-0354/2008 – 2008/0195(COD))**

(Procedura di codecisione: prima lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2008)0650),
 - visti l'articolo 251, paragrafo 2, e gli articoli 71 e 137, paragrafo 2 del trattato CE, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C6-0354/2008),
 - visto l'articolo 51 del suo regolamento,
 - vista la relazione della commissione per l'occupazione e gli affari sociali e il parere della commissione per i trasporti e il turismo (A6-0120/2009),
1. respinge la proposta della Commissione;
 2. invita la Commissione a ritirare la proposta e ad attivarsi opportunamente con il Parlamento al fine di presentarne una nuova;
 3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione.

MOTIVAZIONE

(i) Direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sull'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto

La direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2002, entrata in vigore il 23 marzo 2005, è stata un importante passo in avanti verso il miglioramento della protezione della salute e della sicurezza dei lavoratori mobili del settore dell'autotrasporto. Si tratta di una *lex specialis* relativa alla direttiva sull'orario di lavoro 2003/88/CE e completa il regolamento (CE) n. 561/2006 (GU E 102 dell'11/4/2006) definendo delle norme comuni relative ai tempi di guida e di riposo dei conducenti.

In conformità alla direttiva 2002/15/CE e in particolare alla disposizione secondo cui essa sarebbe stata applicata, a partire dal 23 marzo 2000, anche agli autotrasportatori autonomi, la Commissione ha inviato al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione (COM (2007) 266 def.) in cui si espongono le possibili conseguenze dell'inclusione o dell'esclusione degli autotrasportatori autonomi dal campo di applicazione della direttiva.

La relazione valuta inoltre le conseguenze dell'attuazione delle disposizioni sul lavoro notturno. Esamina inoltre gli effetti più generali dell'attuazione della direttiva sulla sicurezza stradale, le condizioni di concorrenza, la struttura della professione nonché gli aspetti sociali.

Le conclusioni sono riportate di seguito.

(a) Non vi era un elemento decisivo per includere gli autotrasportatori autonomi nel campo di applicazione della direttiva.

(b) La distinzione tra autotrasportatori autonomi e lavoratori mobili non era chiara, aumentando così il rischio del fenomeno dei "falsi" autotrasportatori autonomi i quali, per non rientrare nel campo di applicazione della direttiva, non sono legati ad un datore di lavoro da un contratto di lavoro ma non hanno la libertà di intrattenere relazioni con più clienti.

(c) Per quanto riguarda il lavoro notturno, la Commissione ha concluso che non vi era esigenza di modificare o ulteriormente armonizzare le disposizioni in materia; si deve semplicemente procedere alla modifica della definizione di "lavoro notturno" (articolo 3, lettera i), della direttiva 2002/15/CE) in quanto l'attuale formulazione comprenderebbe anche periodi di lavoro notturno molto brevi, anche di pochi minuti.

Secondo la Commissione, tale proposta è economicamente e socialmente sproporzionata e non necessaria.

(II) Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica della direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sull'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto (COM(2008)650).

Dopo consultazione con le parti interessate e una valutazione d'impatto, nell'ottica di evitare un onere amministrativo non necessario e allo stesso tempo promuovere gli obiettivi della politica dei trasporti comunitaria, la proposta in esame recante modifica della direttiva 2002/15/CE è stata considerata la migliore opzione politica. Secondo la Commissione, non vi

è stato alcun cambiamento nella finalità complessiva della direttiva, ossia la tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori del settore dell'autotrasporto, ottenendo al contempo una riduzione delle distorsioni della concorrenza e dei costi amministrativi ed economici per gli Stati membri.

Proposte:

(a) Chiarimento del campo di applicazione

- Esclusione dei lavoratori mobili realmente autonomi (soppressione dell'articolo 3, lettera e));
- applicazione della direttiva a tutti i lavoratori mobili e a coloro che non sono liberi di organizzare la propria attività lavorativa, ossia i "falsi" autotrasportatori autonomi (articolo 2, paragrafo 1, articolo 3, lettera d));
- soppressione della definizione di "orario di lavoro" per gli autotrasportatori autonomi e introduzione di una definizione più precisa di "lavoratori mobili".

(b) Lavoro notturno (articolo 3, lettera i))

- Viene proposta una definizione di lavoro notturno che, a giudizio della Commissione, è applicabile nella pratica: si reintroduce il periodo minimo di due ore affinché lo si possa considerare lavoro notturno.

(c) Applicazione

- L'articolo 11, lettera a) (nuovo) introduce dei principi comuni volti a garantire una maggiore trasparenza e una maggiore efficacia ai regimi nazionali di controllo;
- si invita ad una maggiore collaborazione tra le autorità di controllo degli Stati membri;
- si propone inoltre il sostegno della Commissione per favorire il dialogo tra gli organismi interessati.

III. Posizione del Parlamento europeo

- Al di là delle misure di aggiornamento strutturale, la relatrice rileva il pericolo che si presenti il fenomeno dei "falsi" lavoratori mobili autonomi a causa delle diverse interpretazioni della direttiva 2002/15/CE.
- La relatrice definisce le relazioni tra "falsi" autotrasportatori autonomi e clienti in quanto commerciali.
- La relatrice combina una definizione di lavoro notturno e la compensazione per l'orario di lavoro complessivo e non accetta la definizione di due ore come periodo minimo di lavoro notturno, come previsto dall'articolo 7, paragrafo 1, che statuisce che i conducenti che svolgono lavoro notturno non possono lavorare più di dieci ore per ciascun periodo di 24 ore.
- Sostiene l'opinione secondo la quale l'istituzione di sistemi di scambio di informazioni è sproporzionata rispetto agli obiettivi della direttiva.
- Chiede la facilitazione e il miglioramento dell'accesso alle informazioni relative alle disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada.

17.2.2009

PARERE DELLA COMMISSIONE PER I TRASPORTI E IL TURISMO

destinato alla commissione per l'occupazione e gli affari sociali

sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica della direttiva 2002/15/CE concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto
(COM(2008)0650 – C6-0354/2008 – 2008/0195(COD))

Relatore per parere: Johannes Blokland

BREVE MOTIVAZIONE

La proposta della Commissione

La direttiva 2002/15/CE disciplina l'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto. Tale documento riguarda in primo luogo i lavoratori mobili a servizio di un'impresa e, a decorrere dal 23 marzo 2009, anche gli autotrasportatori autonomi che operano in qualità di impresa individuale, a meno che prima di tale data non sia stato deciso che quest'ultima categoria rimarrà esclusa dall'applicazione della direttiva. Le disposizioni della direttiva concernenti l'orario di lavoro si aggiungono alle clausole relative ai tempi di guida e di riposo degli autotrasportatori del regolamento n. 561/2006 (che ha sostituito il regolamento n. 3820/85).

Nella pratica, la distinzione fra lavoratori mobili dipendenti e autotrasportatori autonomi comporta delle difficoltà, legate alla comparsa dei cosiddetti "falsi lavoratori autonomi". In tale categoria rientrano tutti coloro che formalmente sono registrati e operano come lavoratori autonomi ma, di fatto, svolgono la propria attività per conto di un'altra impresa e, pertanto, nella pratica fungono da dipendenti di tale organizzazione.

Per ovviare al problema la Commissione, nella proposta COM(2008)0650, suggerisce di modificare la nozione di "lavoratore mobile" in modo da includere anche i "falsi autotrasportatori autonomi", assoggettandoli alle disposizioni relative all'orario di lavoro. La Commissione è giunta alla conclusione che non è opportuno estendere l'applicazione della direttiva anche ai lavoratori autonomi veri e propri. Questi ultimi sono imprenditori indipendenti, che hanno la facoltà di gestire liberamente il proprio orario lavorativo. Pertanto i falsi lavoratori autonomi vengono assoggettati alle disposizioni della direttiva includendo

nella definizione di lavoratori mobili anche coloro che, formalmente, non sono legati a un datore di lavoro ma che, di fatto:

- non hanno facoltà di organizzare liberamente la propria attività lavorativa, oppure
- percepiscono un reddito che non è direttamente collegato all'utile realizzato, oppure
- non possono lavorare per vari clienti.

In secondo luogo, la Commissione suggerisce di adottare un'interpretazione più ampia per il concetto di "lavoro notturno". Ai sensi della direttiva 2002/15/CE, per fascia notturna si intende un periodo della durata di almeno quattro ore come specificato nella legislazione nazionale e compreso fra le ore 0.00 e le ore 7.00. Secondo la formulazione attuale, il lavoro notturno include qualunque periodo di lavoro che rientra in tale fascia oraria, indipendentemente dalla sua durata. La Commissione propone invece di considerare lavoro notturno solo un'attività lavorativa che presenti un'effettiva durata minima di almeno due ore all'interno di tale fascia oraria.

In terzo luogo, la Commissione propone l'introduzione di un nuovo articolo inerente all'attuazione della direttiva. A tale proposito occorre tenere presente che l'applicazione dell'orario lavorativo ha luogo nello Stato in cui ha sede l'attività e compete all'ufficio ispettivo di tale paese. Pertanto l'orario di lavoro non viene verificato mediante controlli su strada, che possono essere svolti anche in altri Stati membri, ma esclusivamente da parte dello Stato di appartenenza e nel territorio di quest'ultimo.

Posizione ed emendamenti del relatore

A grandi linee il relatore concorda con la proposta della Commissione. Secondo il relatore rappresenta uno sviluppo positivo il fatto che i falsi autotrasportatori autonomi siano accomunati ai lavoratori dipendenti e assoggettati alle limitazioni sull'orario di lavoro dal momento che, *de facto*, prestano servizio per altre imprese al pari dei dipendenti. Il relatore appoggia inoltre la posizione della Commissione secondo cui gli effettivi lavoratori autonomi non debbano essere assoggettati alle disposizioni della direttiva in oggetto e concorda con le modifiche all'articolo 2, paragrafo 1, suggerite dalla proposta della Commissione.

Cionondimeno, il relatore deplora profondamente il notevole ritardo con cui è pervenuta la proposta della Commissione. Anche qualora il Parlamento e il Consiglio riescano ad approvare il testo in tempi brevi in prima lettura, la direttiva modificata non potrà entrare in vigore prima del 23 marzo 2009. Il relatore esorta gli Stati membri affinché, in attesa dell'entrata in vigore della direttiva modificata, dopo il 23 marzo 2009 proseguano con l'attuazione della normativa nello spirito della direttiva attuale fino all'entrata in vigore della direttiva modificata.

Sul tema del lavoro notturno il relatore concorda con la Commissione sulla necessità di una maggiore flessibilità rispetto alla direttiva attuale, ammettendo la possibilità di un superamento dei limiti di tempo compreso tra qualche minuto e due ore. Tuttavia il relatore sostiene la necessità di un adeguamento della definizione di "notte". Secondo la formulazione attuale, la notte non deve superare le quattro ore; ciò significa che, con un prolungamento dei tempi di guida di due ore, essa può di fatto essere ridotta a due ore. Tale arco di tempo però non permette un sufficiente riposo notturno. Pertanto il relatore propone di definire la notte

come una fascia oraria fissa, compresa fra le ore 0.00 e le ore 6.00.

Il relatore appoggia l'aggiunta di un articolo concernente l'attuazione della direttiva, come proposto dalla Commissione. Per incoraggiare gli Stati membri a dare effettiva attuazione alla direttiva e a evitare discriminazioni, propone un rafforzamento delle disposizioni del nuovo articolo 11 *bis*.

Da ultimo, il relatore ritiene che, nell'interesse di un'equa suddivisione dei tempi di guida e di riposo nell'arco della settimana, sia opportuna una modifica della nozione di "settimana". Al fine di creare un periodo di riposo fisso che possa garantire la qualità del lavoro, la sicurezza stradale e il benessere dei cittadini, la giornata della domenica deve rimanere perlopiù esclusa dalla nozione di settimana lavorativa.

EMENDAMENTI

La commissione per i trasporti e il turismo invita la commissione per l'occupazione e gli affari sociali, competente per il merito, a includere nella sua relazione i seguenti emendamenti:

Emendamento 1

Proposta di direttiva – atto modificativo Considerando 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(1 bis) I lavoratori mobili che non rientrano nel campo d'applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006 dovrebbero rientrare nel campo di applicazione della presente direttiva.

Motivazione

Il fatto che alcuni lavoratori mobili non rientrano nel campo d'applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006 sui periodi di guida e di riposo e neppure in quello della direttiva sull'orario di lavoro determina, da una parte, una distorsione della concorrenza e, dall'altra, un peggioramento della sicurezza stradale.

Emendamento 2

Proposta di direttiva – atto modificativo
Considerando 14 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(14 bis) In linea con i principi generali del diritto comunitario, gli Stati membri devono garantire che le sanzioni applicate in caso di mancato rispetto della presente direttiva siano appropriate, efficaci, proporzionate e dissuasive.

Emendamento 3

Proposta di direttiva – atto modificativo
Articolo 1 – punto 2 – lettera b
Direttiva 2002/15/CE
Articolo 3 – lettera d

Testo della Commissione

Emendamento

"per 'lavoratore mobile' si intende inoltre ogni persona che non è legata a un datore di lavoro da un contratto di lavoro o da un altro rapporto di lavoro di tipo gerarchico ma:

soppresso

i. che non è libera di organizzare le attività in questione;

ii. il cui reddito non dipende direttamente dagli utili realizzati;

iii. che non è libera di intrattenere, individualmente o attraverso una cooperazione tra autotrasportatori autonomi, relazioni commerciali con più clienti.";

Motivazione

Il problema dei "falsi" autotrasportatori autonomi è già oggetto di controlli da parte degli Stati membri, per cui non è necessaria una regolamentazione a livello europeo.

Emendamento 4

Proposta di direttiva – atto modificativo
Articolo 1 – punto 2 – lettera b bis (nuova)
Direttiva 2002/15/CE
Articolo 3 – lettera d – comma 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Gli Stati membri tengono conto in generale di tutte le informazioni pertinenti. Pertanto le persone riconosciute come lavoratori autonomi in base ad altre norme di legge nazionali e/o dell'UE (in relazione ad aspetti quali imposizione e legislazione sociale) non sono considerate lavoratori mobili ai sensi della presente direttiva.

Motivazione

Per tener vivo l'interesse degli imprenditori nell'avvio di iniziative e nello sviluppo di nuove imprese, i criteri volti a stabilire se un operatore è un lavoratore mobile o un autotrasportatore autonomo devono essere flessibili. Gli operatori già riconosciuti come indipendenti da altre norme di legge nazionali e dell'UE devono restare tali anche ai sensi della direttiva in esame.

Emendamento 5

Proposta di direttiva – atto modificativo
Articolo 1 – paragrafo 2 – lettera d bis (nuova)
Direttiva 2002/15/CE
Articolo 3 – lettera g

Testo della Commissione

Emendamento

d bis) la lettera g) è così modificata:
g) "settimana": il periodo compreso fra le ore 00.00 del lunedì e le ore 24.00 della domenica; tuttavia questa definizione non pregiudica le norme di legge nazionali che riconoscono la domenica quale giorno settimanale non lavorativo con la conseguente imposizione di un divieto di circolazione;

Emendamento 6

Proposta di direttiva – atto modificativo
Articolo 1 – punto 2 – lettera d ter (nuova)
Direttiva 2002/15/CE
Articolo 3 – lettera h

Testo della Commissione

Emendamento

d ter) la lettera h) è così modificata:
h) "notte": un periodo compreso tra le ore 00.00 e le ore 6.00;

Motivazione

La proposta in esame consentirebbe di fatto agli Stati membri di ridurre la notte a due ore, fattore che comporterebbe un periodo di riposo notturno troppo breve. La flessibilità proposta alla lettera h) è accettabile solo se accompagnata da una definizione chiara e ragionevole di "notte". L'emendamento pone inoltre fine alla confusione attualmente esistente tra i vari Stati membri per quanto riguarda il concetto di notte.

Emendamento 7

Proposta di direttiva – atto modificativo
Articolo 1 – punto 2 – lettera e
Direttiva 2002/15/CE
Articolo 3 – lettera i

Testo della Commissione

Emendamento

Non concerne la versione italiana

Emendamento 8

Proposta di direttiva – atto modificativo
Articolo 1 – punto 6
Direttiva 2002/15/CE
Articolo 11 bis – paragrafo 1

Testo della Commissione

Emendamento

(1) Gli Stati membri organizzano un sistema adeguato e regolare di sorveglianza e controlli al fine di garantire l'attuazione corretta e coerente delle norme contenute nella presente direttiva. Essi provvedono

(1) Gli Stati membri organizzano un sistema adeguato, **non discriminatorio** e regolare di sorveglianza e controlli al fine di garantire l'attuazione corretta e coerente delle norme contenute nella presente

affinché gli enti nazionali responsabili del controllo dell'applicazione della direttiva dispongano di un numero adeguato di ispettori qualificati e adottino tutte le misure eventualmente necessarie.

direttiva. Essi provvedono affinché gli enti nazionali responsabili del controllo dell'applicazione della direttiva dispongano di un numero adeguato di ispettori qualificati e adottino tutte le misure eventualmente necessarie.

Motivazione

Occorre proteggere le imprese da trattamenti discriminatori.

Emendamento 9

Proposta di direttiva – atto modificativo

Articolo 1 – punto 6

Direttiva 2002/15/CE

Articolo 11 bis – paragrafo 1

Testo della Commissione

(1) Gli Stati membri organizzano un sistema adeguato e regolare di sorveglianza e controlli al fine di garantire l'attuazione corretta e coerente delle norme contenute nella presente direttiva. Essi provvedono affinché gli enti nazionali responsabili del controllo dell'applicazione della direttiva dispongano di un numero adeguato di ispettori qualificati e adottino tutte le misure eventualmente necessarie.

Emendamento

(1) Gli Stati membri organizzano un sistema adeguato e regolare di sorveglianza e controlli al fine di garantire l'attuazione corretta e coerente delle norme contenute nella presente direttiva. ***In caso di contravvenzione delle norme relative ai tempi di guida e di riposo di cui al regolamento (CE) n. 561/2006 tale da comportare anche una violazione delle disposizioni concernenti l'orario di lavoro, gli Stati membri sono tenuti in ogni caso a procedere a controlli e all'applicazione delle norme vigenti in materia di orario di lavoro.*** Essi provvedono ***inoltre*** affinché gli enti nazionali responsabili del controllo dell'applicazione della direttiva dispongano di un numero adeguato di ispettori qualificati e adottino tutte le misure eventualmente necessarie.

Motivazione

Non esiste attualmente alcun legame tra l'applicazione dei tempi di guida e di riposo e quella dell'orario di lavoro, benché esse siano logicamente correlate. Il relatore ritiene che l'orario di lavoro debba certamente essere controllato e applicato (ma non soltanto) nel caso in cui il mancato rispetto delle norme sui tempi di guida e di riposo, e il conseguente protrarsi dei tempi di guida per un lasso di tempo relativamente lungo, comporti automaticamente anche

una violazione delle disposizioni concernenti l'orario di lavoro.

PROCEDURA

Titolo	Organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto
Riferimenti	COM(2008)0650 – C6-0354/2008 – 2008/0195(COD)
Commissione competente per il merito	EMPL
Parere espresso da Annuncio in Aula	TRAN 21.10.2008
Relatore per parere Nomina	Johannes Blokland 4.11.2008
Esame in commissione	21.1.2009 16.2.2009
Approvazione	17.2.2009
Esito della votazione finale	+: 21 -: 20 0: 0
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Gabriele Albertini, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Arūnas Degutis, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Timothy Kirkhope, Jaromír Kohlíček, Sepp Kusstatscher, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Erik Meijer, Josu Ortuondo Larrea, Reinhard Rack, Ulrike Rodust, Luca Romagnoli, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Michel Teychenné, Silvia-Adriana Țicău
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Zsolt László Becsey, Johannes Blokland, Philip Bradbourn, Luigi Cocilovo, Jas Gawronski, Pedro Guerreiro, Lily Jacobs, Rosa Miguélez Ramos, Dominique Vlasto, Corien Wortmann-Kool

PROCEDURA

Titolo	Organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto		
Riferimenti	COM(2008)0650 – C6-0354/2008 – 2008/0195(COD)		
Presentazione della proposta al PE	15.10.2008		
Commissione competente per il merito Annuncio in Aula	EMPL 21.10.2008		
Commissione(i) competente(i) per parere Annuncio in Aula	TRAN 21.10.2008		
Relatore(i) Nomina	Marie Panayotopoulos-Cassiotou 2.12.2008		
Esame in commissione	21.1.2009	11.2.2009	2.3.2009
Approvazione	2.3.2009		
Esito della votazione finale	+: 23	–: 17	0: 0
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Jan Andersson, Edit Bauer, Iles Braghetto, Philip Bushill-Matthews, Milan Cabrnoch, Alejandro Cercas, Luigi Cocilovo, Jean Louis Cottigny, Jan Cremers, Richard Falbr, Joel Hasse Ferreira, Roger Helmer, Karin Jöns, Jean Lambert, Bernard Lehideux, Elizabeth Lynne, Thomas Mann, Siiri Oviir, Marie Panayotopoulos-Cassiotou, Rovana Plumb, Bilyana Ilieva Raeva, Elisabeth Schroedter, Gabriele Stauner, Ewa Tomaszewska, Anne Van Lancker, Gabriele Zimmer		
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Herbert Bösch, Maddalena Calia, Françoise Castex, Anna Ibrisagic, Rumiana Jeleva, Sepp Kusstatscher, Jamila Madeira, Viktória Mohácsi, Ljudmila Novak, Gianluca Susta, Silvia-Adriana Țicău, Georgios Toussas		
Supplenti (art. 178, par. 2) presenti al momento della votazione finale	Glenn Bedingfield, Herbert Bösch, Maddalena Calia, Ljudmila Novak, Gianluca Susta, Silvia-Adriana Țicău		
Deposito	6.3.2009		