



Bruxelles, 3 dicembre 2018  
(OR. en)

15084/18

---

**Fascicoli interistituzionali:**

**2017/0121(COD)**

**2017/0122(COD)**

**2017/0123(COD)**

---

**TRANS 603**  
**SOC 754**  
**EMPL 559**  
**MI 922**  
**COMPET 838**  
**CODEC 2194**

**RISULTATI DEI LAVORI**

---

Origine: Segretariato generale del Consiglio

Destinatario: delegazioni

---

n. doc. prec.: ST 14802/18 + ADD 1 to ADD 4

n. doc. Comm.: ST 9668/17  
ST 9670/17  
ST 9671/17

---

Oggetto: Primo pacchetto sulla mobilità:  
Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica i regolamenti (CE) n. 1071/2009 e (CE) n. 1072/2009 per adeguarli all'evoluzione del settore  
Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 per quanto riguarda le prescrizioni minime in materia di periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, di interruzioni minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali e il regolamento (UE) n. 165/2014 per quanto riguarda il posizionamento per mezzo dei tachigrafi  
Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda le prescrizioni di applicazione e fissa norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada  
- Orientamento generale

---

Si allega per le delegazioni l'orientamento generale del Consiglio sulle tre proposte in oggetto, approvato durante il Consiglio TTE del 3 dicembre 2018.

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica i regolamenti (CE) n. 1071/2009 e (CE) n. 1072/2009  
per adeguarli all'evoluzione del settore

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo<sup>1</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni<sup>2</sup>,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

---

<sup>1</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

<sup>2</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

- (1) Dall'esperienza maturata con l'attuazione dei regolamenti (CE) n. 1071/2009<sup>3</sup> e (CE) n. 1072/2009<sup>4</sup> è emersa l'opportunità di migliorare le norme ivi contenute su una serie di punti.
- (2) Sino ad oggi, a meno che il diritto nazionale disponga altrimenti, le norme sull'accesso alla professione di trasportatore su strada non si applicano alle imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate. Il numero di imprese attive in operazioni di trasporto sia nazionale che internazionale è in aumento. Diversi Stati membri hanno pertanto deciso di applicare a tali imprese le norme sull'accesso alla professione di trasportatore su strada previste nel regolamento (CE) n. 1071/2009. Al fine di garantire mediante norme comuni un livello minimo di professionalizzazione del settore che utilizza veicoli destinati esclusivamente al trasporto di merci e la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non supera le 3,5 tonnellate e ravvicinare in tal modo le condizioni di concorrenza tra tutti gli operatori, tale disposizione andrebbe modificata [...]. I requisiti [...] per l'accesso alla professione dovrebbero diventare obbligatori per gli operatori che utilizzano veicoli a motore singoli o insiemi di veicoli accoppiati, destinati esclusivamente al trasporto di merci e la cui massa a carico tecnicamente ammissibile è compresa tra le 2,5 e le 3,5 tonnellate, adibiti al trasporto internazionale.
- (2 bis) A norma del regolamento (CE) n. 1072/2009, talune attività di trasporto internazionale di merci sono esentate dall'obbligo di licenza comunitaria per entrare nel mercato europeo del trasporto di merci su strada. Nel quadro dell'organizzazione di tale mercato, le imprese di trasporto di merci su strada che trasportano merci con veicoli a motore singoli o insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 2,5 tonnellate dovrebbero essere esentate dall'obbligo di possedere una licenza comunitaria o altra autorizzazione di trasporto.

---

<sup>3</sup> Regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada e abroga la direttiva 96/26/CE del Consiglio (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 51).

<sup>4</sup> Regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 72).

- (2 ter) Sebbene i veicoli aventi una massa a carico tecnicamente ammissibile inferiore a una determinata soglia siano esclusi dall'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 1071/2009, detto regolamento offre agli Stati membri la possibilità di applicare una parte o l'insieme delle sue disposizioni a tali veicoli.
- (3) Attualmente gli Stati membri possono legittimamente subordinare l'accesso alla professione di trasportatore su strada al rispetto di requisiti supplementari oltre a quelli specificati nel regolamento (CE) n. 1071/2009. Questa possibilità, che non si è rivelata necessaria per rispondere ad esigenze imperative e ha alimentato divergenze riguardo a tale accesso, andrebbe pertanto abolita.
- (4) Per contrastare le pratiche abusive basate sulle cosiddette "società di comodo", occorre assicurare che i trasportatori su strada stabiliti in uno Stato membro siano presenti in modo effettivo e permanente in tale Stato membro e da lì svolgano la loro attività. Di conseguenza, e alla luce dell'esperienza maturata, è necessario chiarire le disposizioni relative all'esistenza di una sede effettiva e stabile nonché consentire agli Stati membri di introdurre taluni requisiti supplementari volti a rafforzare il collegamento necessario tra il trasportatore e lo Stato membro di stabilimento in funzione di esigenze specifiche, ad esempio relative a infrastrutture operative quali uffici facilmente accessibili e parcheggi sufficienti.
- (4 bis) La presenza effettiva e permanente nello Stato membro di stabilimento dovrebbe in particolare presupporre che l'impresa effettui operazioni di trasporto con l'ausilio delle attrezzature tecniche appropriate situate in tale Stato membro.
- (5) Nella misura in cui l'accesso alla professione dipende dall'onorabilità dell'impresa interessata, sono necessari chiarimenti per quanto riguarda le persone il cui comportamento deve essere preso in considerazione, le procedure amministrative da espletare e i periodi necessari per la riabilitazione dopo che un gestore dei trasporti ha perso l'onorabilità.
- (6) In considerazione della potenziale capacità di influenzare significativamente le condizioni di concorrenza leale nel mercato del trasporto di merci su strada, agli elementi pertinenti ai fini della valutazione dell'onorabilità è opportuno aggiungere le infrazioni gravi delle normative fiscali nazionali.

- (7) In considerazione della potenziale capacità di influenzare significativamente il mercato del trasporto di merci su strada nonché la protezione sociale dei lavoratori, agli elementi pertinenti ai fini della valutazione dell'onorabilità è opportuno aggiungere le infrazioni gravi della normativa dell'Unione sul distacco dei lavoratori e della legge applicabile alle obbligazioni contrattuali.
- (8) Data l'importanza della concorrenza leale nel mercato, è opportuno prendere in considerazione le infrazioni della normativa dell'Unione pertinenti in materia, comprese le disposizioni relative all'accesso al mercato come le norme sul cabotaggio, nel valutare l'onorabilità dei gestori dei trasporti e delle imprese di trasporto. Il potere conferito alla Commissione di definire il livello di gravità delle infrazioni pertinenti dovrebbe essere conseguentemente precisato.
- (9) Le autorità nazionali competenti hanno avuto difficoltà a individuare i documenti che le imprese di trasporto possono produrre per dimostrare la propria idoneità finanziaria, in particolare in assenza di conti annuali certificati. Le norme riguardanti le prove necessarie a dimostrare l'idoneità finanziaria andrebbero pertanto chiarite.
- (10) Le imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada [...] con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati destinati esclusivamente al trasporto di merci, adibiti al trasporto internazionale e la cui massa a carico tecnicamente ammissibile [...] superi le 2,5 tonnellate ma non le 3,5 tonnellate dovrebbero godere di [...] un'idoneità finanziaria minima al fine di garantire che dispongano dei mezzi sufficienti per effettuare operazioni in modo stabile e nel lungo periodo. Tuttavia, dal momento che le operazioni [...] effettuate con tali veicoli hanno generalmente una portata limitata, i corrispondenti requisiti di idoneità finanziaria dovrebbero essere meno rigorosi di quelli che si applicano agli operatori che impiegano veicoli [...] che superano il suddetto limite. Nel determinare l'idoneità finanziaria richiesta si dovrebbe tener conto degli insiemi di veicoli accoppiati. L'autorità competente dovrebbe applicare i requisiti finanziari di livello più elevato qualora la massa a carico tecnicamente ammissibile dell'insieme di veicoli accoppiati superi le 3,5 tonnellate.
- (10 bis) Al fine di creare e mantenere norme elevate per le imprese senza produrre effetti negativi sul mercato interno del trasporto su strada, è opportuno consentire agli Stati membri di applicare i requisiti finanziari relativi all'uso di veicoli pesanti anche alle imprese stabilite nel loro territorio per quanto concerne i veicoli di peso inferiore a 3,5 tonnellate.

- (10 ter) Al fine di garantire l'affidabilità del settore del trasporto su strada e di migliorare la riscossione di debiti a favore del settore pubblico, gli Stati membri dovrebbero avere la possibilità di esigere il rispetto degli obblighi di pagamento nei confronti degli enti pubblici, quali debiti IVA e contributi di previdenza sociale, nonché di esigere che le imprese non siano oggetto di procedimenti introdotti per tutelarne i beni.
- (11) Le informazioni relative ai trasportatori contenute nei registri elettronici nazionali dovrebbero essere quanto più possibile complete per consentire alle autorità nazionali preposte all'applicazione delle norme pertinenti di avere un quadro generale sufficiente degli operatori sottoposti ad inchiesta. In particolare, le informazioni concernenti il numero di immatricolazione dei veicoli a disposizione degli operatori [...] e il fattore di rischio che essi presentano [...] dovrebbero consentire una migliore esecuzione a livello nazionale e transfrontaliero delle disposizioni dei regolamenti (CE) n. 1071/2009 e (CE) n. 1072/2009. Le norme relative al registro elettronico nazionale dovrebbero pertanto essere modificate di conseguenza.
- (12) La definizione dell'infrazione più grave, ossia quella riguardante il superamento del tempo di guida giornaliero, di cui all'allegato IV del regolamento (CE) n. 1071/2009, non corrisponde alle vigenti disposizioni pertinenti stabilite dal regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>5</sup>. Questa incoerenza genera incertezza e pratiche divergenti tra le autorità nazionali e, di conseguenza, complica l'esecuzione delle norme in questione. È quindi opportuno chiarire tale definizione per garantire la coerenza tra i due regolamenti.
- (13) Le norme sui trasporti nazionali effettuati a titolo temporaneo da trasportatori non residenti in uno Stato membro ospitante ("cabotaggio") dovrebbero essere chiare, semplici e di facile applicazione, mantenendo nel contempo il livello di liberalizzazione raggiunto finora.

[...]

---

<sup>5</sup> 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).

- (14 bis) I trasporti di cabotaggio dovrebbero contribuire ad aumentare il fattore di carico dei veicoli pesanti e a ridurre i percorsi a vuoto e dovrebbero essere consentiti nella misura in cui non sono effettuati in modo da costituire un'attività permanente o continua all'interno dello Stato membro interessato. Al fine di garantire che i trasporti di cabotaggio non siano effettuati in modo da costituire un'attività permanente o continua, i trasportatori non dovrebbero essere autorizzati a effettuare trasporti di cabotaggio nello stesso Stato membro nell'arco di un certo periodo dal termine di un periodo di trasporti di cabotaggio.
- (15) È opportuno precisare con quali mezzi i trasportatori su strada possono dimostrare di rispettare le norme riguardanti le operazioni di cabotaggio. I controlli su strada si dovrebbero basare sui documenti di trasporto e, se disponibili, sulle registrazioni del tachigrafo. Andrebbero riconosciuti quali mezzi atti a dimostrare la conformità l'utilizzo e la trasmissione di informazioni elettroniche sui trasporti, che dovrebbero semplificare la fornitura di elementi di prova pertinenti e il loro trattamento da parte delle autorità competenti. Il formato utilizzato a tal fine dovrebbe garantire affidabilità e autenticità. Considerando il crescente ricorso a metodi elettronici efficienti di scambio di informazioni nel settore dei trasporti e della logistica, è importante garantire la coerenza dei quadri normativi e delle disposizioni riguardanti la semplificazione delle procedure amministrative.
- (16) Le imprese di trasporto sono destinatarie delle norme relative al trasporto internazionale e, in quanto tali, sono soggette alle conseguenze di eventuali infrazioni da loro commesse. Tuttavia, al fine di evitare abusi da parte di imprese che ottengono appalti di servizi di trasporto da trasportatori di merci su strada, gli Stati membri dovrebbero anche prevedere sanzioni per gli speditori e gli spedizionieri nel caso in cui questi commissionino intenzionalmente servizi di trasporto che comportano infrazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1072/2009.

- (17) Nella misura in cui il presente regolamento introduce un certo grado di armonizzazione in alcuni ambiti finora non armonizzati dal diritto dell'Unione e riguardanti in particolare il trasporto con veicoli commerciali leggeri e le pratiche di esecuzione, gli obiettivi del presente regolamento, ossia il ravvicinamento delle condizioni di concorrenza e il miglioramento dell'esecuzione, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della natura degli obiettivi perseguiti e della dimensione transfrontaliera del trasporto stradale, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione. L'Unione può quindi intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali scopi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (18) Al fine di tenere conto dell'evoluzione del mercato e del progresso tecnico, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per modificare gli allegati I, II e III del regolamento (CE) n. 1071/2009 [...] e per modificare gli allegati I, II e III del regolamento (CE) n. 1072/2009. È di particolare importanza che, durante i lavori preparatori, la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016<sup>6</sup>. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, è opportuno che il Parlamento europeo e il Consiglio ricevano tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti abbiano sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.
- (19) È quindi opportuno modificare di conseguenza i regolamenti (CE) n. 1071/2009 e (CE) n. 1072/2009,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

---

<sup>6</sup> GU L 123 del 12.5. 2016, pag. 1.



*Articolo 1*  
*Modifiche del regolamento (CE) n. 1071/2009*

Il regolamento (CE) n. 1071/2009 è così modificato:

1) l'articolo 1 è così modificato:

a) il paragrafo 4 è così modificato:

i) la lettera a) è [...] sostituita dalla seguente:

"a) alle imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate e che effettuano esclusivamente trasporti nazionali nel loro Stato membro di stabilimento;"

ii) è inserita la seguente lettera a bis):

"a bis) alle imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 2,5 tonnellate;"

iii) la lettera b) è sostituita dalla seguente:

"b) alle imprese che effettuano esclusivamente trasporti di persone su strada a fini non commerciali o che non esercitano la professione di trasportatore di persone su strada come attività principale.

Qualsiasi trasporto su strada per il quale non sia percepita alcuna retribuzione e che non generi alcun reddito, come il trasporto di persone a fini di beneficenza o ad uso strettamente privato, deve essere considerato un trasporto a fini esclusivamente non commerciali;"

b) [...]

- 2) all'articolo 3, il paragrafo 2 è soppresso;
- 3) L'articolo 5 è [...] sostituito dal seguente:

#### "Articolo 5

##### Condizioni relative al requisito di stabilimento

- i) Per soddisfare il requisito di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), nello Stato membro di stabilimento un'impresa:
  - a) dispone di locali in cui conserva gli originali dei suoi documenti principali o, in caso di documenti in formato elettronico, assicura l'accesso ai medesimi, in particolare i contratti [...] di trasporto, i documenti relativi ai veicoli a disposizione dell'impresa, i documenti contabili, i documenti di gestione del personale, i contratti di lavoro, i documenti della previdenza sociale, i documenti contenenti dati relativi alla distribuzione dei conducenti, i documenti contenenti dati relativi ai tempi di guida e ai periodi di riposo e qualsiasi altra documentazione cui l'autorità competente deve poter accedere per la verifica delle condizioni stabilite dal presente regolamento;
  - a bis) è iscritta nel registro delle società commerciali di tale Stato membro o in un registro analogo se richiesto dalla legislazione nazionale;
  - a bis bis) è soggetta all'imposta sui redditi e, se richiesto dalla legislazione nazionale, assegnataria di un numero di partita IVA;
  - b) una volta concessa un'autorizzazione, dispone di uno o più veicoli immatricolati o messi in circolazione e di cui sia stato autorizzato l'utilizzo in conformità della normativa dello Stato membro in questione, indipendentemente dal fatto che tali veicoli siano posseduti a titolo di proprietà o ad altro titolo, per esempio in virtù di un contratto di vendita a rate, di un contratto di noleggio o di un contratto di leasing;

- c) svolge in modo efficace e continuativo, con l'ausilio delle [...] strutture appropriate, le sue attività commerciali e amministrative in locali situati in tale Stato membro e le sue operazioni di trasporto utilizzando i veicoli di cui alla lettera e) con attrezzature tecniche appropriate situate in tale Stato membro;

[...]

- e) [...] dispone ordinariamente, su base continuativa, di un numero di veicoli conformi alle condizioni di cui alla lettera b) e di conducenti proporzionato al volume delle operazioni di trasporto da essa effettuate.

ii) In aggiunta ai requisiti di cui al paragrafo 1, gli Stati membri possono esigere che un'impresa disponga nello Stato membro di stabilimento:

- a) proporzionalmente alle dimensioni dell'attività dell'impresa, di personale amministrativo debitamente qualificato nei suoi locali o di un gestore dei trasporti reperibile durante il normale orario d'ufficio;
- b) proporzionalmente alle dimensioni dell'attività dell'impresa, di un'infrastruttura operativa diversa dalle attrezzature tecniche di cui al paragrafo 1, lettera c), nel territorio di tale Stato membro, compreso un ufficio aperto durante il normale orario d'ufficio.";

4) l'articolo 6 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è così modificato:

i) il secondo comma è sostituito dal seguente:

"Nel determinare se un'impresa soddisfa tale requisito, gli Stati membri prendono in considerazione il comportamento dell'impresa, dei suoi gestori dei trasporti, dei direttori esecutivi [...] e di qualsiasi altra persona interessata eventualmente individuata dallo Stato membro. I riferimenti nel presente articolo alle condanne, sanzioni o infrazioni comprendono le condanne, sanzioni o infrazioni dell'impresa stessa, dei suoi gestori dei trasporti, dei direttori esecutivi [...] e di qualsiasi altra persona interessata eventualmente individuata dallo Stato membro.";

ii) al terzo comma, lettera a), è aggiunto il seguente punto vii):

"vii) diritto fiscale.";

iii) al terzo comma, lettera b), sono aggiunti i seguenti punti xi) e xii):

"xi) il distacco dei lavoratori nel trasporto su strada;

xii) la legge applicabile alle obbligazioni contrattuali.";

b) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Ai fini del paragrafo 1, terzo comma, lettera b), qualora siano state inflitte al gestore dei trasporti o all'impresa di trasporti, in uno o più Stati membri, una condanna per un reato penale grave o una sanzione per una delle infrazioni più gravi della normativa dell'Unione stabilite all'allegato IV, l'autorità competente dello Stato membro di stabilimento avvia e porta a termine in modo appropriato e tempestivo una procedura amministrativa che include, se del caso, un'ispezione in loco nei locali dell'impresa in questione.

Nel corso della procedura amministrativa il gestore dei trasporti o gli altri rappresentanti legali dell'impresa di trasporto, a seconda dei casi, hanno il diritto di esporre le loro argomentazioni e spiegazioni.

Nel corso della procedura amministrativa, l'autorità competente valuta se, a causa di particolari circostanze, la perdita dell'onorabilità costituisca una risposta sproporzionata nel caso di specie. Nell'ambito di tale valutazione l'autorità competente tiene conto del numero di infrazioni gravi delle norme nazionali e dell'Unione, di cui al terzo comma del paragrafo 1, nonché del numero delle infrazioni più gravi della normativa dell'Unione stabilite all'allegato IV, per le quali al gestore dei trasporti o all'impresa di trasporto sono state inflitte condanne o sanzioni. Siffatta constatazione è debitamente motivata e giustificata.

Se ritiene che la perdita dell'onorabilità sia sproporzionata, l'autorità competente decide che l'impresa in questione continua ad essere onorabile. I motivi di tale decisione sono iscritti nel registro nazionale. Il numero di tali decisioni è indicato nella relazione di cui all'articolo 26, paragrafo 1.

Se l'autorità competente non ritiene che la perdita dell'onorabilità sia sproporzionata, la condanna o la sanzione comportano la perdita dell'onorabilità.";

c) è inserito il seguente paragrafo 2 bis:

"2 bis. La [...] Commissione [...] adotta atti [...] di esecuzione che stabiliscono un elenco di categorie, tipi e livelli di gravità delle infrazioni gravi della normativa dell'Unione di cui al paragrafo 1, terzo comma, lettera b), che, oltre a quelle di cui all'allegato IV, possono comportare la perdita dell'onorabilità. Nello stabilire le priorità per i controlli a norma dell'articolo 12, paragrafo 1, gli Stati membri tengono conto delle informazioni su tali infrazioni, comprese le informazioni ricevute da altri Stati membri.

A tal fine la Commissione:

- a) stabilisce le categorie e i tipi di infrazione che sono riscontrati con maggiore frequenza;
- b) definisce il livello di gravità delle infrazioni in base ai potenziali rischi per la vita o di lesioni gravi che esse comportano, nonché di distorsione della concorrenza nel mercato dei trasporti su strada, compromettendo tra l'altro le condizioni di lavoro dei lavoratori del settore dei trasporti;
- c) indica la frequenza del ripetersi dell'evento al di là della quale le infrazioni ripetute sono considerate più gravi, tenendo conto del numero di veicoli [...] adibiti alle attività di trasporto dirette dal gestore dei trasporti.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 25, paragrafo 3 bis. ";

5) l'articolo 7 è così modificato:

a) al paragrafo 1, il primo comma è sostituito dal seguente:

"Per soddisfare il requisito di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera c), un'impresa è in grado in via permanente di ottemperare agli obblighi finanziari che le incombono nel corso dell'esercizio contabile annuale. Sulla base dei conti annuali certificati da un revisore o da un altro soggetto debitamente riconosciuto, l'impresa dimostra di disporre ogni anno di capitale [...] e di riserve:

- per un valore di almeno 9 000 EUR [...] per il primo veicolo a motore singolo o insieme di veicoli accoppiati utilizzato con una massa a carico tecnicamente ammissibile superiore a 3,5 tonnellate o idoneo al trasporto di più di nove persone, conducente compreso, e di 5 000 EUR per ogni veicolo supplementare di questo tipo utilizzato [...];
- per un valore di almeno 1 800 EUR [...] per il primo veicolo a motore singolo o insieme di veicoli accoppiati utilizzato adibito al trasporto internazionale e con una massa a carico tecnicamente ammissibile superiore a 2,5 tonnellate ma non a 3,5 tonnellate e di 900 EUR per ogni veicolo supplementare di questo tipo utilizzato. Gli Stati membri possono esigere che l'impresa stabilita nel loro territorio dimostri di avere a disposizione per tali veicoli la stessa quantità di capitale e di riserve che per i veicoli di cui al precedente trattino. In tal caso, l'autorità competente dello Stato membro interessato ne informa la Commissione, che mette tali informazioni a disposizione del pubblico.";

a 1) dopo il paragrafo 1 è inserito il seguente paragrafo:

"1 bis. In aggiunta ai requisiti di cui al paragrafo 1, primo comma, gli Stati membri possono esigere che l'impresa, il gestore dei trasporti, o qualsiasi altra persona interessata eventualmente da essi individuata, non abbia debiti non personali in essere nei confronti di organismi di diritto pubblico e non sia in stato di fallimento né oggetto di una procedura di insolvenza o di liquidazione.";

b) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. In deroga al paragrafo 1, [...] l'autorità competente [...] può esigere che un'impresa dimostri la propria idoneità finanziaria mediante un'attestazione stabilita dall'autorità competente, quale una garanzia bancaria [...] o un'assicurazione, inclusa un'assicurazione di responsabilità professionale di una o più banche o altri istituti finanziari, comprese le compagnie di assicurazione, [...] o altro documento vincolante [...], che fornisca una fideiussione in solido per l'impresa in relazione agli importi di cui al paragrafo 1, primo comma.

2 bis. In deroga al paragrafo 1, in assenza di conti annuali certificati per l'anno di registrazione dell'impresa, l'autorità competente consente che un'impresa dimostri la propria idoneità finanziaria mediante un'attestazione, quale una garanzia bancaria, un documento rilasciato da un istituto finanziario che stabilisce l'accesso al credito a nome dell'impresa, o altro documento vincolante stabilito dell'autorità competente comprovante che l'impresa dispone degli importi di cui al paragrafo 1, primo comma.";

6) all'articolo 8, il paragrafo 9 è sostituito dal seguente:

"9. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 24 bis al fine di modificare gli allegati I, II e III per adeguarli all'evoluzione del mercato e al progresso tecnico.";

6 bis) all'articolo 9 è aggiunto il seguente paragrafo:

"2. Ai fini del rilascio di una licenza a un'impresa di trasporto di merci su strada che utilizza esclusivamente veicoli a motore singoli o insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate, gli Stati membri possono decidere di dispensare dagli esami di cui all'articolo 8, paragrafo 1, le persone che dimostrino di aver diretto in maniera continuativa un'impresa dello stesso tipo nei dieci anni precedenti il [data di entrata in vigore del presente regolamento modificativo].";

- 7) all'articolo 11, paragrafo 4, il terzo comma è soppresso;
- 8) all'articolo 12, paragrafo 2, il secondo comma è soppresso;
- 9) all'articolo 13, paragrafo 1, la lettera c) è sostituita dalla seguente:
- "c) un termine non superiore a sei mesi nel caso in cui il requisito dell'idoneità finanziaria non sia soddisfatto, affinché l'impresa possa dimostrare che tale requisito è nuovamente soddisfatto in via permanente.";
- 10) all'articolo 14, paragrafo 1, è aggiunto il secondo comma seguente:
- "L'autorità competente non riabilita il gestore dei trasporti prima che sia trascorso un anno dalla data della perdita dell'onorabilità.";
- 11) l'articolo 16 è così modificato:
- a) il paragrafo 2 è così modificato:
- i) sono aggiunte le seguenti lettere:
- "g) numero di immatricolazione dei veicoli a disposizione dell'impresa, a norma dell'articolo 5, [...] paragrafo 1, lettera e);
- [...]
- j) fattore di rischio dell'impresa a norma dell'articolo 9 della direttiva 2006/22/CE.";



ii) il secondo, il terzo e il quarto comma sono sostituiti dai seguenti:

"Gli Stati membri possono scegliere di mantenere i dati di cui al primo comma, lettere da e) a j), in registri separati. In tal caso, i relativi dati sono disponibili su richiesta o direttamente accessibili a tutte le autorità competenti dello Stato membro in questione. Le informazioni richieste sono fornite entro cinque giorni lavorativi a decorrere dalla data in cui è pervenuta la richiesta. I dati di cui al primo comma, lettere da a) a d), sono accessibili al pubblico, in conformità alle pertinenti disposizioni sulla protezione dei dati personali.

In ogni caso, i dati di cui al primo comma, lettere da e) a j), sono accessibili ad autorità diverse dalle autorità competenti solo qualora dette autorità siano investite dei poteri di controllo e di sanzione nel settore del trasporto su strada e dispongano di personale giurato o altrimenti soggetto a un obbligo formale di segretezza.";

b) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

"4. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per garantire che tutti i dati contenuti nel registro elettronico nazionale siano aggiornati ed esatti.";

c) il paragrafo 7 è soppresso;

12) all'articolo 18, i paragrafi 2 e 3 sono sostituiti dai seguenti:

"2. Le autorità competenti degli Stati membri si scambiano informazioni sulle condanne e sanzioni per le infrazioni gravi di cui all'articolo 6, paragrafo 2. Lo Stato membro che riceve la notifica di un'infrazione grave di cui all'articolo 6, paragrafo 2, che ha dato luogo a una condanna o a una sanzione in un altro Stato membro nel corso degli ultimi due anni inserisce l'infrazione notificata nel proprio registro elettronico nazionale.

3. Gli Stati membri rispondono alle richieste di informazioni provenienti da tutte le autorità competenti degli altri Stati membri e, se del caso, procedono a controlli, ispezioni e indagini riguardanti il rispetto del requisito di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), da parte dei trasportatori su strada stabiliti nel loro territorio. Le richieste di informazioni inoltrate dalle autorità competenti degli Stati membri sono motivate e, a tal fine, includono indicazioni verosimili di possibili violazioni dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), indicano la finalità della richiesta e precisano in modo sufficientemente dettagliato le informazioni richieste.
- 3 bis. Gli Stati membri trasmettono le informazioni richieste dagli altri Stati membri a norma del paragrafo 3 entro trenta giorni lavorativi dal ricevimento della richiesta. Un termine più breve può essere concordato tra gli Stati membri.
4. Se lo Stato membro che ha ricevuto una richiesta di informazioni ritiene che questa non sia sufficientemente motivata, ne informa lo Stato membro richiedente entro dieci giorni lavorativi. Lo Stato membro richiedente fornisce ulteriori elementi a sostegno della sua richiesta. Ove ciò non sia possibile, la richiesta può essere respinta dallo Stato membro che l'ha ricevuta.
5. Laddove sia difficoltoso [...] dar seguito a una richiesta di informazioni o effettuare controlli, ispezioni o indagini, lo Stato membro che ha ricevuto la richiesta ne informa lo Stato membro richiedente entro dieci giorni lavorativi, spiegando i motivi di tale difficoltà. Gli Stati membri interessati intavolano discussioni per risolvere di concerto eventuali difficoltà.

[...]

- 6 bis. Lo scambio di informazioni di cui al paragrafo 2 è effettuato tramite il sistema di scambio di messaggi ERRU (European Registers of Road Transport Undertakings - registri europei delle imprese di trasporto su strada) istituito dal regolamento (UE) n. 1213/2010\*.

La cooperazione amministrativa e l'assistenza reciproca tra le autorità competenti degli Stati membri di cui ai paragrafi 3, 4 e 5 sono attuate per mezzo del sistema di informazione del mercato interno (IMI) istituito dal regolamento (UE) n. 1024/2012\*\*. A tal fine, ciascuno Stato membro può designare il punto di contatto di cui al paragrafo 1 quale autorità competente e ne informa la Commissione tramite l'IMI.

---

\* Regolamento (UE) n. 1213/2010 della Commissione, del 16 dicembre 2010, che stabilisce norme comuni sull'interconnessione dei registri elettronici nazionali delle imprese di trasporto su strada (GU L 335 del 18.12.2010, pag. 21).

\*\* Regolamento (UE) n. 1024/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2012, relativo alla cooperazione amministrativa attraverso il sistema di informazione del mercato interno e che abroga la decisione 2008/49/CE della Commissione (GU L 316 del 14.11.2012, pag. 1).

7. Gli Stati membri assicurano che le informazioni loro comunicate a norma del presente articolo siano utilizzate soltanto in relazione alle questioni per cui sono state richieste. Qualsiasi trattamento di dati personali è effettuato unicamente in ottemperanza al presente regolamento e in conformità del regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio.
8. La cooperazione amministrativa e l'assistenza reciproca sono prestate a titolo gratuito.
9. Una richiesta di informazioni non osta a che le autorità competenti adottino misure in linea con le pertinenti normative nazionali e dell'Unione, per indagare e prevenire possibili violazioni del presente regolamento.";

12 bis) all'articolo 23 sono aggiunti i seguenti paragrafi:

- "2. In deroga all'articolo 1, paragrafo 2, fino al [GU: due anni dopo l'entrata in vigore del presente regolamento modificativo], le imprese di trasporto di merci su strada che effettuano operazioni di trasporto internazionale esclusivamente con veicoli a motore singoli o insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate sono esentate dalle disposizioni del presente regolamento, salvo se diversamente previsto dalla legislazione dello Stato membro di stabilimento.

3. In deroga all'articolo 16, paragrafo 2, l'obbligo di includere il fattore di rischio delle imprese nei registri elettronici nazionali si applica a decorrere dall'entrata in vigore dell'atto di esecuzione relativo alla formula comune di classificazione del rischio di cui all'articolo 9, paragrafo 1, della direttiva 2006/22/CE. "

13) l'articolo 24 è soppresso;

14) è inserito il seguente articolo 24 bis:

"Articolo 24 bis  
Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 8, paragrafo 9, è conferito alla Commissione per un periodo indeterminato a decorrere da [data di entrata in vigore del presente regolamento (modificativo)].
3. La delega di potere di cui [...] all'articolo 8, paragrafo 9, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Prima dell'adozione dell'atto delegato, la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016\*.
5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

6. L'atto delegato adottato in forza [...] dell'articolo 8, paragrafo 9, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

---

\* GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.";

15) l'articolo 25 è così modificato:

- a) il paragrafo 3 è soppresso;
- b) è aggiunto il seguente paragrafo:

"3 bis. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.";

16) l'articolo 26 è così modificato:

- a) al paragrafo 1, la lettera b) è così modificata:
  - "b) il numero, per anno e per tipo, delle autorizzazioni rilasciate a norma del presente regolamento e di quelle sospese e ritirate, il numero di dichiarazioni di inidoneità e le relative motivazioni. Le relazioni relative al periodo successivo al [GU: data di cui all'articolo 23, paragrafo 2] comprendono anche un elenco di tali elementi suddivisi per: 1) trasportatori di persone su strada; 2) trasportatori di merci su strada che utilizzano esclusivamente veicoli a motore singoli o insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate; e 3) tutti gli altri trasportatori di merci su strada;"

b) è inserito il seguente paragrafo [...]:

[...]

"1 bis. Ogni due anni gli Stati membri riferiscono alla Commissione in merito alle richieste effettuate a norma dell'articolo 18, paragrafi da 3 [...] a 7, alle risposte ricevute da altri Stati membri e alle misure adottate sulla base delle informazioni fornite.";

17) l'allegato IV è così modificato:

a) al punto 1, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

"b) Superamento, durante un periodo di lavoro giornaliero, del 50% o più dei tempi limite di guida fissati per un giorno.";

b) il punto 2 è sostituito dal seguente:

"2. Mancata installazione di un tachigrafo e/o di un limitatore di velocità o installazione nel veicolo e/o utilizzo di un dispositivo fraudolento in grado di modificare i dati registrati dall'apparecchio di controllo e/o dal limitatore di velocità o falsificazione dei fogli di registrazione o dei dati scaricati dal tachigrafo e/o dalla carta del conducente.".

## Articolo 2

### Modifiche del regolamento (CE) n. 1072/2009

Il regolamento (CE) n. 1072/2009 è così modificato:

1) [...] all'articolo 1, paragrafo 5, la lettera c) è sostituita dalla seguente:

"c bis) fino al [GU: giorno precedente i due anni dopo l'entrata in vigore del presente regolamento modificativo]: trasporti di merci con veicoli la cui massa massima a carico ammissibile non superi le 3,5 tonnellate;

c ter) dal [GU: due anni dopo l'entrata in vigore del presente regolamento modificativo]: trasporti di merci con veicoli la cui massa massima a carico ammissibile non superi le 2,5 tonnellate;"

[...]

3) l'articolo 4 è così modificato:

a) al paragrafo 2, il terzo comma è [...] soppresso; [...]

b) il paragrafo 4 [...] è sostituito dal seguente:

"La licenza comunitaria e le copie certificate devono essere conformi al modello figurante nell'allegato II. Tale allegato ne stabilisce inoltre le condizioni di impiego. Esse contengono almeno due degli elementi di sicurezza elencati nell'allegato I.

Nel caso di veicoli utilizzati per il trasporto di merci la cui massa massima a carico ammissibile non superi le 3,5 tonnellate e a cui si applicano i requisiti finanziari ridotti di cui all'articolo 7, paragrafo 1, secondo trattino, del regolamento (CE) n. 1071/2009, l'autorità di rilascio riporta nella sezione "osservazioni particolari" della licenza comunitaria, o della relativa copia certificata conforme: " $\leq 3,5$  t".

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 14 ter al fine di modificare gli allegati I e II per adeguarli al progresso tecnico.";

4) all'articolo 5, il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

"4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 14 ter al fine di modificare l'allegato III per adeguarlo al progresso tecnico.";

5) l'articolo 8 è così modificato:

a) [...] è inserito il seguente paragrafo:

"2 bis. Le imprese di trasporto su strada non sono autorizzate ad effettuare, con lo stesso veicolo oppure, se si tratta di veicoli combinati, con il veicolo a motore dello stesso veicolo, trasporti di cabotaggio nello stesso Stato membro nell'arco di 5 giorni dal termine del loro trasporto di cabotaggio nello Stato membro in questione.";

b) al paragrafo 3, il primo comma è sostituito dal seguente:

"I trasporti nazionali di merci su strada effettuati nello Stato membro ospitante da un trasportatore non residente sono considerati conformi al presente regolamento solo se il trasportatore può produrre prove che attestino chiaramente il precedente trasporto internazionale nonché ogni trasporto di cabotaggio che abbia effettuato in seguito. Nel caso in cui il veicolo sia stato nel territorio dello Stato membro ospitante nel corso del periodo di 5 giorni precedente il trasporto internazionale, il trasportatore deve inoltre produrre prove che attestino chiaramente tutti i trasporti effettuati nel corso di detto periodo.";



c) è inserito il seguente paragrafo 4 bis:

"4 bis. Le prove di cui al paragrafo 3 sono tenute a bordo del veicolo interessato e sono esibite o trasmesse agli agenti preposti al controllo dello Stato membro ospitante su richiesta [...] in un controllo su strada. Esse possono essere esibite o trasmesse per via elettronica mediante un formato strutturato che può essere utilizzato direttamente per l'immagazzinamento e il trattamento tramite computer, quale l'eCMR\*. Nel corso del controllo su strada, il conducente è autorizzato a contattare la sede centrale, il gestore dei trasporti o qualunque altra persona o entità [...] al fine di fornire, entro la durata del controllo su strada, le eventuali prove di cui al paragrafo 3 che risultano essere mancanti a bordo.";

d) il paragrafo 5 è così modificato:

"5. Qualsiasi trasportatore che sia abilitato nello Stato membro di stabilimento, conformemente alla legislazione di quest'ultimo, ad effettuare i trasporti di merci su strada per conto terzi di cui all'articolo 1, paragrafo 5, lettere a), b), c bis) e c ter), è autorizzato, alle condizioni stabilite dal presente capo, ad effettuare, a seconda dei casi, trasporti di cabotaggio dello stesso tipo o con veicoli della stessa categoria.";

---

\* Lettera di vettura elettronica conformemente alla convenzione relativa al contratto di trasporto internazionale di merci su strada.

6) all'articolo 10, paragrafo 3, il primo comma è sostituito dal seguente:

"Sulla scorta, in particolare, dei dati pertinenti la Commissione esamina la situazione e, previa consultazione del comitato istituito in forza dell'articolo 42, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio\*\*, decide, entro il termine di un mese a decorrere dal ricevimento della richiesta dello Stato membro, se occorre o meno prendere misure di salvaguardia e, in caso affermativo, le adotta.;

---

\*\* 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).";

7) è inserito il seguente articolo 10 bis:

#### "Articolo 10 bis

##### Controlli

1. [...] Gli Stati membri organizzano una serie di controlli [...] dei trasporti di cabotaggio che ritengono necessari al fine di garantire la corretta applicazione delle norme sul cabotaggio nel proprio territorio. [...]
2. Gli Stati membri effettuano, almeno [...] due volte l'anno, controlli su strada concertati riguardanti i trasporti di cabotaggio. Tali controlli sono svolti contemporaneamente dalle autorità nazionali preposte all'esecuzione delle norme nel settore del trasporto su strada di due o più Stati membri, ciascuna operante sul proprio territorio. Gli Stati membri possono combinare tali attività con quelle di cui all'articolo 5 della direttiva 2006/22/CE\*\*\*. I punti di contatto nazionali designati a norma dell'articolo 18, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio\*\*\*\* scambiano informazioni sul numero e tipo di infrazioni rilevate in seguito ai controlli su strada concertati.

---

\*\*\* 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 (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 35).

\*\*\*\* Regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada e abroga la direttiva 96/26/CE del Consiglio (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 51).";

8) sono inseriti i seguenti articoli 14 bis e 14 ter:

*"Articolo 14 bis*  
*Responsabilità*

Gli Stati membri prevedono sanzioni nei confronti di speditori, spedizionieri, contraenti e subcontraenti per mancata osservanza dei capi II e III qualora essi commissionino intenzionalmente servizi di trasporto che comportano infrazioni del presente regolamento.

*Articolo 14 ter*  
*Esercizio della delega*

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 4, paragrafo [...] 4, e all'articolo 5, paragrafo 4, è conferito alla Commissione per un periodo indeterminato a decorrere da [data di entrata in vigore del presente regolamento modificativo].

3. La delega di potere di cui all'articolo 4, paragrafo [...] 4 e all'articolo 5, paragrafo 4, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Prima dell'adozione dell'atto delegato, la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016\*\*\*\*\*.
5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 4, paragrafo [...] 4, e dell'articolo 5, paragrafo 4, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

---

\*\*\*\*\* GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.";

9) l'articolo 15 è soppresso;

10) l'articolo 17 è sostituito dal seguente:

*"Articolo 17*

Relazioni

1. Ogni due anni, entro il 31 marzo [...], gli Stati membri notificano alla Commissione il numero di trasportatori titolari di una licenza comunitaria al 31 dicembre di ciascuno dei due anni precedenti e il numero delle copie certificate conformi corrispondenti ai veicoli in circolazione a tale data. Le relazioni relative al periodo successivo al [data di cui all'articolo 1, paragrafo 5, lettera c bis)] comprendono anche un elenco di tali elementi suddivisi per trasportatori di merci su strada che effettuano operazioni di trasporto internazionale esclusivamente per mezzo di veicoli la cui massa massima a carico ammissibile non supera le 3,5 tonnellate e i restanti trasportatori di merci su strada.
2. Ogni due anni, entro il 31 marzo [...], gli Stati membri notificano alla Commissione il numero di attestati di conducente rilasciati nel corso di ciascuno dei due anni civili precedenti, nonché il numero di attestati di conducente in circolazione al 31 dicembre di ciascuno dei due anni [...] precedenti. Le relazioni relative al periodo successivo al [data di cui all'articolo 1, paragrafo 5, lettera c bis)] comprendono anche un elenco di tali elementi suddivisi per trasportatori di merci su strada che effettuano operazioni di trasporto internazionale esclusivamente per mezzo di veicoli la cui massa massima a carico ammissibile non supera le 3,5 tonnellate e i restanti trasportatori di merci su strada.
3. Ogni due anni, entro il 31 marzo [...], gli Stati membri notificano alla Commissione il numero di controlli sul cabotaggio effettuati nel corso di ciascuno dei due anni [...] precedenti a norma dell'articolo 10 bis. Queste informazioni comprendono il numero di controlli su strada effettuati e il numero di veicoli sottoposti a controllo [...].

4. Entro la fine di [quattro anni dopo l'entrata in vigore del presente regolamento modificativo] la Commissione redige una relazione sullo stato del mercato comunitario del trasporto stradale. La relazione contiene un'analisi della situazione del mercato, compresa una valutazione dell'efficacia dei controlli e dell'evoluzione delle condizioni di impiego nel settore, e valuta se l'armonizzazione delle norme in materia, tra l'altro, di attuazione, di oneri relativi all'uso delle strade nonché di legislazione sociale e di sicurezza abbia fatto registrare progressi tali da poter prendere in considerazione l'ulteriore apertura dei mercati nazionali del trasporto su strada, incluso il cabotaggio.".

### *Articolo 3*

#### Riesame

1. La Commissione valuta l'attuazione del presente regolamento, in particolare l'impatto dell'articolo 2 che modifica l'articolo 8 del regolamento (CE) n. 1072/2009, entro [GU: 3 anni dalla data di entrata in vigore del presente Regolamento] e presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio in merito all'applicazione del presente Regolamento. La relazione della Commissione è accompagnata, se del caso, da una proposta legislativa.
2. A seguito della relazione di cui al paragrafo 1, la Commissione valuta periodicamente il presente regolamento e presenta i risultati di tale valutazione al Parlamento europeo e al Consiglio.
3. Le relazioni di cui ai paragrafi 1 e 2 sono accompagnate, se del caso, da proposte pertinenti.

*Articolo 4*  
*Entrata in vigore*

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Esso si applica a decorrere dal [GU: 18 mesi dopo la data di entrata in vigore] [...].

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo  
Il presidente

Per il Consiglio  
Il presidente

---

Proposta di

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 per quanto riguarda le prescrizioni minime in materia di periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, di interruzioni minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali e il regolamento (UE) n. 165/2014 per quanto riguarda il posizionamento per mezzo dei tachigrafi

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo<sup>7</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni<sup>8</sup>,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) Buone condizioni di lavoro per i conducenti e condizioni commerciali eque per le imprese di trasporti su strada sono di fondamentale importanza per rendere il settore dei trasporti su strada sicuro, efficiente e socialmente responsabile. Per facilitare tale processo è essenziale che le norme in materia sociale dell'Unione in tale settore siano chiare e adeguate allo scopo, semplici da applicare e rispettare e che siano attuate in modo effettivo e sistematico in tutta l'Unione.

---

<sup>7</sup> GU C del , pag. .

<sup>8</sup> GU C del , pag. .



- (2) La valutazione dell'efficacia e dell'efficienza dell'attuazione delle norme in materia sociale vigenti nel settore dei trasporti stradali, in particolare del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>9</sup>, ha portato alla luce alcune carenze del quadro giuridico vigente. L'inadeguatezza e la poca chiarezza delle norme in materia di riposo settimanale, di strutture per il riposo, di interruzioni in situazione di multipresenza e l'assenza di norme relative al ritorno dei conducenti al loro domicilio sono fonte di interpretazioni e pratiche di applicazione divergenti da uno Stato membro all'altro. Diversi Stati membri di recente hanno adottato misure unilaterali che hanno ulteriormente aggravato l'incertezza giuridica e la disparità di trattamento dei conducenti e dei trasportatori.
- (3) La valutazione ex-post del regolamento (CE) n. 561/2006 ha confermato che l'applicazione inefficace e incoerente delle norme in materia sociale dell'Unione è dovuta principalmente alla scarsa chiarezza delle norme, a un uso inefficiente degli strumenti di controllo e all'insufficiente cooperazione amministrativa fra gli Stati membri.
- (3 bis) Per maggiore chiarezza e coerenza è opportuno definire l'esenzione dall'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006 per l'uso non commerciale di un veicolo.
- (4) Norme chiare, adeguate e applicate in modo uniforme sono anche essenziali per conseguire il miglioramento delle condizioni di lavoro dei conducenti e, in particolare, una concorrenza non distorta tra i trasportatori, obiettivi strategici questi che contribuiscono a migliorare la sicurezza stradale per tutti gli utenti.
- (5) La disposizione vigente in materia di interruzione si è rivelata inadeguata e poco pratica per i conducenti in condizione di multipresenza. È pertanto opportuno adattare la prescrizione relativa alla registrazione delle interruzioni alle specificità dei trasporti che vengono effettuati da conducenti in multipresenza, senza compromettere la sicurezza del conducente e la sicurezza stradale.

---

<sup>9</sup> 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).

(6) I conducenti che effettuano operazioni di trasporto internazionale a lunga distanza trascorrono lunghi periodi lontano da casa. Le attuali prescrizioni in materia di riposo settimanale regolare potrebbero prolungare inutilmente tali periodi. È pertanto opportuno adattare la disposizione relativa al riposo settimanale regolare in modo che risulti più facile per i conducenti effettuare le operazioni di trasporto rispettando le norme, raggiungere il proprio domicilio per un periodo di riposo settimanale regolare e compensare completamente tutti i periodi di riposo settimanale ridotti. Per i conducenti che effettuano trasporti nazionali le attuali prescrizioni potrebbero essere mantenute mediante un'eccezione stabilita dallo Stato membro in questione.

È altresì necessario prevedere che i trasportatori organizzino il lavoro dei conducenti in modo tale che i periodi di assenza da casa non siano eccessivamente lunghi e che i conducenti possano beneficiare di lunghi periodi di riposo presi a compensazione dei periodi di riposo settimanali ridotti. L'organizzazione del ritorno dovrebbe consentire di raggiungere una sede delle attività dell'impresa nel suo Stato membro di stabilimento o il luogo di residenza del conducente. Il trasportatore dovrebbe essere in grado di dimostrare l'organizzazione del ritorno regolare mediante le registrazioni del tachigrafo, il registro di servizio del conducente o altre prove analoghe.

(7) [...] Al fine di promuovere il progresso sociale è opportuno specificare il luogo in cui può essere effettuato il riposo settimanale garantendo ai conducenti adeguate condizioni di riposo. La qualità dell'alloggio è di particolare importanza durante il riposo settimanale regolare, che il conducente dovrebbe trascorrere in un alloggio adeguato al di fuori della cabina del veicolo, a spese del datore di lavoro.

(7 bis) Aree di parcheggio sicure e protette dotate di adeguate strutture per il riposo sono fondamentali per migliorare le condizioni di lavoro nel settore e garantire la sicurezza stradale. È pertanto della massima importanza promuovere lo sviluppo di infrastrutture di parcheggio, comprese aree di sosta, che garantiscano i livelli auspicati di sicurezza, protezione e servizio. È importante che esistano sufficienti opportunità di cofinanziamento da parte dell'Unione europea, conformemente agli atti giuridici esistenti e futuri dell'Unione che definiscono le condizioni per il sostegno finanziario, al fine di accelerare e promuovere la costruzione di tali infrastrutture di parcheggio. Tuttavia, gli Stati membri non sono tenuti a finanziare infrastrutture di parcheggio aggiuntive sul loro territorio, al di là dei loro obblighi vigenti nell'ambito degli orientamenti dell'Unione per le infrastrutture TEN-T. La Commissione dovrebbe esaminare la disponibilità di aree di parcheggio sicure e protette.

- (8) I conducenti devono [...] far fronte a circostanze imprevedibili che impediscono di raggiungere una destinazione desiderata per effettuare un riposo settimanale senza violare le norme dell'Unione. È auspicabile permettere ai conducenti di affrontare più facilmente tali circostanze impreviste consentendo loro di raggiungere la destinazione per il riposo settimanale. Tali circostanze eccezionali sono improvvise e inevitabili e non possono essere previste, e si verificano quando inaspettatamente diviene impossibile applicare le disposizioni del regolamento nella loro interezza per un breve periodo di tempo. Ai fini di una corretta applicazione, il conducente dovrebbe documentare le circostanze. Inoltre, dovrebbero essere garantiti tempi di guida non eccessivi. [...]
- (9) Per ridurre e prevenire le pratiche di applicazione divergenti e per migliorare ulteriormente l'efficacia e l'efficienza dell'applicazione transfrontaliera della normativa è di fondamentale importanza stabilire norme chiare relative a una cooperazione amministrativa regolare tra gli Stati membri.
- (10) Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione del regolamento (CE) n. 561/2006, è opportuno conferire competenze di esecuzione alla Commissione al fine di chiarire le disposizioni di detto regolamento e stabilire approcci comuni relative alla loro attuazione e applicazione. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011<sup>10</sup>.
- (11) Al fine di migliorare l'efficacia in termini di costi dell'applicazione delle norme in materia sociale si dovrebbero sfruttare appieno le potenzialità dei sistemi tachigrafici attuali e futuri. Pertanto si dovrebbero migliorare le funzionalità del tachigrafo affinché si possa ottenere un posizionamento più preciso, in particolare durante le operazioni di trasporto internazionale. Allo stesso fine, si dovrebbe promuovere l'installazione di tachigrafi intelligenti nei parchi veicoli esistenti che operano nel trasporto internazionale e utilizzano tachigrafi analogici o digitali.
- (11 bis) In particolare, nei veicoli sprovvisti di tachigrafo intelligente l'attraversamento delle frontiere di uno Stato membro dovrebbe essere registrato nel tachigrafo al primo punto di sosta presso o dopo il confine.

---

<sup>10</sup> Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

- (11 ter) Per garantire che i conducenti, i trasportatori e le autorità di controllo beneficino al più presto dei vantaggi dei tachigrafi intelligenti, fra cui la registrazione automatica degli attraversamenti di frontiera, il parco veicoli esistente dovrebbe essere dotato di tali dispositivi entro un termine adeguato dall'entrata in vigore delle norme tecniche dettagliate, assicurando così un tempo sufficiente per la preparazione.
- (11 quater) Per ridurre gli oneri a carico dei trasportatori e delle autorità di controllo nel caso in cui un funzionario di controllo rimuova il sigillo di un tachigrafo a fini di controllo, si dovrebbe consentire al funzionario di controllo di apporre nuovamente il sigillo in talune circostanze ben documentate.
- (11 quinquies) È importante che, nell'effettuare operazioni di trasporto su strada nel territorio dell'UE, i trasportatori su strada con sede nei paesi terzi siano soggetti a norme equivalenti alla presente normativa. La Commissione dovrebbe valutare il rispetto di questo principio a livello dell'UE e proporre soluzioni adeguate che l'UE negozierà nel contesto dell'AETR.
- (12) Il regolamento (CE) n. 561/2006 e il regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>11</sup> dovrebbero pertanto essere modificati di conseguenza.

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### *Articolo 1*

Il regolamento (CE) n. 561/2006 è così modificato:

1) [...] all'articolo 4 è aggiunta la lettera seguente:

- "r) "trasporto non commerciale": qualsiasi trasporto su strada che non rientri nel trasporto per conto terzi o per conto proprio, per il quale non sia percepita alcuna retribuzione diretta o indiretta e che non generi direttamente o indirettamente alcun reddito per il conducente del veicolo o per altri e laddove non vi sia alcun nesso con un'attività commerciale o professionale;

---

<sup>11</sup> 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).

2) l'articolo 6, paragrafo 5, è sostituito dal seguente:

"Il conducente registra fra le "altre mansioni" i periodi di cui all'articolo 4, lettera e), e quelli trascorsi alla guida di un veicolo usato per operazioni commerciali che esulano dall'ambito di applicazione del presente regolamento, nonché "i tempi di disponibilità", di cui all'articolo 3, lettera b), della direttiva 2002/15/CE, in conformità dell'articolo 34, paragrafo 5, lettera b), punto iii) del regolamento (UE) n. 165/2014. Tali dati sono registrati manualmente sul foglio di registrazione o sul tabulato, o grazie al dispositivo di inserimento dati manuale dell'apparecchio di controllo.";

3) all'articolo 7, è aggiunto il terzo comma seguente:

"Il conducente in situazione di multipresenza può [...] osservare un'interruzione di 45 minuti in un veicolo condotto da un altro conducente, a condizione che non debba assistere quest'ultimo nella guida del veicolo.";

4) l'articolo 8 è così modificato:

a) il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:

"6. Nel corso di quattro settimane consecutive i conducenti effettuano almeno quattro periodi di riposo settimanale, di cui almeno due sono periodi di riposo settimanale regolare. [...]

I periodi di riposo settimanale ridotti sono compensati da un periodo di riposo equivalente effettuato interamente entro la fine della terza settimana successiva alla settimana in questione. Nel caso in cui siano effettuati consecutivamente due periodi di riposo settimanale ridotti, il successivo periodo di riposo settimanale è preceduto o seguito da un periodo di riposo effettuato a compensazione.

Il periodo di riposo settimanale comincia al più tardi dopo sei periodi di 24 ore dal termine del precedente periodo di riposo settimanale.";

[...]

c) [...] il paragrafo 8 è sostituito dal seguente:

"8. Su decisione del conducente, in trasferta i periodi di riposo giornaliero e quelli settimanali ridotti possono essere effettuati nel veicolo, purché questo sia dotato delle opportune attrezzature per il riposo di tutti i conducenti e sia in sosta.

I periodi di riposo settimanale regolari e i riposi settimanali superiori a 45 ore effettuati a compensazione di precedenti periodi di riposo settimanale ridotti non devono essere effettuati a bordo del veicolo. [...]

Eventuali spese per l'alloggio fuori dal veicolo sono a carico del datore di lavoro.

Entro il [GU: tre anni dall'entrata in vigore] la Commissione valuta la disponibilità di posti di parcheggio sicuri e protetti che consentano un riposo confortevole mentre il veicolo è in sosta.";

d) è inserito il seguente paragrafo:

"8 bis. L'impresa di trasporto organizza l'attività dei conducenti in modo tale che questi ultimi possano ritornare a una delle sedi di attività nello Stato membro di stabilimento del datore di lavoro o al luogo di residenza del conducente nell'arco di quattro settimane consecutive, al fine di effettuare almeno un periodo di riposo settimanale regolare o un riposo settimanale di più di 45 ore effettuato a compensazione di un periodo di riposo settimanale ridotto. Tuttavia, nel caso in cui un conducente abbia effettuato consecutivamente due periodi di riposo settimanale ridotti senza ritorno, l'impresa di trasporto organizza l'attività del conducente in modo tale da consentirgli di ritornare già alla fine della terza settimana.

L'impresa documenta in che modo ottempera a tale obbligo e conserva la documentazione presso i suoi locali per presentarla su richiesta delle autorità di controllo.";

5) all'articolo 9, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. In deroga alle disposizioni dell'articolo 8, il conducente che accompagna un veicolo trasportato da una nave traghetto o da un convoglio ferroviario e che effettua un periodo di riposo giornaliero regolare o un periodo di riposo settimanale, può durante tale periodo di riposo effettuare altre attività al massimo in due occasioni e per non più di un'ora complessivamente. Nel corso di tale periodo di riposo giornaliero regolare o periodo di riposo settimanale al conducente è messa a disposizione una branda o una cuccetta.";

5 bis) l'articolo 11 è così modificato:

"Gli Stati membri possono stabilire interruzioni e periodi di riposo minimi superiori o periodi di guida massimi inferiori a quelli fissati negli articoli da 6 a 9 per i trasporti su strada effettuati interamente sul loro territorio. Così facendo gli Stati membri tengono conto di pertinenti contratti collettivi o altri accordi conclusi tra le parti sociali. Tuttavia le disposizioni del presente regolamento rimangono applicabili ai conducenti nell'ambito di operazioni di trasporto internazionale.

Alle stesse condizioni, uno Stato membro può prevedere che un conducente che effettua esclusivamente trasporti su strada interamente sul suo territorio effettui nel corso di due settimane consecutive almeno:

- due periodi di riposo settimanale regolare oppure
- un periodo di riposo settimanale regolare e un periodo di riposo settimanale ridotto di almeno 24 ore, in cui la riduzione sia compensata da un periodo di riposo equivalente effettuato interamente entro la fine della terza settimana successiva alla settimana in questione."

6) [...] l'articolo 12 è sostituito dal seguente:

" [...] A condizione di non compromettere la sicurezza stradale e poter raggiungere un punto di sosta appropriato, il conducente può derogare alle disposizioni degli articoli da 6 a 9 nei limiti necessari alla protezione della sicurezza delle persone, del veicolo o del suo carico. A condizione di non compromettere la sicurezza stradale, il conducente può, in circostanze eccezionali, altresì derogare alle disposizioni dell'articolo 6, paragrafi 1 e 2, e dell'articolo 8, paragrafo 2, superando di un'ora al massimo il periodo di guida giornaliero e settimanale al fine di raggiungere la sede di attività del datore di lavoro per effettuare un riposo settimanale. Il conducente indica a mano sul foglio di registrazione dell'apparecchio di controllo, nel tabulato dell'apparecchio di controllo o nel registro di servizio il motivo della deroga a dette disposizioni al più tardi nel momento in cui raggiunge la destinazione o il punto di sosta appropriato.";

7) all'articolo 13, il paragrafo 1 è così modificato:

a) la lettera e) è sostituita dalla seguente:

"e) veicoli operanti esclusivamente in isole o regioni isolate dal resto del territorio nazionale di superficie non superiore a 2 300 km<sup>2</sup>, che non siano collegate al resto del territorio nazionale mediante ponte, guado o galleria adibiti al passaggio di veicoli a motore e non confinino con nessun altro Stato membro;";

b) è aggiunta la seguente lettera q):

"q) veicoli utilizzati per la consegna di calcestruzzo pronto per l'uso.";

8) all'articolo 14, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. In casi urgenti, nel contesto circostanze eccezionali, gli Stati membri possono concedere una deroga temporanea, per un periodo non superiore a 30 giorni, notificandola immediatamente alla Commissione, corredata delle debite giustificazioni.";



9) l'articolo 15 è sostituito dal seguente:

*"Articolo 15*

Per i conducenti dei veicoli di cui all'articolo 3, lettera a), gli Stati membri provvedono all'adozione di regole nazionali che, nel disciplinare periodi di guida, interruzioni e periodi di riposo obbligatori, garantiscano un opportuno livello di tutela. Gli Stati membri informano la Commissione in merito alle pertinenti regole nazionali applicabili a tali conducenti.";

9 bis) all'articolo 16, paragrafo 3, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

"a) contiene tutte le indicazioni di cui al paragrafo 2, per un periodo minimo che comprende il giorno del controllo e i 56 giorni precedenti; tali indicazioni sono aggiornate ad intervalli regolari di un mese al massimo;"

10) all'articolo 19, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. Gli Stati membri stabiliscono le sanzioni applicabili in caso di infrazione delle disposizioni del presente regolamento e del regolamento (UE) n. 165/2014 e adottano i provvedimenti necessari a garantirne l'applicazione. Le sanzioni devono essere efficaci, proporzionate ai livelli di gravità stabiliti all'allegato III, della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>12</sup>, dissuasive e non discriminatorie. Nessuna infrazione del presente regolamento e del regolamento (UE) n. 165/2014 è soggetta a più d'una sanzione o procedura. Gli Stati membri notificano alla Commissione i suddetti provvedimenti e le norme in materia di sanzioni entro la data di cui all'articolo 29, secondo comma. Essi notificano senza indugio le eventuali successive modifiche. La Commissione ne informa gli Stati membri.";

---

<sup>12</sup> 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 la direttiva 88/599/CEE del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 35).

11) l'articolo 22 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. Gli Stati membri operano in stretta collaborazione e si prestano reciproca assistenza senza indebito ritardo per facilitare l'applicazione sistematica del presente regolamento e la sua effettiva applicazione, in conformità delle prescrizioni di cui all'articolo 8, della direttiva 2006/22/CE.";

b) al paragrafo 2 è aggiunta la seguente lettera c):

"c) altre informazioni specifiche, tra cui il fattore di rischio dell'impresa di trasporti, che possono avere conseguenze sul rispetto delle norme del presente regolamento.";

c) sono inseriti i seguenti paragrafi 3 bis e 3 ter:

"3 bis. Ai fini dello scambio di informazioni nel quadro del presente regolamento, gli Stati membri ricorrono agli organismi di collegamento intracomunitario, designati a norma dell'articolo 7, della direttiva 2006/22/CE.";

3 ter. La cooperazione amministrativa e l'assistenza reciproca sono prestate a titolo gratuito.";

11 bis) all'articolo 24 è inserito il paragrafo seguente:

"2 bis. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.";

12) all'articolo 25, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Riguardo ai casi di cui al paragrafo 1, lettera b), la Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono approcci comuni, secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 24, paragrafo 2 bis.";

## Articolo 2

Il regolamento (UE) n. 165/2014 è così modificato:

-1) all'articolo 1, paragrafo 1, il primo comma è sostituito dal seguente:

"1. Il presente regolamento stabilisce obblighi e requisiti relativi alla costruzione, all'installazione, all'uso, alla prova e al controllo dei tachigrafi utilizzati nel trasporto su strada per verificare la conformità al regolamento (CE) n. 561/2006, alla direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>13</sup> e alla direttiva 92/6/CEE del Consiglio<sup>14</sup>, alla direttiva 92/106/CEE del Consiglio<sup>15</sup>, al regolamento (CE) n. 1072/2009, al regolamento (CE) n. 1073/2009, alla direttiva 96/71/CE e alla direttiva 2014/67/UE per quanto riguarda il distacco dei lavoratori nel settore del trasporto su strada, nonché alla direttiva xxx/xxx/UE che fissa norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada.\*";

---

\* Nota: i riferimenti alle norme in materia di distacco dei lavoratori sono da allineare al compromesso finale relativo a tali fascicoli.

---

<sup>13</sup> 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).

<sup>14</sup> Direttiva 92/6/CEE del Consiglio, del 10 febbraio 1992, concernente il montaggio e l'impiego di limitatori di velocità per talune categorie di autoveicoli nella Comunità (GU L 57 del 2.3.1992, pag. 27).

<sup>15</sup> Direttiva 92/106/CEE del Consiglio, del 7 dicembre 1992, relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri, GU L 368 del 17.12.1992, pag. 38.

-1 bis) all'articolo 3, il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

"4. Entro quattro anni dall'entrata in vigore\* delle norme dettagliate di cui all'articolo 11, primo comma, seconda frase, contenenti specifiche per la registrazione degli attraversamenti di frontiera e delle attività aggiuntive, tutti i veicoli operanti in uno Stato membro diverso dal relativo Stato membro di immatricolazione che sono muniti di un tachigrafo non conforme alle specifiche contenute in dette norme dettagliate, sono dotati di un tachigrafo intelligente di cui agli articoli 8, 9 e 10 del presente regolamento.";

---

\* [NOTA: prevista per la fine del 2024.]

-1 ter) l'articolo 7 è sostituito dal seguente:

*"Articolo 7*  
Protezione dei dati

1. Gli Stati membri provvedono affinché il trattamento dei dati personali nel contesto del presente regolamento sia eseguito unicamente ai fini della verifica della conformità al presente regolamento e al regolamento (CE) n. 561/2006, alla direttiva 2002/15/CE, alla direttiva 92/6/CEE del Consiglio, alla direttiva 92/106/CEE del Consiglio, al regolamento (CE) n. 1072/2009, al regolamento (CE) n. 1073/2009, alla direttiva 96/71/CE e alla direttiva 2014/67/UE per quanto riguarda il distacco dei lavoratori nel settore del trasporto su strada, nonché alla direttiva xxx/xxx/UE che fissa norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada, conformemente al regolamento (UE) n. 2016/679 e alla direttiva [...] 2002/58/CE e sotto la supervisione dell'autorità di controllo dello Stato membro di cui all'articolo 51 del regolamento (UE) n. 2016/679.

2. Gli Stati membri assicurano la protezione dei dati personali, in particolare nei confronti di usi diversi da quelli strettamente connessi agli atti giuridici di cui al paragrafo 1, per quanto riguarda:
- l'utilizzo del sistema globale di navigazione satellitare (GNSS) per la registrazione della localizzazione di cui all'articolo 8,
  - l'utilizzo della comunicazione remota per i fini di controllo di cui all'articolo 9, l'utilizzo del tachigrafo con un'interfaccia di cui all'articolo 10, lo scambio elettronico di informazioni sulle carte del conducente di cui all'articolo 31, ed in particolare tutti gli scambi transfrontalieri di tali dati con paesi terzi,
  - la tenuta dei registri da parte delle imprese di trasporto di cui all'articolo 33.
3. I tachigrafi digitali devono essere progettati in modo da garantire la riservatezza. Sono trattati solo i dati necessari ai fini di cui al paragrafo 1.
4. I proprietari dei veicoli, le imprese di trasporto e altri soggetti interessati ottemperano, se del caso, alle disposizioni pertinenti in materia di protezione dei dati personali.";
- 1) all'articolo 8, il paragrafo 1 è così modificato:
- a) il primo comma [...] è sostituito dal seguente:
- "Per agevolare la verifica del rispetto della legislazione applicabile, la posizione del veicolo è registrata automaticamente nei seguenti punti, ovvero nel punto ad essi maggiormente prossimo in cui sia disponibile il segnale satellitare:
- il luogo di inizio del periodo di lavoro giornaliero;
  - ogni volta che il veicolo attraversa la frontiera di uno Stato membro;
  - ogni volta che il veicolo effettua operazioni di carico o di scarico;
  - il luogo raggiunto ogni tre ore di periodo complessivo di guida; e

- il luogo di fine del periodo di lavoro giornaliero";

b) al secondo comma è aggiunta la frase seguente:

"Tuttavia, la registrazione dell'attraversamento di frontiera e delle attività aggiuntive di cui al primo comma, secondo e terzo trattino, riguarda i veicoli immatricolati per la prima volta in uno Stato membro<sup>16</sup> oltre due anni\* dopo l'entrata in vigore delle norme dettagliate di cui all'articolo 11, primo comma, seconda frase, fatto salvo l'obbligo di ammodernare taluni veicoli successivamente in conformità dell'articolo 3, paragrafo 4.";

---

\* [NOTA: prevista entro giugno 2022.]

1 bis) l'articolo 9 è così modificato:

a) la prima frase del paragrafo 2 è così modificata:

"Quattro anni dopo l'entrata in vigore delle norme dettagliate di cui all'articolo 11, primo comma, seconda frase, contenenti specifiche per la registrazione degli attraversamenti di frontiera e delle attività aggiuntive di cui all'articolo 8, paragrafo 1, secondo e terzo trattino, gli Stati membri dotano in misura adeguata le loro autorità di controllo dell'apparecchiatura per la diagnosi precoce remota necessaria per consentire la comunicazione dei dati di cui al presente articolo, tenendo conto delle loro disposizioni e strategie specifiche in materia di attuazione.";

---

<sup>16</sup> NOTA: altre disposizioni del presente regolamento contenenti un analogo riferimento ad una data di immatricolazione di un veicolo saranno allineate con l'aggiunta di questa precisazione ("in uno Stato membro").

b) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

"3. La comunicazione con il tachigrafo di cui al paragrafo 1 è stabilita soltanto qualora richiesto dalle apparecchiature delle autorità di controllo. La comunicazione è protetta per assicurare l'integrità dei dati e l'autenticazione dell'apparecchio di registrazione e controllo. L'accesso ai dati comunicati è limitato alle autorità di controllo competenti autorizzate ad accertare le violazioni degli atti giuridici di cui all'articolo 7, paragrafo 1, e del presente regolamento e alle officine nella misura necessaria alla verifica del corretto funzionamento del tachigrafo.";

c) al paragrafo 4 è aggiunto il seguente trattino:

"- superamento del periodo di guida massimo.";

1 bis bis) all'articolo 10 è aggiunto il paragrafo seguente:

2. I tachigrafi dei veicoli immatricolati per la prima volta in uno Stato membro due anni\* dopo l'entrata in vigore delle norme dettagliate di cui all'articolo 11, primo comma, seconda frase, contenenti specifiche per la registrazione degli attraversamenti di frontiera e delle attività aggiuntive di cui all'articolo 8, paragrafo 1, secondo e terzo trattino, sono muniti dell'interfaccia di cui al paragrafo 1.";

---

\* [NOTA: prevista entro giugno 2022.]

1 bis ter) all'articolo 11, la seguente frase è inserita dopo la prima frase del primo comma:

"La Commissione mette in vigore gli atti di esecuzione che prevedono le norme dettagliate per l'applicazione uniforme dell'obbligo di registrare e conservare i dati relativi a qualsiasi attraversamento di frontiera del veicolo e a qualsiasi attività aggiuntiva di cui all'articolo 8, paragrafo 1, secondo e terzo trattino, entro [GU: 12 mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento modificativo].";

1 bis quater) all'articolo 22, paragrafo 5, gli ultimi due commi sono sostituiti dai seguenti:

"I sigilli rimossi o infranti sono sostituiti da un installatore o da un'officina autorizzati, senza ritardi ingiustificati ed entro sette giorni dalla loro rimozione. Quando i sigilli sono stati rimossi o infranti a fini di controllo, essi possono essere sostituiti, senza ritardi ingiustificati, da un funzionario di controllo munito di attrezzature di sigillatura e di un marchio particolare unico.

Quando un funzionario di controllo rimuove un sigillo, la carta di controllo è inserita nel tachigrafo dal momento della rimozione del sigillo fino alla conclusione dell'ispezione, compreso in caso di apposizione di un nuovo sigillo. Il funzionario di controllo riporta in una giustificazione scritta almeno le seguenti informazioni:

- numero di identificazione del veicolo;
- nome del funzionario;
- autorità di controllo e Stato membro;
- numero della carta di controllo;
- numero del sigillo rimosso;
- data e ora della rimozione del sigillo;
- numero del nuovo sigillo, in caso di apposizione di un nuovo sigillo da parte del funzionario di controllo.

Anteriormente alla sostituzione dei sigilli, un'officina autorizzata effettua un controllo ed una calibratura del tachigrafo, tranne qualora un sigillo sia stato rimosso o infranto a fini di controllo e sostituito da un funzionario di controllo.";

1 bis quinquies) all'articolo 26 è aggiunto il paragrafo seguente:

"7 bis) L'autorità competente dello Stato membro di rilascio può imporre a un conducente di sostituire la carta del conducente con una nuova carta qualora necessario per conformarsi alle pertinenti specifiche tecniche.";



1 ter) all'articolo 34, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"I conducenti utilizzano i fogli di registrazione o le carte del conducente per ciascun giorno in cui guidano, a partire dal momento in cui prendono in consegna il veicolo. Il foglio di registrazione o la carta del conducente sono ritirati solo alla fine del periodo di lavoro giornaliero, a meno che il loro ritiro sia autorizzato diversamente o sia necessario per inserire il simbolo dopo l'attraversamento della frontiera. Nessun foglio di registrazione o carta del conducente deve essere utilizzato per un periodo più lungo di quello per il quale era destinato.";

1 quater) all'articolo 34, paragrafo 6, è aggiunta la seguente lettera f):

"f) il simbolo del paese in cui inizia il suo periodo di lavoro giornaliero e il simbolo del paese in cui lo termina. Il conducente inserisce inoltre il simbolo del paese in cui entra dopo aver attraversato la frontiera di uno Stato membro all'inizio della sua prima sosta in tale Stato membro. La prima sosta è effettuata al punto di sosta più vicino alla frontiera o al primo punto di sosta dopo la frontiera. Quando l'attraversamento della frontiera di uno Stato membro avviene via nave traghetto o convoglio ferroviario, il conducente inserisce il simbolo del paese nel porto o alla stazione di arrivo.";

2) all'articolo 34, paragrafo 7, il primo comma è sostituito dal seguente:

"7. Il conducente introduce nel tachigrafo digitale il simbolo del paese in cui inizia il suo periodo di lavoro giornaliero e il simbolo del paese in cui lo termina [...].

Un anno dopo l'entrata in vigore delle norme dettagliate di cui all'articolo 11, primo comma, seconda frase, contenenti specifiche che consentono di inserire e conservare i dati relativi agli attraversamenti di frontiera, il conducente inserisce inoltre il simbolo del paese in cui entra dopo aver attraversato la frontiera di uno Stato membro all'inizio della sua prima sosta in tale Stato membro. La prima sosta è effettuata al punto di sosta più vicino alla frontiera o al primo punto di sosta dopo la frontiera. Quando l'attraversamento della frontiera di uno Stato membro avviene via nave traghetto o convoglio ferroviario, il conducente inserisce il simbolo del paese nel porto o alla stazione di arrivo.

Gli Stati membri possono imporre ai conducenti di veicoli che effettuano un trasporto interno sul proprio territorio di aggiungere al simbolo del paese una specifica geografica più particolareggiata, a condizione di averla notificata alla Commissione anteriormente al 1° aprile 1998."

3) l'articolo 36 è così modificato:

a) il paragrafo 1, punto i), è sostituito dal seguente:

"i) i fogli di registrazione del giorno in corso e dei 56 giorni precedenti,";

b) il paragrafo 1, punto iii), è sostituito dal seguente:

"iii) ogni registrazione manuale e tabulato fatti durante il giorno in corso e nei 56 giorni precedenti.";

c) il paragrafo 2, punto ii), è sostituito dal seguente:

"ii) ogni registrazione manuale e tabulato fatti durante il giorno in corso e nei 56 giorni precedenti.";

### *Articolo 3*

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

L'articolo 1, punto 9 bis, e l'articolo 2, punto 3, si applicano a decorrere dal 31 dicembre 2024. Fino a tale data, l'articolo 16, paragrafo 3, lettera a), del regolamento (CE) n. 561/2006 e l'articolo 36, paragrafo 1, lettere i) e ii), e paragrafo 2, lettera ii), del regolamento (UE) n. 165/2014, si applicano nella formulazione precedente alle modifiche introdotte dal presente regolamento.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Parlamento europeo*

*Il presidente*

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

Proposta di

**DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda le prescrizioni di applicazione e fissa norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada e che modifica il regolamento (UE) n. 1024/2012 relativo alla cooperazione amministrativa attraverso il sistema di informazione del mercato interno ("regolamento IMI")

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo<sup>17</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni<sup>18</sup>,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) Al fine di creare un settore del trasporto su strada sicuro, efficiente e socialmente responsabile è necessario, da un lato, assicurare condizioni di lavoro adeguate e la protezione sociale dei conducenti e, dall'altro condizioni commerciali e concorrenziali eque per i trasportatori.

---

<sup>17</sup> GU C del , pag. .

<sup>18</sup> GU C del , pag. .

- (2) L'elevata mobilità intrinseca ai servizi di trasporto su strada richiede particolare attenzione per garantire che i conducenti possano esercitare i propri diritti e che i trasportatori non debbano affrontare ostacoli amministrativi sproporzionati che limitano indebitamente la libertà di fornire servizi transfrontalieri.
- (3) Per il corretto funzionamento del mercato interno è fondamentale l'equilibrio tra il miglioramento delle condizioni sociali e lavorative dei conducenti e la semplificazione dell'esercizio della libertà di prestazione di servizi di trasporto su strada basato sulla concorrenza leale tra trasportatori nazionali ed esteri.
- (4) In seguito alla valutazione dell'efficacia ed efficienza dell'attuale legislazione sociale dell'UE nel settore dei trasporti su strada sono state individuate alcune lacune nelle disposizioni esistenti e carenze nella loro applicazione. Inoltre esiste un certo numero di discrepanze tra gli Stati membri nell'interpretazione, applicazione ed attuazione delle norme, che comporta incertezza giuridica e di disparità di trattamento di conducenti e operatori, il che va a scapito delle condizioni lavorative, sociali e della concorrenza in questo settore.
- (5) Un'applicazione adeguata, effettiva e sistematica delle disposizioni in materia di orario di lavoro è fondamentale per tutelare le condizioni di lavoro dei conducenti e prevenire distorsioni della concorrenza derivanti dalla non conformità alle norme. È pertanto opportuno estendere le attuali prescrizioni di applicazione stabilite dalla direttiva 2006/22/CE al controllo della conformità alle disposizioni in materia di orario di lavoro di cui alla direttiva 2002/15/UE. Così facendo i necessari controlli della conformità dovrebbero focalizzarsi sulle imprese che non rispettano le norme relative ai tempi di guida e di riposo. Si possono effettuare controlli approfonditi unicamente nei locali delle imprese. I controlli su strada dovrebbero limitarsi alle norme che possono essere verificate in base alla documentazione presente a bordo del veicolo.
- (6) La cooperazione amministrativa tra Stati membri nell'ambito dell'attuazione delle norme sociali nel settore dei trasporti su strada si è rivelata insufficiente, rendendo più difficile, inefficace e incoerente l'applicazione transfrontaliera delle norme. È pertanto necessario stabilire un quadro per una comunicazione efficace e un'assistenza reciproca, compreso lo scambio di dati sulle infrazioni e informazioni sulle buone pratiche in materia di applicazione.

- (6 bis) Al fine di facilitare i controlli su strada, l'aggiornamento delle informazioni sui distacchi e la comunicazione in un formato standardizzato in tutte le lingue ufficiali, è opportuno che la dichiarazione di distacco sia trattata attraverso il sistema di informazione del mercato interno (IMI).
- (6 ter) Lo scambio di informazioni nel quadro della cooperazione amministrativa e dell'assistenza reciproca tra gli Stati membri dovrebbe essere conforme alle norme sulla protezione dei dati personali previste dal regolamento (UE) 2016/679. Lo scambio di informazioni attraverso il sistema di informazione del mercato interno (IMI) dovrebbe essere conforme altresì al regolamento (CE) n. 45/2001\* e al regolamento (UE) n. 1024/2012.\*\*

---

\* Regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2000, concernente la tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni e degli organismi comunitari, nonché la libera circolazione di tali dati (GU L 8 del 12.1.2001, pag. 1).

\*\* Regolamento (UE) n. 1024/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2012, relativo alla cooperazione amministrativa attraverso il sistema di informazione del mercato interno e che abroga la decisione 2008/49/CE della Commissione ("regolamento IMI") (GU L 316 del 14.11.2012, pag. 1).

- (7) Al fine di migliorare ulteriormente l'efficacia, l'efficienza e la coerenza dell'applicazione, è opportuno definire le caratteristiche e l'utilizzo degli attuali sistemi nazionali di classificazione del rischio. L'accesso ai dati contenuti nei sistemi di classificazione del rischio consentirebbe controlli più mirati presso i trasportatori inadempienti e una formula uniforme per la valutazione del rischio di un'impresa di trasporto dovrebbe contribuire a un più equo trattamento dei trasportatori in occasione dei controlli.
- (8) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione della direttiva 2006/22/CE, dovrebbero essere attribuite alla Commissione competenze di esecuzione. La Commissione dovrebbe assicurare la parità di trattamento fra le imprese nel tener conto dei criteri specificati nella presente direttiva ai fini della definizione di una formula comune per calcolare il fattore di rischio delle imprese. Tali competenze di esecuzione dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011<sup>19</sup>.

---

<sup>19</sup> Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

- (9) Determinate disposizioni della direttiva 96/71/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>20</sup> relative al distacco dei lavoratori e le disposizioni della direttiva 2014/67/UE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>21</sup> sugli obblighi amministrativi si sono dimostrate difficili da applicare al settore ad elevata mobilità del trasporto su strada. La mancanza di coordinamento delle misure nazionali per l'attuazione e l'applicazione delle disposizioni in materia di distacco dei lavoratori nel settore dei trasporti su strada ha generato elevati oneri amministrativi per i trasportatori non residenti nell'Unione. Ciò ha prodotto indebite restrizioni alla libertà di fornire servizi di trasporto stradale transfrontalieri con conseguenti effetti negativi sull'occupazione.
- (10) Nella sua proposta dell'8 marzo 2016<sup>22</sup> per la revisione della direttiva 96/71/CE, la Commissione ha riconosciuto che l'attuazione della direttiva solleva particolari problemi e difficoltà di natura giuridica nel settore ad elevata mobilità dei trasporti su strada e ha indicato che tali questioni dovrebbero essere affrontate mediante normative settoriali specifiche per il settore dei trasporti su strada.
- (11) Al fine di garantire l'efficace e proporzionata attuazione della direttiva 96/71/CE nel settore dei trasporti su strada, è necessario stabilire norme settoriali che rispecchino la particolarità della forza lavoro ad elevata mobilità del settore dei trasporti su strada, garantendo l'equilibrio tra la protezione sociale dei conducenti e la libera prestazione di servizi transfrontalieri per i trasportatori.
- (12) Tali criteri equilibrati dovrebbero basarsi sul concetto di un legame sufficiente del servizio prestato e del conducente con il territorio dello Stato membro ospitante. Per agevolare l'applicazione delle norme si dovrebbe operare una distinzione tra i diversi tipi di operazioni di trasporto in funzione del grado di connessione con il territorio dello Stato membro ospitante. [...]

---

<sup>20</sup> Direttiva 96/71/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 1996, relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi (GU L 18 del 21.1.1997, pag. 1).

<sup>21</sup> Direttiva 2014/67/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 maggio 2014, concernente l'applicazione della direttiva 96/71/CE relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi e recante modifica del regolamento (UE) n. 1024/2012 relativo alla cooperazione amministrativa attraverso il sistema di informazione del mercato interno ("regolamento IMI") (GU L 159 del 28.5.2014, pag. 11).

<sup>22</sup> COM(2016) 128.

- (12 bis) È opportuno chiarire che il trasporto internazionale in transito attraverso il territorio di uno Stato membro non costituisce una situazione di distacco. Tale attività è caratterizzata dal fatto che il conducente attraversa lo Stato membro senza effettuare operazioni di carico o di scarico merci e senza far salire o scendere passeggeri, ragion per cui esiste un legame molto debole tra le attività del conducente e lo Stato membro di transito.
- (12 ter) Inoltre, quando un conducente effettua operazioni di trasporto bilaterale dallo Stato membro in cui è stabilita l'impresa al territorio di un altro Stato membro o di un paese terzo o dello Stato membro di stabilimento, la natura del servizio è strettamente legata allo Stato membro di stabilimento. Un conducente può intraprendere varie operazioni di trasporto bilaterale durante un unico viaggio. Un'eventuale applicazione delle norme sul distacco, e quindi delle condizioni di lavoro e di occupazione garantite nello Stato membro ospitante, a tali operazioni bilaterali costituirebbe una restrizione sproporzionata alla libertà di fornire servizi di trasporto stradale transfrontalieri.
- (12 quater) Per garantire l'uso efficiente delle risorse di trasporto, dovrebbe essere possibile realizzare un numero limitato di attività di trasporto supplementari lungo il tragitto senza attivare le norme sul distacco. Tali attività consistono nel caricare merci in uno Stato membro attraversato durante il viaggio effettuato nell'ambito dell'operazione bilaterale e nello scaricare le stesse merci in un altro Stato membro oppure, durante il viaggio di ritorno e prima di raggiungere lo Stato membro di stabilimento, nel caricare merci e nello scaricare le stesse merci in un altro Stato membro.

- (12 quinquies) D'altro canto, vi è un legame sufficiente con il territorio di uno Stato membro ospitante quando il conducente effettua altri tipi di operazioni, segnatamente trasporti di cabotaggio oppure operazioni di trasporto internazionale non bilaterale, in tale Stato membro. Per trasporto di cabotaggio si intende il trasporto nazionale di merci effettuato a titolo temporaneo in uno Stato membro ospitante e quindi strettamente legato al territorio dello Stato membro ospitante senza alcuno stretto legame con lo Stato membro di stabilimento. Un'operazione di trasporto internazionale non bilaterale è caratterizzata dal fatto che il conducente effettua il trasporto internazionale al di fuori dello Stato membro in cui è stabilita l'impresa. I servizi prestati sono quindi legati allo Stato membro ospitante interessato anziché allo Stato membro di origine. In tali casi, le norme settoriali sono necessarie solo per quanto riguarda il regime di applicazione.
- (12 sexies) Analogamente, nel caso in cui il conducente effettui un'operazione di trasporto combinato, la natura del servizio prestato durante il tragitto stradale iniziale o terminale è strettamente legata allo Stato membro di stabilimento se il tragitto stradale costituisce di per sé un'operazione di trasporto bilaterale. D'altro canto, vi è un legame sufficiente con il territorio di uno Stato membro ospitante quando l'operazione di trasporto durante il tragitto stradale è effettuata all'interno dello Stato membro ospitante o come operazione di trasporto internazionale non bilaterale e quindi, in tal caso, si dovrebbero applicare le norme sul distacco.
- (13) Al fine di garantire un'applicazione effettiva ed efficace della normativa settoriale sul distacco dei lavoratori ed evitare oneri amministrativi sproporzionati per i trasportatori non residenti è opportuno istituire specifici obblighi amministrativi e di controllo per il settore dei trasporti su strada, sfruttando appieno gli strumenti di controllo come il tachigrafo digitale. Al fine di vigilare sul rispetto degli obblighi di cui alla presente direttiva e alla direttiva 96/71/CE, gli Stati membri dovrebbero poter imporre ai trasportatori su strada solo gli obblighi amministrativi specificati nella presente direttiva, adeguati al settore dei trasporti su strada. Mentre taluni documenti dovrebbero essere disponibili nel caso di ispezioni su strada, altri documenti dovrebbero essere resi disponibili dai trasportatori su strada tramite le autorità competenti del relativo Stato membro di stabilimento, nel quadro dell'assistenza reciproca tra gli Stati membri di cui al capo III della direttiva 2014/67/UE.



- (13 bis) Per facilitare un'applicazione migliore e più uniforme delle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 e della direttiva 2002/15/CE e per agevolare il rispetto degli obblighi amministrativi da parte dei trasportatori su strada al momento del distacco dei conducenti, la Commissione dovrebbe sviluppare uno o più moduli dell'IMI.
- (13 ter) Al fine di adeguare gli allegati della presente direttiva all'evoluzione delle migliori prassi, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardo alle modifiche da apportare a tali allegati. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016\*. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.
- (13 quater) È importante che, nell'effettuare operazioni di trasporto su strada nel territorio dell'Unione, i trasportatori su strada con sede nei paesi terzi siano soggetti a norme equivalenti a quelle stabilite dalla presente direttiva. La Commissione dovrebbe valutare il rispetto di tale principio a livello di Unione e proporre adeguate soluzioni per l'efficace applicazione delle norme.
- (13 quinquies) La direttiva si applica a decorrere dal 30 luglio 2020. Tale data coinciderà con la data a partire dalla quale la direttiva 2018/957 dovrebbe applicarsi al settore del trasporto su strada, conformemente all'articolo 3, paragrafo 3, della stessa direttiva.

---

\* GUL 123 del 12.5.2016, pag. 1.

(14) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la direttiva 2006/22/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

*Articolo 1*

*La direttiva 2006/22/CE è così modificata:*

1) il titolo è sostituito dal seguente:

"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 del Parlamento europeo e del Consiglio relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio";

2) l'articolo 1 è sostituito dal seguente:

"La presente direttiva stabilisce norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014\* e della direttiva 2002/15/CE\*\*.

---

\* 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).

\*\* 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) l'articolo 2 è così modificato:

a) al paragrafo 1, il secondo comma è sostituito dal seguente:

"I controlli interessano ogni anno una parte rilevante e rappresentativa dei lavoratori mobili, dei conducenti, delle imprese e dei veicoli che rientrano nell'ambito d'applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 e dei conducenti e lavoratori mobili che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2002/15/CE.";

b) al paragrafo 3, il primo comma è sostituito dal seguente:

"Ciascuno Stato membro organizza i controlli in modo che sia controllato almeno il 3% dei giorni di lavoro effettivo dei conducenti di veicoli che rientrano nell'ambito di applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 [...].";

b bis) è inserito il seguente paragrafo:

"3 bis. Ciascuno Stato membro organizza i controlli sul rispetto delle disposizioni della direttiva 2002/15/CE tenendo conto del sistema di classificazione del rischio previsto all'articolo 9 quater della presente direttiva. Tali controlli sono effettuati nei confronti di un'impresa di cui uno o più conducenti abbiano ripetutamente o gravemente violato le disposizioni dei regolamenti (CE) n. 561/2006 o (UE) n. 165/2014.";

c) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

"4. Le informazioni trasmesse alla Commissione, a norma dell'articolo 17 del regolamento (CE) n. 561/2006 e dell'articolo 13 della direttiva 2002/15/CE, indicano il numero di conducenti controllati su strada, il numero dei controlli effettuati nei locali delle imprese, il numero dei giorni di lavoro controllati nonché il numero e la tipologia delle infrazioni verbalizzate, precisando se siano attinenti al trasporto di passeggeri o merci.";

4) all'articolo 6, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. I controlli nei locali delle imprese sono organizzati tenendo conto dell'esperienza acquisita riguardo alle diverse categorie di trasporto e tipi di imprese. Tali controlli si effettuano inoltre quando siano state accertate su strada gravi infrazioni al regolamento (CE) n. 561/2006 o al regolamento (UE) n. 165/2014 o alla direttiva 2002/15/CE.";

5) all'articolo 7, paragrafo 1, è aggiunta la seguente lettera d):

"d) garantire lo scambio di informazioni con gli altri Stati membri a norma dell'articolo 8 della presente direttiva per quanto riguarda l'applicazione delle disposizioni nazionali di recepimento della presente direttiva e della direttiva 2002/15/CE.";

6) l'articolo 8 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. Le informazioni scambiate bilateralmente in applicazione dell'articolo 22 del regolamento (CE) n. 561/2006 o dell'articolo 40 del regolamento (UE) n. 165/2014 sono scambiate tra gli organismi notificati alla Commissione ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 2:

a) almeno una volta ogni sei mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva;

b) su richiesta motivata di uno Stato membro, in relazione a singoli casi.";

b) è inserito il seguente paragrafo 1 bis:

"1 bis. Lo Stato membro presenta le informazioni richieste dagli altri Stati membri a norma del paragrafo 1, lettera b), del presente articolo entro 30 giorni lavorativi dal ricevimento della richiesta [...]. Un termine più breve può essere concordato tra gli Stati membri. In casi urgenti o che richiedono la consultazione semplice di registri, come nel caso di un sistema di classificazione del rischio, le informazioni richieste sono fornite entro tre giorni lavorativi.

Se lo Stato membro che riceve la richiesta ritiene che la domanda sia insufficientemente motivata, ne informa lo Stato membro richiedente entro 10 giorni lavorativi. Lo Stato membro richiedente è tenuto a comprovare la richiesta. Qualora ciò non sia possibile, la richiesta può essere respinta dallo Stato membro.

Qualora sia difficile [...] dar seguito a una richiesta di informazioni o effettuare controlli, ispezioni o indagini, lo Stato membro in questione lo comunica allo Stato membro richiedente insieme alla relativa motivazione entro 10 giorni lavorativi. Gli Stati membri interessati cooperano al fine di trovare una soluzione alle difficoltà emerse.";

c) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Lo scambio di informazioni di cui al presente articolo è effettuato attraverso il sistema di informazione del mercato interno (IMI) istituito dal regolamento (UE) n. 1024/2012\*.

---

\* Regolamento (UE) n. 1024/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2012, relativo alla cooperazione amministrativa attraverso il sistema di informazione del mercato interno e che abroga la decisione 2008/49/CE della Commissione ("regolamento IMI") (GU L 316 del 14.11.2012, pag. 1).";

7) l'articolo 9 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. Gli Stati membri introducono un sistema di classificazione del rischio da applicare alle imprese sulla base del numero relativo e della gravità delle infrazioni commesse dalle singole imprese alle disposizioni dei regolamenti (CE) n. 561/2006 o (UE) n. 165/2014 oppure delle disposizioni nazionali di recepimento della direttiva 2002/15/CE.

La Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, una formula per calcolare il fattore di rischio delle imprese, che prende in considerazione il numero, la gravità e la frequenza delle infrazioni nonché i risultati dei controlli in cui non sono state rilevate violazioni e se l'impresa di trasporto su strada utilizza il tachigrafo intelligente su tutti i suoi veicoli, in applicazione del capo II del regolamento (UE) n. 165/2014. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 12, paragrafo 2, della presente direttiva.";

b) al paragrafo 2, la seconda frase è soppressa;

b bis) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

"3. Un elenco iniziale delle infrazioni ai regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014, compresa la valutazione della loro gravità, è riportato nell'allegato III.

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 15 bis della presente direttiva, con cui modifica l'allegato III per tener conto degli sviluppi normativi e delle considerazioni relative alla sicurezza stradale.

La categoria relativa all'infrazione più grave dovrebbe comprendere le infrazioni in cui il mancato rispetto delle pertinenti disposizioni dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 comporta un elevato rischio di morte o gravi lesioni alle persone.";

c) sono aggiunti i seguenti paragrafi 4 e 5:

"4. Al fine di agevolare controlli su strada mirati, i dati contenuti nel sistema nazionale di classificazione del rischio sono accessibili al momento del controllo a tutte le autorità di controllo competenti dello Stato membro interessato.

5. Gli Stati membri forniscono, su richiesta o in modo direttamente accessibile, a tutte le autorità competenti degli altri Stati membri, le informazioni disponibili contenute nel sistema nazionale di classificazione del rischio in conformità dei limiti di tempo di cui all'articolo 8.";

8) all'articolo 11, il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

- "3. La Commissione stabilisce, mediante atti di esecuzione, un approccio comune per la registrazione e il controllo dei periodi di altre mansioni di cui alla lettera e) dell'articolo 4 del regolamento (CE) n. 561/2006 e i periodi di almeno una settimana, in cui il conducente non è sul veicolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 12, paragrafo 2.";

8 bis) l'articolo 12 è sostituito dal seguente:

*"Articolo 12*

*Procedura di comitato*

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 42, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 165/2014.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.";

8 ter) l'articolo 15 è sostituito dal seguente:

*"Articolo 15*

*Aggiornamento degli allegati*

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 15 bis, con cui modifica gli allegati I e II per introdurre i necessari adeguamenti all'evoluzione delle migliori prassi.";

8 quater) è inserito il seguente articolo:

*"Articolo 15 bis*

*Esercizio della delega*

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 9, paragrafo 3, e all'articolo 15 è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere da [data di entrata in vigore della presente direttiva]. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.
3. La delega di potere di cui all'articolo 9, paragrafo 3, e all'articolo 15 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016\*.
5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.



6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 3, e dell'articolo 15 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

---

\* GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.";

9) l'allegato I è così modificato:

a) alla parte A, è aggiunto il seguente punto 6:

"6) la durata massima della settimana lavorativa [...] estesa a sessanta ore di cui all'articolo [...] 4, lettera a), della direttiva 2002/15/CE.";

b) alla parte B, sono aggiunti i seguenti punti:

"4) la durata massima media settimanale della prestazione di lavoro, i riposi intermedi e le prescrizioni riguardanti il lavoro notturno di cui agli articoli 4, 5 e 7 della direttiva 2002/15/CE;

5) l'osservanza degli obblighi delle imprese per quanto riguarda il pagamento dell'alloggio dei conducenti e l'organizzazione del loro lavoro, a norma dell'articolo 8, paragrafi 8 e 8 bis, del regolamento (CE) n. 561/2006.".

### *Articolo 2*

1. Il presente articolo stabilisce norme specifiche per quanto concerne taluni aspetti della direttiva 96/71/CE relative al distacco di conducenti nel settore dei trasporti su strada e della direttiva 2014/67/UE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa agli obblighi amministrativi e alle misure di controllo per il distacco dei conducenti.

1 bis. Tali norme specifiche si applicano ai conducenti che lavorano per imprese stabilite in uno Stato membro le quali adottano una delle misure transnazionali di cui all'articolo 1, paragrafo 3, lettere a) e b), della direttiva 96/71/CE.

2. [...] Un conducente non è considerato distaccato ai fini della direttiva 96/71/CE quando effettua operazioni di trasporto bilaterale.

Ai fini della presente direttiva, per operazione di trasporto bilaterale con riguardo alle merci si intende la movimentazione di merci, basata su un contratto di trasporto, dallo Stato membro di stabilimento come definito all'articolo 2, punto 8, del regolamento (CE) n. 1071/2009 a un altro Stato membro o a un paese terzo o da un altro Stato membro o paese terzo allo Stato membro di stabilimento.

2 bis. Per i veicoli provvisti di tachigrafo intelligente conformi con la registrazione degli attraversamenti di frontiera e delle attività aggiuntive di cui all'articolo 8, paragrafo 1, primo comma, del regolamento (UE) n. 165/2014, con riguardo al trasporto di merci, gli Stati membri applicano l'esenzione di cui al paragrafo 2, anche quando:

- il conducente che effettua un'operazione di trasporto bilaterale effettua, oltre a tale operazione, fino a un'attività di carico e/o scarico negli Stati membri o paesi terzi che attraversa, a condizione che non carichi merci e le scarichi nel medesimo Stato membro.

Se un'operazione di trasporto bilaterale partita dallo Stato membro di stabilimento durante la quale non è stata effettuata alcuna attività aggiuntiva è seguita da un'operazione di trasporto bilaterale verso lo Stato membro di stabilimento, l'eccezione si applica fino a due attività aggiuntive di carico e/o scarico, alle condizioni sopra stabilite."

2 ter. Ai fini del trasporto internazionale regolare o occasionale di passeggeri di cui al regolamento (CE) n. 1073/2009, per operazione di trasporto bilaterale si intende il fatto di far salire passeggeri nello Stato membro di stabilimento e di farli scendere in un altro Stato membro, in un paese terzo o nello Stato membro di stabilimento (circuiti internazionali a porte chiuse).

2 quater. Per i veicoli provvisti di tachigrafo intelligente conformi con la registrazione degli attraversamenti di frontiera e delle attività aggiuntive di cui all'articolo 8, paragrafo 1, primo comma, del regolamento (UE) n. 165/2014, gli Stati membri applicano, con riguardo al trasporto di passeggeri, l'esenzione di cui al paragrafo 2 anche quando il conducente che effettua un'operazione di trasporto bilaterale fa, oltre a tale operazione,

- salire passeggeri una volta e/o
- scendere passeggeri una volta

negli Stati membri o paesi terzi che attraversa, a condizione che non offra servizi di trasporto passeggeri tra due luoghi all'interno dello Stato membro attraversato. Lo stesso vale per il viaggio di ritorno.

2 quinquies. Un conducente che effettua i trasporti di cabotaggio di cui ai regolamenti (CE) n. 1072/2009 e (CE) n. 1073/2009 è considerato distaccato ai sensi della direttiva 96/71/CE.

2 sexies. Fatto salvo l'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 96/71/CE, un conducente non è considerato distaccato nel territorio di uno Stato membro in cui transita senza effettuare operazioni di carico o di scarico merci e senza far salire o scendere passeggeri.

2 septies. Nel caso in cui effettui il tragitto stradale iniziale o terminale di un'operazione di trasporto combinato quale definita nella direttiva 92/106/CEE, il conducente non è considerato distaccato ai fini della direttiva 96/71/CE se il tragitto stradale consiste di per sé di operazioni di trasporto bilaterale ai sensi del paragrafo 2.

[...]

4. In deroga all'articolo 9, paragrafi 1 e 2, della direttiva 2014/67/UE, per quanto concerne il distacco dei conducenti gli Stati membri possono imporre solo gli obblighi amministrativi e le misure di controllo seguenti:

- a) l'obbligo per il trasportatore su strada con sede in un altro Stato membro di inviare una dichiarazione di distacco alle autorità nazionali competenti al più tardi all'inizio del distacco, [...] utilizzando un formulario tipo multilingue dell'interfaccia pubblica connessa al sistema di informazione del mercato interno (IMI) istituito dal regolamento (UE) n. 1024/2012. Il formulario tipo della dichiarazione di distacco consta delle seguenti informazioni:
- i) l'identità del trasportatore su strada;
  - ii) i recapiti di un gestore dei trasporti o di altre persone di contatto nello Stato membro di stabilimento con l'incarico di assicurare i contatti con le autorità competenti nello Stato membro ospitante in cui i servizi sono prestati e di inviare e ricevere documenti o comunicazioni;
  - iii) il numero previsto e l'identità dei lavoratori distaccati;
  - iii bis) la data di inizio del contratto di lavoro di ciascun conducente;
  - iv) la [...] data di inizio e la durata previste del distacco;
  - v) il numero di targa dei veicoli a motore [...];
  - vi) il tipo di servizi di trasporto, vale a dire il trasporto di merci, il trasporto di passeggeri, il trasporto internazionale, il trasporto di cabotaggio;
- b) l'obbligo per il conducente di conservare e mettere a disposizione, su richiesta in sede di controllo su strada, su carta o in formato elettronico:
- i) una copia della dichiarazione di distacco;
  - ii) la prova dell'operazione o delle operazioni di trasporto che si svolgono nello Stato membro ospitante, come ad esempio la lettera di vettura elettronica (e-CMR) o le prove di cui all'articolo 8 del regolamento (CE) n. 1072/2009;

- iii) le registrazioni del tachigrafo, in particolare i codici paese degli Stati membri in cui il conducente sia stato presente al momento di effettuare operazioni di trasporto internazionale su strada o di cabotaggio, nel rispetto degli obblighi di registrazione e tenuta dei registri previsti dai regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014; [...]
- c) l'obbligo per il trasportatore su strada di fornire, dopo il periodo di distacco, su carta o in formato elettronico, copie dei documenti di cui alla lettera b) [...], nonché della documentazione relativa alla retribuzione percepita dai conducenti distaccati nel periodo di distacco e del loro contratto di lavoro o di un documento equivalente ai sensi dell'articolo 3 della direttiva 91/533/CEE del Consiglio<sup>23</sup>, dei cartellini orari riguardanti le attività dei conducenti e delle prove del pagamento. A norma degli articoli 6 e 7 della direttiva 2014/67/UE, l'autorità competente dello Stato membro ospitante effettua la corrispondente richiesta all'autorità competente dello Stato membro di stabilimento, la quale richiede tali informazioni al trasportatore.

Ciononostante, per quanto concerne la documentazione relativa alla retribuzione percepita e le prove del pagamento dei conducenti distaccati, lo Stato membro può inoltre imporre al trasportatore su strada l'obbligo di caricare la documentazione sull'interfaccia pubblica dell'IMI senza indebito ritardo, su richiesta comunicata tramite l'IMI dall'autorità competente dello Stato membro ospitante.

Per accertare che i conducenti, conformemente ai paragrafi da 2 a 2 quater, non debbano essere considerati distaccati, gli Stati membri possono imporre come misura di controllo soltanto l'obbligo per il conducente di conservare e mettere a disposizione, su richiesta in sede di controllo su strada, su carta o in formato elettronico, la prova del trasporto o dei trasporti internazionali pertinenti, come ad esempio la lettera di vettura elettronica (e-CMR) o le prove di cui all'articolo 8 del regolamento (CE) n. 1072/2009, e le registrazioni del tachigrafo di cui alla lettera b), punto iii).

5. A fini [...] di controllo, il trasportatore provvede a tenere aggiornata la dichiarazione di distacco di cui al paragrafo 4, lettera a).

---

<sup>23</sup> Direttiva 91/533/CEE del Consiglio, del 14 ottobre 1991, relativa all'obbligo del datore di lavoro di informare il lavoratore delle condizioni applicabili al contratto o al rapporto di lavoro (GU L 288 del 18.10.1991, pag. 32).

6. Entro il [GU:6 mesi dalla data di entrata in vigore della presente direttiva recante modifica], la Commissione specifica, mediante atto di esecuzione, le funzionalità della dichiarazione di distacco nell'IMI e le modalità di presentazione, nella dichiarazione di distacco, delle informazioni di cui al paragrafo 4, lettera a), punti da i) a vi). Tale atto di esecuzione è adottato secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 2 bis, paragrafo 2.

#### *Articolo 2 bis*

1. La Commissione è assistita da un comitato. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

#### *Articolo 3*

1. La Commissione valuta l'attuazione della presente direttiva, in particolare gli effetti dell'articolo 2, entro [3 anni dalla data di recepimento della presente direttiva] e presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'applicazione della presente direttiva. La relazione della Commissione è accompagnata, se del caso, da una proposta legislativa.
2. In seguito alla relazione di cui al paragrafo 1, la Commissione valuta periodicamente la presente direttiva e presenta i risultati della valutazione al Parlamento europeo e al Consiglio.
3. Ove opportuno, le relazioni di cui ai paragrafi 1 e 2 sono accompagnate dalle relative proposte.

#### *Articolo 3 bis*

L'allegato del regolamento (UE) n. 1024/2012 è così modificato:

1. è inserito il punto seguente:

"6 bis. Direttiva xxx/xxx/UE che fissa norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada: articolo 2, paragrafo 4.";

2. è aggiunto il punto seguente:

"7 ter. 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 del Parlamento europeo e del Consiglio relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio: articolo 8."

#### *Articolo 4*

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano, entro il 30 luglio 2020, le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Essi applicano tali disposizioni a decorrere dal [GU: inserire la stessa data del comma precedente].

Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni fondamentali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

#### *Articolo 5*

La presente direttiva entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

#### *Articolo 6*

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Parlamento europeo*  
*Il presidente*

*Per il Consiglio*  
*Il presidente*