



Bruxelles, 23 gennaio 2020
(OR. en)

Fascicoli interistituzionali:

2017/0121(COD)

2017/0122(COD)

2017/0123(COD)

5424/20
ADD 1

TRANS 25
SOC 29
EMPL 21
MI 11
COMPET 13
CODEC 37

NOTA PUNTO "I/A"

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Comitato dei rappresentanti permanenti (parte prima)/Consiglio
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 – Accordo politico

Il presente addendum riguarda la proposta che modifica i regolamenti (CE) n. 1071/2009 e (CE) n. 1072/2009 sull'accesso alla professione di trasportatore su strada e sull'accesso al mercato del trasporto di merci su strada.

Proposta di
regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio
che modifica i regolamenti (CE) n. 1071/2009, (CE) n. 1072/2009 e (UE) n. 1024/2012 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 europeo¹,

visto il parere del Comitato delle regioni²,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

¹ GU C [...] del [...], pag. [...].

² GU C [...] del [...], pag. [...].

- (1) Dall'esperienza maturata con l'attuazione dei regolamenti (CE) n. 1071/2009³ e (CE) n. 1072/2009⁴ 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 siffatte 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 evitare possibili lacune e di garantire mediante norme comuni un livello minimo di professionalizzazione del settore che utilizza veicoli a motore 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 i trasportatori, tale disposizione andrebbe modificata. I requisiti per l'accesso alla professione dovrebbero diventare obbligatori per i trasportatori che utilizzano veicoli a motore singoli o insiemi di veicoli accoppiati, adibiti al trasporto internazionale, 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.
- (3) 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.

³ 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).

⁴ 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).

- (4) 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.
- (5) 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.
- (6) Al fine di contrastare il fenomeno delle cosiddette "società di comodo" e garantire una concorrenza leale e condizioni di parità nel mercato interno, 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 trasporto. Di conseguenza e alla luce dell'esperienza maturata, è necessario chiarire e rafforzare le disposizioni relative all'esistenza di una sede effettiva e stabile, evitando nel contempo un onere amministrativo sproporzionato.
- (7) 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.

- (8) Il regolamento (CE) n. 1071/2009 impone alle imprese di svolgere in modo efficace e continuativo le loro operazioni con attrezzature e strutture tecniche appropriate presso una sede operativa situata nello Stato membro di stabilimento e consente ulteriori requisiti a livello nazionale, il più comune dei quali è disporre di parcheggi nello Stato membro di stabilimento. Tuttavia, tali requisiti, applicati in modo disomogeneo, non sono stati sufficienti a garantire un legame effettivo con tale Stato membro al fine di contrastare in modo efficace le società di comodo e ridurre il rischio di cabotaggio sistematico e di conducenti nomadi organizzati a partire da un'impresa presso la quale i veicoli non ritornano. Considerando che, ai fini del corretto funzionamento del mercato interno nel settore dei trasporti, possono essere necessarie norme specifiche in materia di diritto di stabilimento e di prestazione di servizi, è opportuno armonizzare ulteriormente i requisiti in materia di stabilimento e rafforzare quelli relativi alla presenza dei veicoli utilizzati dal trasportatore nello Stato membro di stabilimento. Anche la definizione di un intervallo minimo chiaro per il momento in cui il veicolo deve ritornare contribuisce a garantire che tali veicoli possano essere oggetto di una corretta manutenzione con l'attrezzatura tecnica situata nello Stato membro di stabilimento e rende più facili i controlli. Il ciclo di tali ritorni dovrebbe essere sincronizzato con l'obbligo, per l'impresa di trasporto di cui al regolamento 561/2006, di organizzare le proprie operazioni in modo da consentire al conducente di tornare a casa almeno ogni quattro settimane, in modo che entrambi gli obblighi possano essere adempiuti con il ritorno del conducente insieme al veicolo almeno ogni due cicli di quattro settimane. La sincronizzazione rafforza il diritto di ritorno del conducente e riduce il rischio che il veicolo debba ritornare solo per soddisfare questo nuovo requisito in materia di stabilimento. L'obbligo di ritorno nello Stato membro di stabilimento non dovrebbe tuttavia richiedere che un certo numero di operazioni si svolgano nello Stato membro di stabilimento o limitare altrimenti la possibilità degli trasportatori di fornire servizi in tutto il mercato interno.
- (9) 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.

- (10) 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.
- (11) 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 nel trasporto stradale e sul cabotaggio, nonché della legislazione applicabile alle obbligazioni contrattuali.
- (12) Data l'importanza della concorrenza leale nel mercato, nel valutare l'onorabilità dei gestori dei trasporti e delle imprese di trasporto è opportuno prendere in considerazione le infrazioni della normativa dell'Unione pertinente in materia, comprese le disposizioni relative all'accesso al mercato come le norme sul cabotaggio. Il potere conferito alla Commissione di definire il livello di gravità delle infrazioni pertinenti dovrebbe essere conseguentemente precisato.
- (13) 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.
- (14) Le imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati, adibiti al trasporto internazionale, destinati esclusivamente al trasporto di merci 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 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 ai trasportatori 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.

- (15) 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.
- (16) 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.
- (17) Le informazioni relative ai trasportatori contenute nei registri elettronici nazionali dovrebbero essere quanto più possibile complete e aggiornate per consentire alle autorità nazionali preposte all'applicazione delle norme pertinenti di avere un quadro generale sufficiente dei trasportatori sottoposti ad inchiesta. In particolare, le informazioni concernenti il numero di immatricolazione dei veicoli a disposizione dei trasportatori 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.
- (18) Alla Commissione è conferito il potere di adottare, tra l'altro, le procedure tecniche per la consultazione elettronica dei registri elettronici nazionali degli altri Stati membri. Ciò può comportare le procedure necessarie per garantire che le autorità competenti possano avere accesso, durante i controlli su strada, al fattore di rischio armonizzato di un'impresa a norma dell'articolo 9 della direttiva 2006/22/CE.
- (19) 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. 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.

- (20) 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 esecuzione, mantenendo nel contempo il livello di liberalizzazione raggiunto finora.
- (21) 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 continuativa 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 continuativa, 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.
- (22) Se da un lato la maggiore liberalizzazione prevista dall'articolo 4 della direttiva 92/106/CEE rispetto al cabotaggio di cui al regolamento (CE) n. 1072/2009 è stata utile per promuovere il trasporto combinato e dovrebbe, in linea di principio, essere preservata, dall'altro è necessario garantire che non se ne faccia un uso improprio. L'esperienza dimostra che, in talune parti dell'Unione, tale disposizione è stata utilizzata in maniera sistematica per eludere la natura temporanea del cabotaggio nonché come base per la presenza continuativa di veicoli in uno Stato membro diverso da quello di stabilimento dell'impresa. Dette pratiche sleali rischiano di portare al dumping sociale e compromettono il rispetto del quadro giuridico relativo al cabotaggio. Uno Stato membro dovrebbe pertanto avere la possibilità di derogare all'articolo 4 della direttiva 92/106/CEE e applicare le disposizioni relative al cabotaggio di cui al regolamento (CE) n. 1072/2009 per affrontare tali problemi, introducendo un limite proporzionato alla presenza continuativa di veicoli nel proprio territorio.

- (23) L'effettiva ed efficace applicazione delle norme costituisce una condizione necessaria per una concorrenza leale nel mercato interno. Un'ulteriore digitalizzazione degli strumenti di esecuzione è essenziale al fine di rendere disponibili maggiori capacità di esecuzione, ridurre gli oneri amministrativi inutili per gli operatori del trasporto internazionale, e in particolare le PMI, concentrarsi meglio sui trasportatori ad alto rischio e individuare le pratiche fraudolente. 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.
- (24) 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 appaltano servizi di trasporto a trasportatori di merci su strada, gli Stati membri dovrebbero prevedere anche norme chiare e prevedibili in materia di sanzioni per gli speditori e gli spedizionieri, i contraenti e i subcontraenti, qualora questi fossero a conoscenza del fatto - o, alla luce di tutte le circostanze del caso, avrebbero dovuto sapere - che i servizi di trasporto da essi commissionati comportano infrazioni del presente regolamento.
- (25) L'Autorità europea del lavoro, il cui ambito di attività definito all'articolo 1, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2019/1149 copre il regolamento (CE) n. 1071/2009, svolgerà un ruolo importante nel fornire assistenza agli Stati membri per applicare in modo adeguato le norme del presente regolamento. Tale ruolo riguarderà in particolare i controlli concertati, l'agevolazione della cooperazione e dello scambio di informazioni tra Stati membri, la promozione e la condivisione delle migliori pratiche, il sostegno allo sviluppo delle capacità, alla formazione e alle campagne di sensibilizzazione.

- (26) 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.
- (27) 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 2016⁵. 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.
- (28) È quindi opportuno modificare di conseguenza i regolamenti (CE) n. 1071/2009 e (CE) n. 1072/2009,

⁵ GU L 123 del 12.5. 2016, pag. 1.

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

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 passeggeri su strada a fini non commerciali o che non esercitano la professione di trasportatore di passeggeri su strada come attività principale.

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 professionale, deve essere considerato un trasporto a fini esclusivamente non commerciali;"

- 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

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 può avere accesso agli originali dei suoi documenti principali, in formato elettronico o in qualsiasi altro formato, 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 e al distacco dei conducenti, i documenti contenenti dati relativi al cabotaggio, ai tempi di guida e ai periodi di riposo e qualsiasi altra documentazione cui l'autorità competente deve poter accedere per la verifica del rispetto delle condizioni stabilite dal presente regolamento;
- b) organizza l'attività della sua flotta di veicoli in modo da garantire che i veicoli a disposizione dell'impresa e utilizzati nel trasporto internazionale ritornino a una delle sedi di attività in tale Stato membro al più tardi entro otto settimane dalla partenza;
- c) è iscritta nel registro delle società commerciali di tale Stato membro o in un registro analogo se richiesto dalla legislazione nazionale;
- d) è soggetta all'imposta sui redditi e, se richiesto dalla legislazione nazionale, assegnataria di un numero di partita IVA;

- e) 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 detenuti 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;
- f) svolge in modo efficace e continuativo, con l'ausilio delle attrezzature e strutture appropriate, le sue attività commerciali e amministrative nei locali di cui alla lettera a) situati in tale Stato membro e gestisce in modo efficace e continuativo le sue operazioni di trasporto utilizzando i veicoli di cui alla lettera g) con le attrezzature tecniche appropriate situate in tale Stato membro;
- g) dispone ordinariamente, su base continuativa, di un numero di veicoli conformi alle condizioni di cui alla lettera e) e di conducenti che hanno normalmente come base una sede di attività in tale Stato membro che sia proporzionato al volume delle operazioni di trasporto da essa effettuate.
- i) 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 f), 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 soddisfi 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 tributario.";

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

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

xii) la legge applicabile alle obbligazioni contrattuali;

xiii) il cabotaggio.";

b) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Ai fini del paragrafo 1, terzo comma, lettera b), qualora sia stata inflitta al gestore dei trasporti o all'impresa di trasporti in uno o più Stati membri una condanna per un reato 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 includa, 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.";

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 deve essere in grado su base 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 quando viene utilizzato un solo veicolo a motore, 5 000 EUR per ogni veicolo a motore supplementare o insieme di veicoli accoppiati con una massa a carico tecnicamente ammissibile superiore a 3,5 tonnellate utilizzato e 900 EUR per ogni veicolo a motore supplementare o insieme di veicoli accoppiati con una massa a carico tecnicamente ammissibile superiore a 2,5 tonnellate ma non a 3,5 tonnellate;
- sulla base dei conti annuali certificati da un revisore o da un altro soggetto debitamente riconosciuto, le 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 superi le 2,5 tonnellate ma non le 3,5 tonnellate dimostrano di disporre ogni anno di un capitale e di riserve per un valore di almeno 1 800 EUR quando è utilizzato solo un veicolo e di 900 EUR per ogni veicolo supplementare 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.";

b) 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 individuata da essi, 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.";

c) il paragrafo 2 è sostituito da quanto segue:

"2. In deroga al paragrafo 1, l'autorità competente può convenire o 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.";

5 bis) all'articolo 8, il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

"5. Gli Stati membri possono promuovere una formazione periodica sulle materie elencate nell'allegato I a intervalli di tre anni per garantire che la persona o le persone di cui al paragrafo 1 siano sufficientemente informate dell'evoluzione del settore.";

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 [GU: data di entrata in vigore del presente regolamento modificativo].";

7) all'articolo 11, paragrafo 4, il terzo comma è soppresso;

8) all'articolo 12, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. Le autorità competenti controllano periodicamente che le imprese da esse autorizzate a esercitare la professione di trasportatore su strada continuino a soddisfare i requisiti di cui all'articolo 3. A tal fine gli Stati membri eseguono controlli che comprendono, se del caso, ispezioni in loco nei locali dell'impresa in questione, mirate alle imprese classificate a maggior rischio. A tale scopo, gli Stati membri estendono il sistema di classificazione del rischio da essi istituito a norma dell'articolo 9 della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada, a tutte le infrazioni di cui all'articolo 6 del presente regolamento."

8 bis) 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 seguente comma:

"L'autorità competente non riabilita il gestore dei trasporti prima che sia trascorso un anno dalla data della perdita dell'onorabilità e prima che il gestore dei trasporti abbia dimostrato di aver seguito una formazione adeguata per un periodo di almeno tre mesi o di avere sostenuto un esame riguardante le materie elencate nella parte I dell'allegato I del presente regolamento.";

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

2. "A meno che e finché non siano state prese misure di riabilitazione in conformità delle pertinenti disposizioni nazionali e del paragrafo 1 del presente articolo, l'attestato di idoneità professionale di cui all'articolo 8, paragrafo 8, del gestore dei trasporti dichiarato inidoneo non è più valido in nessuno Stato membro.";

11) l'articolo 16 è così modificato:

a) il paragrafo 2 è così modificato:

i) la lettera c) è sostituita dalla seguente:

"c) nome dei gestori dei trasporti designati per l'adempimento dei requisiti di cui all'articolo 3 inerenti all'onorabilità e all'idoneità professionale o, se del caso, nome di un rappresentante legale;"

ii) sono aggiunte le seguenti lettere:

"g) numero di immatricolazione dei veicoli a disposizione dell'impresa, a norma dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera g);

h) numero di persone occupate nell'impresa al 31 dicembre dell'anno precedente, che è aggiornato nel registro nazionale entro il 31 marzo di ogni anno;

i) fattore di rischio dell'impresa a norma dell'articolo 9 della direttiva 2006/22/CE.";

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

"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.

Gli Stati membri possono scegliere di mantenere i dati di cui al primo comma, lettere da e) a i), in registri separati. In tal caso, i dati di cui alle lettere e) e f) 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 g) a i), sono a disposizione delle autorità competenti durante i controlli su strada entro 12 mesi dall'entrata in vigore dell'atto di esecuzione che specifica le funzionalità per consentire che i dati siano a disposizione delle autorità competenti durante i controlli su strada, adottato a norma dell'articolo 16, paragrafo 6.

I dati di cui al primo comma, lettere da e) a i), sono accessibili ad autorità diverse dalle autorità competenti solo qualora dette autorità siano debitamente 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) all'articolo 16, paragrafo 6, è aggiunto il comma seguente:

"Entro 14 mesi dall'adozione di un atto di esecuzione relativo a una formula comune per calcolare il fattore di rischio ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 2, della direttiva 2006/22/CE, la Commissione specifica, mediante un atto di esecuzione, le funzionalità per consentire che i dati di cui al paragrafo 2, lettere da g) a i), siano messi a disposizione delle autorità competenti durante i controlli su strada.";

d) il paragrafo 7 è soppresso;

12) l'articolo 18 è sostituito dal seguente:

"Articolo 18

Cooperazione amministrativa fra Stati membri

1. Gli Stati membri designano un punto di contatto nazionale incaricato di scambiare informazioni con gli altri Stati membri per quanto riguarda l'applicazione del presente regolamento. Gli Stati membri trasmettono alla Commissione il nome e l'indirizzo del proprio punto di contatto nazionale entro il 4 dicembre 2011. La Commissione redige l'elenco di tutti i punti di contatto nazionali e lo trasmette agli Stati membri.
2. Le autorità competenti degli Stati membri cooperano strettamente e si forniscono prontamente assistenza reciproca nonché qualunque altra informazione pertinente al fine di agevolare l'attuazione e l'esecuzione del presente regolamento.
3. 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.
4. Gli Stati membri rispondono alle richieste di informazioni provenienti da tutte le autorità competenti degli altri Stati membri e 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. Tali richieste di informazioni possono comprendere l'accesso ai documenti necessari per dimostrare che le condizioni di cui all'articolo 5 sono soddisfatte. Le richieste di informazioni inoltrate dalle autorità competenti degli Stati membri sono debitamente giustificate e motivate e, a tal fine, includono indicazioni verosimili di possibili infrazioni dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), indicano la finalità della richiesta e precisano in modo sufficientemente dettagliato le informazioni e i documenti richiesti.
5. Gli Stati membri trasmettono le informazioni richieste dagli altri Stati membri a norma del paragrafo 4 entro trenta giorni lavorativi dal ricevimento della richiesta. Un termine più breve può essere concordato tra gli Stati membri.

6. 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. Qualora ciò non sia possibile, la richiesta può essere respinta dallo Stato membro.
7. 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. In caso di ritardi persistenti nella fornitura delle informazioni allo Stato membro richiedente, la Commissione è informata e adotta misure adeguate.
8. Lo scambio di informazioni di cui al paragrafo 3 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 da 4 a 7 sono attuate tramite il 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.
9. 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.
10. La cooperazione amministrativa e l'assistenza reciproche sono prestate a titolo gratuito.
11. 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 infrazioni del presente regolamento.";

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

- "2. In deroga all'articolo 1, paragrafo 2, fino al [GU: 21 mesi 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 da 14 mesi dopo l'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 [GU: 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 2016⁶.
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.";

15) l'articolo 25 è così modificato:

- a) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

"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) il titolo è sostituito dal seguente:

"Relazioni e riesame"

⁶ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

b) 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: 21 mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento modificativo] comprendono anche un elenco di tali elementi suddivisi per: 1) trasportatori di passeggeri 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;"

c) sono aggiunti i seguenti paragrafi:

- "3. Ogni due anni gli Stati membri riferiscono alla Commissione in merito alle richieste effettuate a norma dell'articolo 18, paragrafi da 4 a 9, alle risposte ricevute da altri Stati membri e alle misure adottate sulla base delle informazioni fornite;
4. In base alle informazioni raccolte dalla Commissione conformemente al paragrafo 3 e a ulteriori elementi concreti, la Commissione presenta, al più tardi entro il [GU: inserire data 36 mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento modificativo], una relazione dettagliata al Parlamento europeo e al Consiglio in merito alla portata della cooperazione amministrativa tra gli Stati membri, a possibili lacune a tale proposito e a possibili modalità per migliorare la cooperazione. Sulla scorta di tale relazione, essa valuta se sia necessario proporre misure supplementari.
5. La Commissione valuta l'attuazione del presente regolamento entro [GU: tre anni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento modificativo] e presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio in merito all'applicazione del presente regolamento.

6. A seguito della relazione di cui al paragrafo 5, la Commissione valuta periodicamente il presente regolamento e presenta i risultati di tale valutazione al Parlamento europeo e al Consiglio.
7. Le relazioni di cui ai paragrafi 5 e 6 sono corredate, se del caso, di proposte legislative pertinenti.";

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 da quanto segue:

"c bis) fino al [*GU*: giorno precedente a 21 mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento modificativo]: trasporti di merci con veicoli la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate;

c ter) dal [*GU*: 21 mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento modificativo]: trasporti di merci con veicoli la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 2,5 tonnellate;"

2) l'articolo 4 è così modificato:

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

b) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

"4. 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 a carico tecnicamente 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.";

3) 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.";

4) 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 quattro 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 quattro 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 esibite o trasmesse agli agenti autorizzati dello Stato membro ospitante preposti al controllo su richiesta e durante un controllo su strada. Possono essere esibite o trasmesse per via elettronica mediante un formato strutturato modificabile che può essere utilizzato direttamente per l'immagazzinamento e il trattamento tramite computer, come la lettera di vettura elettronica ai sensi della Convenzione relativa al contratto di trasporto internazionale di merci su strada (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.";

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.";

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

"Sulla base, 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 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.";

6) all'articolo 10 è aggiunto il paragrafo seguente:

"7. In aggiunta a quanto previsto ai paragrafi da 1 a 6 e in deroga all'articolo 4 della direttiva 92/106/CEE, se necessario per evitare l'abuso di quest'ultima disposizione attraverso la fornitura illimitata e continuativa di servizi consistenti in tragitti stradali iniziali o finali all'interno di uno Stato membro ospitante che fanno parte di operazioni di trasporto combinato tra Stati membri, gli Stati membri possono prevedere che l'articolo 8 del presente regolamento si applichi ai trasportatori che effettuano tali tragitti stradali iniziali e/o finali in tale Stato membro. Per quanto riguarda tali tragitti stradali, gli Stati membri possono prevedere un periodo più lungo rispetto al periodo di sette giorni di cui all'articolo 8, paragrafo 2, e possono prevedere un periodo più breve rispetto al periodo di quattro giorni di cui all'articolo 8, paragrafo 2 bis. L'applicazione dell'articolo 8, paragrafo 4, a tali operazioni di trasporto lascia impregiudicati i requisiti derivanti dalla direttiva 92/106/CEE. Gli Stati membri che si avvalgono della deroga prevista nel presente paragrafo ne danno notifica alla Commissione prima di applicare le pertinenti misure nazionali. Rivedono dette norme almeno ogni cinque anni e notificano tale revisione alla Commissione. Rendono pubbliche le norme in maniera trasparente, inclusa la durata dei rispettivi periodi.";

7) è inserito il seguente articolo 10 bis:

"Articolo 10 bis

Controlli

1. Al fine di far meglio rispettare gli obblighi sanciti dal presente capo, gli Stati membri provvedono affinché nel loro territorio sia applicata una strategia di esecuzione nazionale coerente. Tale strategia si concentra sulle imprese che presentano un elevato fattore di rischio di cui all'articolo 9 della direttiva 2006/22/CE.
2. Ciascuno Stato membro provvede affinché i controlli di cui all'articolo 2 della direttiva 2006/22/CE includano, ove opportuno, un controllo sui trasporti di cabotaggio.
3. 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 scambiano informazioni sul numero e tipo di infrazioni rilevate in seguito ai controlli su strada concertati."

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

"Articolo 14 bis

Responsabilità

Gli Stati membri stabiliscono norme sulle sanzioni nei confronti di speditori, spedizionieri, contraenti e subcontraenti per mancata osservanza dei capi II e III qualora essi fossero a conoscenza del fatto - o, alla luce di tutte le circostanze del caso, avrebbero dovuto sapere - che i servizi di trasporto da essi commissionati 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 [GU: 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 2016⁷.
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.";

⁷ 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 e riesame

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 [GU: giorno precedente i 21 mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento modificativo] 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 a carico tecnicamente 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 [GU: giorno precedente i 21 mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento modificativo] 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 a carico tecnicamente ammissibile non supera le 3,5 tonnellate e i restanti trasportatori di merci su strada.
3. Entro il [GU: due anni dall'entrata in vigore del presente regolamento modificativo], al più tardi, gli Stati membri trasmettono alla Commissione la loro strategia di esecuzione nazionale adottata a norma dell'articolo 10 bis. Entro il 31 marzo di ogni anno, gli Stati membri notificano alla Commissione le operazioni di esecuzione effettuate nel corso dell'anno civile precedente a norma dell'articolo 10 bis, compreso, ove opportuno, il numero di controlli effettuati. Queste informazioni comprendono il numero di veicoli sottoposti a controllo.

4. Entro la fine di [GU: quattro anni dopo l'entrata in vigore del presente regolamento modificativo] la Commissione redige una relazione sullo stato del mercato comunitario del trasporto su strada. 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.
5. La Commissione valuta l'attuazione del presente regolamento, in particolare l'impatto delle modifiche dell'articolo 8 introdotte dal [GU: riferimento al presente regolamento modificativo], entro [GU: tre anni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento modificativo] e presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio in merito all'applicazione del presente regolamento.
6. A seguito della relazione di cui al paragrafo 5, la Commissione valuta periodicamente il presente regolamento e presenta i risultati di tale valutazione al Parlamento europeo e al Consiglio.
7. Le relazioni di cui ai paragrafi 5 e 6 sono corredate, se del caso, di proposte legislative pertinenti."

Articolo 3

Modifica del regolamento (UE) n. 1024/2012

Nell'allegato del regolamento (UE) n. 1024/2012 è aggiunto il seguente punto:

"(xx) 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."

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 del presente regolamento modificativo].

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
