



Bruxelles, 28 novembre 2018
(OR. en)

Fascicoli interistituzionali:
2017/0122(COD)
2017/0121(COD)
2017/0123(COD)

14802/18
ADD 4

TRANS 582
SOC 738
EMPL 552
MI 903
COMPET 823
CODEC 2123

RELAZIONE

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Consiglio
n. doc. prec.:	ST 13206/3/18 REV 3
n. doc. Comm.:	ST 9671/17
Oggetto:	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 il compromesso della presidenza riguardante la proposta relativa alla direttiva 2006/22/CE e alla *lex specialis*.

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 europeo¹,

visto il parere del Comitato delle regioni²,

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.

¹ GU C del , pag. .

² 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. 182/2011³.

³ 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 Consiglio⁴ relative al distacco dei lavoratori e le disposizioni della direttiva 2014/67/UE del Parlamento europeo e del Consiglio⁵ 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 2016⁶ 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. [...]

⁴ 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).

⁵ 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).

⁶ 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, la natura del servizio è strettamente legata allo Stato membro di stabilimento da cui parte il conducente. 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. Per scoraggiare il viaggio di ritorno a vuoto dei veicoli, le norme sul distacco non dovrebbero inoltre applicarsi alle operazioni di trasporto di ritorno di natura bilaterale.
- (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 presente direttiva si applicherà a decorrere dal [GU: inserire data: 18 mesi dopo l'entrata in vigore]. 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. È opportuno stabilire una data di applicazione successiva per beneficiare di una certa flessibilità nell'ambito dell'esenzione dalle norme sul distacco, in modo da garantire che si possa monitorare l'applicazione di tale flessibilità aggiuntiva.

* G.U. L 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, dove le merci sono caricate, a un altro Stato membro o a un paese terzo, dove sono scaricate.

Se l'operazione di trasporto bilaterale, o le operazioni di trasporto bilaterale durante il medesimo viaggio, è seguita da un ritorno allo Stato membro in cui è stabilita l'impresa per cui lavora il conducente, egli non è considerato distaccato per il viaggio di ritorno.

2 bis. A partire dal 31.12.2024 gli Stati membri applicano, con riguardo al trasporto di merci, 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 [due] 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; e
- il conducente che si trova nella situazione di ritorno di cui al paragrafo 2, terzo comma, effettua fino a [due] 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 e che le attività siano svolte negli Stati membri o paesi terzi che il conducente ha attraversato nel corso dell'operazione di trasporto bilaterale.

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. A partire dal 31.12.2024 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 o due volte e/o
- scendere passeggeri una o due volte

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 Consiglio⁷, 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).

⁷ 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. 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 [GU: inserire: 18 mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva], [...] 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
