

**Al Comitato di Presidenza
Al Consiglio Direttivo
Alla Commissione Legale
Alla Commissione Sindacale
Alle Associazioni Territoriali**

Circolare n. 107/2020

Oggetto: Autotrasporto - AI via il I Pacchetto mobilità - Regolamenti UE nn. 1054/2020 e 1055/2020, Direttiva UE n. 1057/2020 su GUCE L249 del 31.7.2020.

Sono stati pubblicati nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea i provvedimenti relativi alla riforma dell'autotrasporto che costituiscono il cosiddetto I Pacchetto mobilità che contengono modifiche alla normativa sui tempi di guida e di riposo, al tachigrafo intelligente, accesso alla professione e al mercato, distacco, cabotaggio e trasporti combinati e che entreranno in vigore con il seguente decalage:

- dal prossimo 20 agosto sarà direttamente applicabile il Regolamento UE n.1054/2020 che modifica i Regolamenti UE nn. 651/2006 e 165/2014 sui tempi di guida e di riposo e sull'utilizzo del tachigrafo; le disposizioni relative ai fogli di registrazione si applicheranno invece dal 31 dicembre 2024;

- dal 21 febbraio 2022 sarà direttamente applicabile il Regolamento UE n.1055/2020 che modifica i Regolamenti UE nn. 1071/2009 e 1072/2009 sul cabotaggio, l'accesso alla professione e l'accesso al mercato. In particolare sul cabotaggio si segnala che è stata confermata la possibilità di effettuare fino a un massimo di 3 operazioni di cabotaggio in 7 giorni, ma è stata introdotta la condizione del cosiddetto 'periodo di raffreddamento' (cooling off) di 4 giorni durante il quale il veicolo deve uscire dal Paese in cui ha effettuato le operazioni di cabotaggio e non può rientrarvi;

- entro il 2 febbraio 2022 gli Stati membri dovranno recepire la Direttiva UE n.1057/2020 che modifica le Direttive UE nn. 67/2014 e 22/2006 sul distacco dei conducenti. In particolare si segnala che è stata estesa l'applicazione delle norme e dei controlli del distacco anche nei trasporti internazionali, così come nel cabotaggio; rimangono esclusi dall'applicazione il transito e le operazioni di trasporto bilaterale;

- l'obbligo di installazione dello smart tachograph di ultima generazione, che consentirà di registrare l'esatto momento di attraversamento delle frontiere e di localizzare le attività di carico e scarico, diventerà obbligatorio dal 2023 per tutti i veicoli di nuova immatricolazione di peso superiore a 3,5 tonnellate (attualmente per i veicoli di nuova immatricolazione è già in vigore dal giugno 2019); i veicoli che hanno un tachigrafo analogico o digitale dovranno essere adattati entro la fine del 2024; quelli già dotati della prima versione del tachigrafo intelligente dovranno adeguarsi nel 2025.

Di seguito le principali modifiche, in vigore dal prossimo 20 agosto, in materia di tempi di guida e di riposo:

Multipresenza (doppio conducente): viene sancito, quanto già previsto nella prassi, che il conducente accompagnatore può effettuare l'interruzione dei 45 minuti con il veicolo in movimento a condizione che nella fruizione di tale pausa il conducente non assista l'altro autista che guida.

Alternanza periodi di riposo settimanale all'estero: i conducenti che effettuano trasporti internazionali possono effettuare, al di fuori dello Stato membro di stabilimento ovvero al di fuori del paese in cui si trova il luogo di residenza del conducente, 2 periodi di riposo settimanale ridotto consecutivi a condizione che nel corso di 4 settimane consecutive effettuino almeno 4 periodi di riposo settimanale di cui almeno 2 siano periodi di riposo settimanale regolare. Si sottolinea che tale possibilità è consentita solo in caso di trasporti internazionali, ovvero quando i due riposi settimanali ridotti sono iniziati e, dunque, goduti, all'estero.

Riposo settimanale: ogni eventuale riduzione del periodo di riposo settimanale deve essere compensata da un periodo di riposo equivalente effettuato entro la fine della terza settimana successiva. Qualora siano fruiti dal conducente due periodi di riposo settimanale ridotti consecutivi il recupero delle ore mancanti dovrà essere goduto prima dell'inizio del successivo riposo settimanale regolare.

Divieto del riposo settimanale regolare in cabina: è stato esplicitamente confermato il divieto di far effettuare al conducente il periodo di riposo settimanale regolare in cabina ovvero quelli superiori alle 45 ore fruiti a compensazione dei precedenti periodi di riposo settimanale ridotti. Le eventuali spese per l'alloggio fuori dal veicolo sono a carico del datore di lavoro.

Superamento limiti di guida: in circostanze eccezionali, per consentire il rientro in sede ovvero alla residenza dell'autista, è riconosciuta la possibilità di superare il limite del periodo di guida giornaliero o settimanale di 1 ora, ovvero di ridurre sempre di 1 ora il riposo giornaliero.

Sempre per le medesime finalità, circostanze eccezionali e rientro sede/residenza, è ammessa la possibilità di superare di 2 ore il limite di ore di guida giornaliero o settimanali a condizione che, subito prima delle 2 ore aggiuntive, il conducente abbia goduto di una interruzione di 30 minuti consecutivi.

Il conducente deve giustificare sul foglio di registrazione del tachigrafo quanto sopra.

Organizzazione lavoro dei conducenti: le imprese devono organizzare l'attività dei conducenti in modo tale che essi possano tornare nel proprio paese di residenza o nel luogo di stabilimento del datore di lavoro almeno 1 volta ogni 4 settimane al fine di fruire di un riposo settimanale regolare o un compensativo superiore a 45 ore.

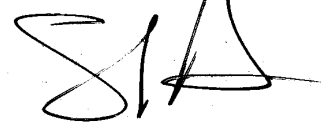
Qualora il conducente abbia effettuato 2 periodi di riposo settimanale ridotti consecutivi, l'impresa deve consentire al conducente di tornare alla sede di attività del datore di lavoro o nel luogo di residenza prima dell'inizio del periodo di riposo settimanale regolare superiore a 45 ore effettuato a compensazione.

L'impresa ha l'obbligo di conservare la documentazione relativa al rispetto di tali disposizioni presso i propri locali, per presentarla alle autorità di controllo, ove richiesto.

Nave-traghetto-treno: il conducente a bordo di un veicolo trasportato da una nave o da un convoglio ferroviario e che effettua un periodo di riposo giornaliero regolare o un periodo di riposo settimanale ridotto può effettuare altre attività al massimo in 2 occasioni e per non più di 1 ora complessivamente. L'autista deve avere a disposizione una cabina letto, una branda o una cuccetta. Per fruire della deroga la durata prevista della tratta marittima/ferroviaria deve essere pari almeno a 8 ore e il conducente deve disporre di una cabina letto.

Con i migliori saluti.

Il Segretario Generale
Enzo Solaro



DIRETTIVE

DIRETTIVA (UE) 2020/1057 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 15 luglio 2020

che stabilisce 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 la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda gli obblighi di applicazione e il regolamento (UE) n. 1024/2012

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato delle regioni ⁽²⁾,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ⁽³⁾,

considerando quanto segue:

- (1) Al fine di creare un settore del trasporto su strada sicuro, efficiente e socialmente responsabile è necessario assicurare, da un lato, condizioni di lavoro adeguate e protezione sociale per i conducenti e, dall'altro, condizioni eque per le imprese e di concorrenza leale per i trasportatori su strada («trasportatori»). Considerato l'elevato grado di mobilità della forza lavoro nel settore del trasporto su strada, sono necessarie norme settoriali per garantire l'equilibrio tra la libertà dei trasportatori di fornire servizi transfrontalieri, la libera circolazione delle merci, condizioni di lavoro adeguate e la protezione sociale dei conducenti.
- (2) Alla luce dell'elevato grado di mobilità intrinseca ai servizi di trasporto su strada, occorre prestare particolare attenzione a garantire che i conducenti possano esercitare i propri diritti e che i trasportatori, in buona parte piccole imprese, non debbano affrontare ostacoli amministrativi sproporzionati o controlli discriminatori che limitino indebitamente la libertà di fornire servizi transfrontalieri. Per lo stesso motivo, qualsiasi normativa nazionale applicata al trasporto su strada deve essere proporzionata e giustificata, tenendo conto della necessità di garantire condizioni di lavoro adeguate e la protezione sociale dei conducenti, nonché di agevolare l'esercizio della libertà di prestazione di servizi di trasporto su strada sulla base della concorrenza leale tra trasportatori nazionali e stranieri.
- (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 sulla base della concorrenza leale tra trasportatori nazionali ed esteri.
- (4) In seguito alla valutazione dell'efficacia ed efficienza dell'attuale legislazione sociale dell'Unione nel settore dei trasporti su strada, sono state individuate alcune lacune nelle disposizioni esistenti e carenze nella loro esecuzione, quali quelle relative al ricorso a società di comodo. Inoltre, esiste un certo numero di discrepanze tra gli Stati membri nell'interpretazione, applicazione ed attuazione di tali disposizioni, con il risultato di creare gravosi oneri amministrativi a carico di conducenti e trasportatori. Ciò comporta incertezza giuridica, che va a scapito delle condizioni sociali e lavorative dei conducenti, e delle condizioni per una leale concorrenza per gli operatori in questo settore.
- (5) Al fine di assicurare la corretta applicazione delle direttive 96/71/CE ⁽⁴⁾ e 2014/67/UE ⁽⁵⁾ del Parlamento europeo e del Consiglio, è opportuno rafforzare i controlli e la cooperazione a livello di Unione per contrastare le frodi commesse al distacco dei conducenti.

⁽¹⁾ GU C 197 dell'8.6.2018, pag. 45.

⁽²⁾ GU C 176 del 23.5.2018, pag. 57.

⁽³⁾ Posizione del Parlamento europeo del 4 aprile 2019 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e posizione del Consiglio in prima lettura del 7 aprile 2020 (GU C 149 del 5.5.2020, pag. 1). Posizione del Parlamento europeo del 9 luglio 2020 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

⁽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) Nella sua proposta dell'8 marzo 2016 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 del trasporto su strada e ha indicato che tali questioni sarebbero affrontate meglio mediante normative specifiche per il settore del trasporto su strada.
- (7) Al fine di garantire l'efficace e proporzionata attuazione della direttiva 96/71/CE nel settore del trasporto su strada, è necessario stabilire norme settoriali che rispecchino le particolarità della forza lavoro ad elevata mobilità del settore del trasporto su strada, garantendo l'equilibrio tra la protezione sociale dei conducenti e la libertà per i trasportatori di prestare servizi transfrontalieri. Le disposizioni relative al distacco dei lavoratori di cui alla direttiva 96/71/CE e all'esecuzione di tali disposizioni di cui alla direttiva 2014/67/UE si applicano al settore del trasporto su strada e dovrebbero essere soggette alle norme specifiche previste dalla presente direttiva.
- (8) A motivo dell'elevato grado di mobilità che caratterizza il settore dei trasporti, i conducenti non sono generalmente distaccati in un altro Stato membro nell'ambito di contratti di servizio per lunghi periodi, come invece accade talvolta in altri settori. È pertanto opportuno definire le circostanze in cui le norme sul distacco di lunga durata di cui alla direttiva 96/71/CE non si applicano a tali conducenti.
- (9) Tali norme settoriali sul distacco dovrebbero basarsi sull'esistenza di un legame sufficiente tra il conducente e il servizio prestato con il territorio dello Stato membro ospitante. Per agevolare l'esecuzione di dette 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.
- (10) Quando un conducente effettua operazioni di trasporto bilaterale dallo Stato membro in cui è stabilita l'impresa («Stato membro di stabilimento») al territorio di un altro Stato membro o di un paese terzo, o di ritorno allo Stato membro di stabilimento, la natura del servizio è strettamente legata allo Stato membro di stabilimento. È possibile che un conducente intraprenda 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 transfrontalieri di trasporto su strada.
- (11) 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, e non esiste pertanto un legame rilevante tra le attività del conducente e lo Stato membro di transito. La qualificazione relativa alla presenza del conducente in transito in uno Stato membro non è quindi condizionata dalle soste connesse, ad esempio, a motivi igienici.
- (12) 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, 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, vi è un legame sufficiente con il territorio di uno Stato membro ospitante e quindi si dovrebbero applicare le norme sul distacco.
- (13) Quando il conducente effettua altri tipi di operazioni, segnatamente trasporti di cabotaggio oppure operazioni di trasporto internazionale non bilaterale, vi è un legame sufficiente con il territorio dello Stato membro ospitante. Tale legame esiste in caso di trasporti di cabotaggio, quali definiti dai regolamenti (CE) n. 1072/2009⁽⁶⁾ e (CE) n. 1073/2009⁽⁷⁾ del Parlamento europeo e del Consiglio, dal momento che l'intera operazione di trasporto ha luogo in uno Stato membro ospitante e il servizio è quindi strettamente legato al territorio dello Stato membro ospitante. Un'operazione di trasporto internazionale non bilaterale è caratterizzata dal fatto che il conducente effettua il trasporto internazionale al di fuori dello Stato membro di stabilimento dell'impresa che dispone il distacco. I servizi prestati sono quindi legati allo Stato membro ospitante interessato anziché allo Stato membro di stabilimento. In tali casi, norme settoriali sono necessarie solo per quanto riguarda gli obblighi amministrativi e le misure di controllo.
- (14) Gli Stati membri dovrebbero provvedere affinché, in linea con la direttiva 2014/67/UE, le condizioni di lavoro e di occupazione di cui all'articolo 3 della direttiva 96/71/CE, previste nelle disposizioni legislative, regolamentari o amministrative nazionali, ovvero da contratti collettivi o arbitrati che, nei loro territori, sono stati dichiarati universalmente applicabili o che si applicano altrimenti conformemente all'articolo 3, paragrafi 1 e 8, della direttiva 96/71/CE, siano rese disponibili in modo accessibile e trasparente per le imprese di trasporto di altri Stati membri e

⁽⁶⁾ 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).

⁽⁷⁾ Regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 88).

per i conducenti distaccati. Ciò dovrebbe comprendere, se del caso, le condizioni di lavoro e di occupazione stabilite da contratti collettivi generalmente applicabili a tutte le imprese simili nella zona geografica interessata. Le informazioni pertinenti dovrebbero in particolare riguardare gli elementi costitutivi della retribuzione resi obbligatori da tali strumenti. Occorre, in linea con la direttiva 2014/67/UE, cercare di coinvolgere le parti sociali.

- (15) I trasportatori dell'Unione devono far fronte a una crescente concorrenza da parte dei trasportatori stabiliti in paesi terzi. È pertanto della massima importanza garantire che i trasportatori dell'Unione non siano oggetto di discriminazioni. Conformemente all'articolo 1, paragrafo 4, della direttiva 96/71/CE, le imprese stabilite in uno Stato non membro non possono beneficiare di un trattamento più favorevole di quello riservato alle imprese stabilite in uno Stato membro. Tale principio dovrebbe applicarsi anche alle norme specifiche sul distacco previste dalla presente direttiva. Dovrebbe, in particolare, applicarsi allorché i trasportatori di paesi terzi effettuino operazioni di trasporto nell'ambito di accordi bilaterali o multilaterali che consentono l'accesso al mercato dell'Unione.
- (16) Il sistema multilaterale di quote della Conferenza europea dei ministri dei trasporti («CEMT») è uno dei principali strumenti che disciplinano l'accesso al mercato dell'Unione da parte di trasportatori di paesi terzi e l'accesso ai mercati dei paesi terzi da parte dei trasportatori dell'Unione. Il numero di permessi assegnati a ciascun paese membro della CEMT è deciso su base annuale. Gli Stati membri devono rispettare l'obbligo di non discriminazione nei confronti delle imprese dell'Unione, anche al momento di concordare le condizioni per l'accesso al mercato dell'Unione nell'ambito della CEMT.
- (17) All'Unione, nel quadro delle sue competenze esterne esclusive, spetta il potere di negoziare e concludere l'Accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada («AETR»). Conformemente all'articolo 2, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽⁸⁾, l'Unione dovrebbe allineare i meccanismi di controllo utilizzabili per controllare il rispetto delle norme sociali nazionali e dell'Unione da parte delle imprese di paesi terzi ai meccanismi di controllo che si applicano alle imprese dell'Unione.
- (18) Le disposizioni della direttiva 96/71/CE relative al distacco dei lavoratori e le disposizioni sugli obblighi amministrativi di cui alla direttiva 2014/67/UE si sono dimostrate difficili da applicare al settore ad elevata mobilità del trasporto su strada. La mancanza di coordinamento delle misure nazionali per l'applicazione e l'esecuzione delle disposizioni in materia di distacco dei lavoratori nel settore del trasporto su strada ha generato incertezza giuridica e oneri amministrativi gravosi per i trasportatori non residenti nell'Unione. Ciò ha prodotto indebite restrizioni alla libertà di fornire servizi transfrontalieri di trasporto su strada con conseguenti effetti negativi sull'occupazione e sulla competitività dei trasportatori. È pertanto necessario armonizzare gli obblighi amministrativi e le misure di controllo. Ciò eviterebbe inoltre che i trasportatori subiscano inutili ritardi.
- (19) 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 nell'Unione, è opportuno stabilire specifici obblighi amministrativi e misure di controllo per il settore del trasporto 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, e al contempo rendere tale compito meno complesso, gli Stati membri dovrebbero poter imporre ai trasportatori su strada solo gli obblighi amministrativi e le misure di controllo specificati nella presente direttiva, adeguati al settore del trasporto su strada.
- (20) Le imprese di trasporto hanno bisogno di certezza giuridica per quanto riguarda le norme e i requisiti cui debbono conformarsi. Tali norme e requisiti dovrebbero essere chiari, comprensibili e facilmente accessibili alle imprese di trasporto e dovrebbero consentire l'effettuazione di controlli efficaci. È importante che le nuove norme non introducano oneri amministrativi inutili e tengano in debito conto gli interessi delle piccole e medie imprese.

⁽⁸⁾ Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1).

- (21) Gli oneri amministrativi e i compiti di gestione dei documenti che incombono ai conducenti dovrebbero essere ragionevoli. Pertanto, alcuni documenti dovrebbero essere disponibili nel veicolo per il controllo su strada, mentre altri documenti dovrebbero essere messi a disposizione, tramite l'interfaccia pubblica connessa al sistema di informazione del mercato interno («IMI»), istituito dal regolamento (UE) n. 1024/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽⁹⁾, dai trasportatori e, ove necessario, dalle autorità competenti dello Stato membro di stabilimento. Le autorità competenti dovrebbero utilizzare il quadro di assistenza reciproca tra gli Stati membri di cui alla direttiva 2014/67/UE.
- (22) Per facilitare il controllo del rispetto delle norme in materia di distacco di cui alla presente direttiva, i trasportatori dovrebbero trasmettere una dichiarazione di distacco alle autorità competenti degli Stati membri in cui distaccano i conducenti.
- (23) Al fine di ridurre gli oneri amministrativi a carico dei trasportatori è necessario semplificare la procedura di invio e di aggiornamento delle dichiarazioni di distacco. La Commissione dovrebbe pertanto sviluppare un'interfaccia pubblica multilingue accessibile ai trasportatori tramite la quale essi possano inviare e aggiornare le informazioni sul distacco e trasmettere all'IMI, ove necessario, altri documenti pertinenti.
- (24) Dato che in alcuni Stati membri le parti sociali svolgono un ruolo essenziale nell'applicazione della legislazione sociale nel settore del trasporto su strada, gli Stati membri dovrebbero poter fornire alle parti sociali nazionali le informazioni pertinenti condivise tramite l'IMI al solo scopo di verificare la conformità alle norme in materia di distacco nel rispetto del regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹⁰⁾. Le informazioni pertinenti dovrebbero essere fornite alle parti sociali tramite mezzi diversi dall'IMI.
- (25) Al fine di garantire condizioni uniformi di attuazione della presente direttiva, è opportuno conferire competenze di esecuzione alla Commissione affinché specifichi le funzionalità dell'interfaccia pubblica connessa all'IMI. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹¹⁾.
- (26) Un'esecuzione adeguata, effettiva e sistematica delle norme in materia di orario di lavoro e tempi di riposo è fondamentale per migliorare la sicurezza stradale, tutelare le condizioni di lavoro dei conducenti e prevenire distorsioni della concorrenza derivanti dalla non conformità alle norme. È pertanto opportuno estendere l'ambito di applicazione degli attuali obblighi di applicazione uniforme stabiliti dalla direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹²⁾ al fine di includere il controllo della conformità alle disposizioni in materia di orario di lavoro di cui alla direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹³⁾.
- (27) Tenuto conto della serie di dati necessari per il controllo del rispetto delle norme sull'orario di lavoro di cui alla direttiva 2002/15/CE, la misura dei controlli su strada dipende dalla messa a punto e dall'introduzione di tecnologie che permettano la copertura di periodi di tempo sufficienti. I controlli su strada dovrebbero essere limitati ad aspetti che possono essere controllati in modo efficace tramite il tachigrafo e il relativo apparecchio di registrazione a bordo, e i controlli approfonditi dovrebbero essere effettuati esclusivamente nei locali delle imprese.
- (28) I controlli su strada dovrebbero essere effettuati in modo efficiente e rapido ed essere portati a termine nel più breve tempo possibile e con un minimo ritardo per i conducenti. Dovrebbe essere operata una chiara distinzione tra gli obblighi dei trasportatori e gli obblighi dei conducenti.

⁽⁹⁾ 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).

⁽¹⁰⁾ Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati) (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1).

⁽¹¹⁾ 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).

⁽¹²⁾ Direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 35).

⁽¹³⁾ 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).

- (29) È opportuno promuovere ulteriormente la cooperazione tra le autorità di controllo degli Stati membri mediante controlli concertati, che gli Stati membri dovrebbero cercare di estendere ai controlli nei locali delle imprese. L'Autorità europea del lavoro, nel cui ambito di attività, come previsto all'articolo 1, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2019/1149 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹⁴⁾, rientra la direttiva 2006/22/CE, potrebbe svolgere un ruolo importante nel fornire assistenza agli Stati membri che effettuano controlli concertati e potrebbe sostenere le iniziative in materia di istruzione e formazione.
- (30) 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.
- (31) Al fine di promuovere una cooperazione amministrativa e uno scambio di informazioni efficaci, il regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹⁵⁾ impone agli Stati membri di interconnettere i rispettivi registri elettronici nazionali (REN) attraverso il sistema dei registri europei delle imprese di trasporto su strada (*European Registers of Road Transport Undertakings* — ERRU). Le informazioni accessibili tramite tali sistemi nei controlli su strada dovrebbero essere ampliate.
- (32) Per facilitare e migliorare la comunicazione tra gli Stati membri, garantire un'applicazione più uniforme delle norme sociali nel settore del trasporto e agevolare il rispetto, da parte dei trasportatori su strada, degli obblighi amministrativi al momento del distacco dei conducenti, la Commissione dovrebbe sviluppare uno o più nuovi moduli per l'IMI. È importante che l'IMI consenta di controllare la validità delle dichiarazioni di distacco durante i controlli su strada.
- (33) Lo scambio di informazioni nel contesto di una cooperazione amministrativa efficace e dell'assistenza reciproca tra Stati membri dovrebbe essere conforme alle norme in materia di protezione dei dati personali di cui ai regolamenti (UE) 2016/679 e (UE) 2018/1725 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹⁶⁾. Lo scambio di informazioni attraverso l'IMI dovrebbe essere conforme altresì al regolamento (UE) n. 1024/2012.
- (34) Al fine di migliorare l'efficacia, l'efficienza e la coerenza dell'applicazione, è opportuno definire le caratteristiche e ampliare l'utilizzo degli attuali sistemi nazionali di classificazione del rischio. L'accesso ai dati contenuti nei sistemi di classificazione del rischio consentirebbe alle autorità competenti per il controllo dello Stato membro interessato controlli più mirati presso i trasportatori inadempienti. Una formula comune per il calcolo del fattore di rischio di un'impresa di trasporto dovrebbe contribuire a un più equo trattamento dei trasportatori durante i controlli.
- (35) A seguito dell'entrata in vigore del trattato di Lisbona, le competenze attribuite alla Commissione dalla direttiva 2006/22/CE dovrebbero essere allineate agli articoli 290 e 291 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).
- (36) Al fine di garantire condizioni uniformi di attuazione della direttiva 2006/22/CE, dovrebbero essere attribuite alla Commissione competenze di esecuzione per aumentare al 4 % la percentuale minima dei giorni di lavoro effettivo dei conducenti controllata dagli Stati membri; per chiarire ulteriormente le definizioni delle categorie di statistiche da raccogliere; per designare un organismo per la promozione attiva dello scambio di dati, di conoscenze e di informazioni tra gli Stati membri; per la definizione di una formula comune di calcolo del fattore di rischio di un'impresa; per stabilire linee guida sulle migliori pratiche di applicazione; per stabilire un approccio comune per la registrazione e il controllo di periodi di «altre mansioni» e per la registrazione e il controllo dei periodi di almeno una settimana durante i quali il conducente non si trova sul veicolo e non è in grado di svolgere alcuna attività con tale veicolo; e per promuovere un approccio comune all'attuazione di tale direttiva, per incoraggiare un approccio coerente tra le autorità di controllo e un'interpretazione armonizzata del regolamento (CE) n. 561/2006 tra le

⁽¹⁴⁾ Regolamento (UE) 2019/1149 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che istituisce un'Autorità europea del lavoro, che modifica i regolamenti (CE) n. 883/2004, (UE) n. 492/2011 e (UE) 2016/589 e abroga la decisione (UE) 2016/344 (GU L 186 dell'11.7.2019, pag. 21).

⁽¹⁵⁾ 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).

⁽¹⁶⁾ Regolamento (UE) 2018/1725 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2018, sulla tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni, degli organi e degli organismi dell'Unione e sulla libera circolazione di tali dati, e che abroga il regolamento (CE) n. 45/2001 e la decisione n. 1247/2002/CE (GU L 295 del 21.11.2018, pag. 39).

autorità di controllo e facilitare il dialogo tra il settore dei trasporti e le autorità di controllo. In particolare, nell'adottare atti di esecuzione per l'elaborazione di una formula comune di calcolo del fattore di rischio di un'impresa, la Commissione dovrebbe assicurare la parità di trattamento fra le imprese nel tener conto dei criteri specificati nella presente direttiva. È altresì opportuno che tali competenze di esecuzione siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011.

- (37) Al fine di riflettere l'evoluzione delle migliori prassi per quanto riguarda i controlli e le dotazioni standard a disposizione delle unità di controllo e di stabilire o aggiornare la valutazione della gravità delle infrazioni dei regolamenti (CE) n. 561/2006 o (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹⁷⁾, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE riguardo alle modifiche da apportare, rispettivamente, agli allegati I, II e III della direttiva 2006/22/CE. 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⁽¹⁸⁾. 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.
- (38) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la direttiva 2006/22/CE.
- (39) Le imprese di trasporto sono destinatarie di alcune norme speciali in materia di distacco e, sono responsabili di eventuali infrazioni di tali norme da loro commesse. Tuttavia, al fine di evitare abusi da parte di imprese che ottengono appalti di servizi di trasporto da trasportatori di merci su strada, gli Stati membri dovrebbero anche stabilire norme chiare e prevedibili in materia di sanzioni per i caricatori, gli spedizionieri, i contraenti e i subcontraenti, qualora questi fossero o, alla luce di tutte le circostanze del caso, avrebbero dovuto essere, a conoscenza del fatto che i servizi di trasporto da essi commissionati comportano infrazioni delle norme speciali in materia di distacco.
- (40) Per garantire condizioni di concorrenza leale e di parità per i lavoratori e le imprese, occorre compiere progressi verso un'applicazione intelligente e fornire tutto il sostegno possibile al fine di introdurre e utilizzare appieno i sistemi di classificazione del rischio.
- (41) La Commissione dovrebbe valutare l'impatto dell'applicazione e dell'esecuzione delle norme sul distacco dei lavoratori nel settore del trasporto su strada e presentare al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sui risultati di tale valutazione, eventualmente corredata di una proposta legislativa.
- (42) Poiché gli obiettivi della presente direttiva, vale a dire assicurare, da un lato, condizioni di lavoro adeguate e la protezione sociale dei conducenti e, dall'altro, condizioni commerciali e concorrenziali eque per i trasportatori, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della portata e degli effetti della presente direttiva, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (43) Le misure nazionali di recepimento della presente direttiva dovrebbero applicarsi a decorrere dalla data corrispondente a 18 mesi dopo la data di entrata in vigore della presente direttiva. La direttiva (UE) 2018/957 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹⁹⁾ si applica al settore del trasporto su strada, conformemente all'articolo 3, paragrafo 3, della stessa direttiva dal 2 febbraio 2022,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Norme specifiche relative al distacco dei conducenti

1. Il presente articolo stabilisce norme specifiche in merito a taluni aspetti della direttiva 96/71/CE per quanto riguarda il distacco di conducenti nel settore del trasporto su strada e della direttiva 2014/67/UE per quanto riguarda gli obblighi amministrativi e le misure di controllo per il distacco dei conducenti.

⁽¹⁷⁾ 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).

⁽¹⁸⁾ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

⁽¹⁹⁾ Direttiva (UE) 2018/957 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 28 giugno 2018, recante modifica della direttiva 96/71/CE relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi (GU L 173 del 9.7.2018, pag. 16).

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

3. Fatto salvo l'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 96/71/CE, un conducente non è considerato distaccato ai fini della direttiva 96/71/CE quando effettua operazioni di trasporto bilaterale con riguardo alle merci.

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

A decorrere dal 2 febbraio 2022, ossia la data a decorrere dalla quale i conducenti sono tenuti, a norma dell'articolo 34, paragrafo 7, del regolamento (UE) n. 165/2014, a registrare manualmente i dati relativi agli attraversamenti di frontiera, gli Stati membri applicano anche l'esenzione per le operazioni di trasporto bilaterale di cui al primo e secondo comma del presente paragrafo, laddove, in aggiunta a un'operazione di trasporto bilaterale, il conducente effettui una sola attività di carico e/o scarico negli Stati membri o paesi terzi che attraversa, a condizione che il conducente non effettui operazioni di carico e scarico di merci nello stesso Stato membro.

Se un'operazione di trasporto bilaterale partita dallo Stato membro di stabilimento durante la quale non è stata effettuata alcuna attività aggiuntiva, è seguita da un'operazione di trasporto bilaterale verso lo Stato membro di stabilimento, l'esenzione per le attività aggiuntive di cui al terzo comma si applica fino a un massimo di due attività aggiuntive di carico e/o scarico, alle condizioni di cui al terzo comma.

Le esenzioni per attività aggiuntive di cui al terzo e quarto comma del presente paragrafo si applicano solo fino alla data a decorrere dalla quale i tachigrafi intelligenti conformi con la registrazione degli attraversamenti di frontiera e delle attività aggiuntive di cui all'articolo 8, paragrafo 1, primo comma, del regolamento (UE) n. 165/2014 debbano essere installati nei veicoli immatricolati in uno Stato membro per la prima volta, come specificato all'articolo 8, paragrafo 1, quarto comma, di detto regolamento. A decorrere da tale data, le esenzioni per attività aggiuntive di cui al terzo e quarto comma del presente paragrafo si applicano unicamente ai conducenti che utilizzano veicoli dotati di tachigrafi intelligenti come previsto agli articoli 8, 9 e 10 di detto regolamento.

4. Fatto salvo l'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 96/71/CE, un conducente non è considerato distaccato ai fini di cui alla direttiva 96/71/CE quando effettua operazioni di trasporto bilaterali con riguardo a passeggeri.

Ai fini della presente direttiva, un'operazione di trasporto bilaterale nell'ambito di un trasporto internazionale occasionale o regolare di passeggeri, ai sensi del regolamento (CE) n. 1073/2009, avviene quando un conducente effettua una delle operazioni seguenti:

- a) fa salire passeggeri nello Stato membro di stabilimento e li fa scendere in un altro Stato membro o in un paese terzo;
- b) fa salire passeggeri in uno Stato membro o in un paese terzo e li fa scendere nello Stato membro di stabilimento; o
- c) fa salire e scendere i passeggeri nello Stato membro di stabilimento al fine di effettuare escursioni locali in un altro Stato membro o in un paese terzo, conformemente al regolamento (CE) n. 1073/2009.

A decorrere dal 2 febbraio 2022, ossia la data in cui i conducenti sono tenuti, a norma dell'articolo 34, paragrafo 7, del regolamento (UE) n. 165/2014, a registrare manualmente gli attraversamenti di frontiera, gli Stati membri applicano l'esenzione per operazioni di trasporto bilaterale, con riguardo al trasporto di passeggeri, di cui al primo e secondo comma del presente paragrafo, anche quando, in aggiunta all'effettuazione di un'operazione di trasporto bilaterale, il conducente fa altresì salire passeggeri una volta e/o scendere passeggeri una volta negli Stati membri o paesi terzi che attraversa, a condizione che non offra servizi di trasporto passeggeri tra due luoghi all'interno dello Stato membro attraversato. Lo stesso vale per il viaggio di ritorno.

L'esenzione per le attività aggiuntive di cui al terzo comma del presente paragrafo si applica solo a decorrere dalla data in cui i tachigrafi intelligenti conformi con l'obbligo di registrazione degli attraversamenti di frontiera e delle attività aggiuntive di cui all'articolo 8, paragrafo 1, primo comma, del regolamento (UE) n. 165/2014 debbano essere installati nei veicoli immatricolati in uno Stato membro per la prima volta, ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 1, quarto comma, di detto regolamento. A decorrere da tale data, l'esenzione per le attività aggiuntive di cui al terzo comma del presente paragrafo si applica unicamente ai conducenti che utilizzano veicoli dotati di tachigrafi intelligenti come previsto agli articoli 8, 9 e 10 di detto regolamento.

5. Fatto salvo l'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 96/71/CE, un conducente non è considerato distaccato ai fini della direttiva 96/71/CE quando transiti attraverso il territorio di uno Stato membro senza effettuare operazioni di carico o di scarico merci e senza far salire o scendere passeggeri.

6. Fatto salvo l'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 96/71/CE, un conducente non è considerato distaccato ai fini della direttiva 96/71/CE quando effettui il tragitto stradale iniziale o terminale di un'operazione di trasporto combinato quale definita nella direttiva 92/106/CEE del Consiglio⁽²⁰⁾, se il tragitto stradale consiste di per sé in un'operazione di trasporto bilaterale ai sensi del paragrafo 3 del presente articolo.

7. Un conducente che effettua operazioni 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.

8. Ai fini dell'articolo 3, paragrafo 1 bis, della direttiva 96/71/CE, si ritiene che il distacco abbia termine nel momento in cui il conducente lascia lo Stato membro ospitante nell'esecuzione di un trasporto internazionale di merci o di passeggeri. Detto periodo di distacco non è cumulato con i precedenti periodi di distacco nel quadro di siffatti trasporti internazionali effettuati dallo stesso conducente o di un altro conducente che sostituisce.

9. Gli Stati membri provvedono affinché, in conformità della direttiva 2014/67/UE, le condizioni di lavoro e di occupazione di cui all'articolo 3 della direttiva 96/71/CE, previste nelle disposizioni legislative, regolamentari o amministrative nazionali, ovvero da contratti collettivi o arbitrati che, nei loro territori, sono stati dichiarati universalmente applicabili o che si applicano altrimenti conformemente all'articolo 3, paragrafi 1 e 8, della direttiva 96/71/CE, siano rese disponibili in modo accessibile e trasparente per le imprese di trasporto di altri Stati membri e per i conducenti distaccati. Le informazioni pertinenti riguardano in particolare gli elementi costitutivi della retribuzione resi obbligatori da tali strumenti, tra cui, se del caso, i contratti collettivi generalmente applicabili a tutte le imprese analoghe nella zona geografica interessata.

10. Le imprese di trasporto stabilite in Stati che non sono Stati membri non beneficiano di un trattamento più favorevole di quello riservato alle imprese stabilite in uno Stato membro, anche quando effettuano operazioni di trasporto in virtù di accordi bilaterali o multilaterali che consentono l'accesso al mercato dell'Unione o a parti di esso.

11. 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 stabilito in un altro Stato membro di trasmettere una dichiarazione di distacco alle autorità nazionali competenti di uno Stato membro in cui il conducente è distaccato, 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. La dichiarazione di distacco contiene le informazioni seguenti:

- i) l'identità del trasportatore, ove disponibile, almeno sotto forma di numero della licenza comunitaria qualora tale numero sia disponibile;
- ii) i recapiti di un gestore dei trasporti o di un'altra persona 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) l'identità, l'indirizzo del luogo di residenza e il numero della patente di guida del conducente;
- iv) la data di inizio del contratto di lavoro del conducente e la legge ad esso applicabile;
- v) la data di inizio e di fine del distacco previste;
- vi) il numero di targa dei veicoli a motore;
- vii) l'indicazione se i servizi di trasporto effettuati sono trasporto di merci, trasporto di passeggeri, trasporto internazionale o trasporto di cabotaggio;

b) l'obbligo, per il trasportatore, di assicurare che il conducente abbia a disposizione in formato cartaceo o elettronico e, per il conducente, di conservare e mettere a disposizione, su richiesta in sede di controllo su strada:

- i) una copia della dichiarazione di distacco trasmessa tramite l'IMI;

⁽²⁰⁾ Direttiva 92/106/CEE del Consiglio, del 7 dicembre 1992, relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri (GU L 368 del 17.12.1992, pag. 38).

- ii) la prova 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, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1072/2009;
 - iii) le registrazioni del tachigrafo, in particolare i simboli 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 di trasmettere, tramite l'interfaccia pubblica connessa all'IMI, dopo il periodo di distacco, su richiesta diretta delle autorità competenti degli Stati membri in cui ha avuto luogo il distacco, copie dei documenti di cui alla lettera b), punti ii) e iii), del presente paragrafo, nonché della documentazione riguardante la retribuzione percepita dal conducente relativamente al periodo di distacco, il contratto di lavoro o un documento equivalente ai sensi dell'articolo 3 della direttiva 91/533/CEE del Consiglio ⁽²¹⁾, i prospetti orari relativi alle attività di lavoro del conducente e le prove del pagamento.

Il trasportatore invia la documentazione mediante l'interfaccia pubblica connessa all'IMI entro otto settimane dalla data della richiesta. Qualora il trasportatore non presenti la documentazione richiesta entro detto termine, le autorità competenti dello Stato membro in cui ha avuto luogo il distacco possono chiedere, tramite l'IMI, l'assistenza delle autorità competenti dello Stato membro di stabilimento, in conformità degli articoli 6 e 7 della direttiva 2014/67/UE. Ove sia presentata tale richiesta di assistenza reciproca, le autorità competenti degli Stati membri di stabilimento del trasportatore hanno accesso alla dichiarazione di distacco e alle altre informazioni pertinenti presentate dal trasportatore mediante l'interfaccia pubblica connessa all'IMI.

Le autorità competenti degli Stati membri di stabilimento provvedono a fornire alle autorità competenti dello Stato membro ove ha avuto luogo il distacco la documentazione richiesta tramite l'IMI entro 25 giorni lavorativi dalla data della richiesta di assistenza reciproca.

Per accertare se il conducente non debba essere considerato distaccato, ai sensi dei paragrafi 3 e 4 del presente articolo, 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 internazionale pertinente, come ad esempio la lettera di vettura elettronica (e-CMR) o le prove di cui all'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1072/2009, e le registrazioni del tachigrafo di cui alla lettera b), punto iii), del presente paragrafo.

12. A fini di controllo, il trasportatore provvede a tenere aggiornate nell'interfaccia pubblica connessa all'IMI le dichiarazioni di distacco di cui al paragrafo 11, lettera a).

13. Le informazioni contenute nelle dichiarazioni di distacco sono conservate nel repertorio dell'IMI, ai fini dei controlli, per un periodo di 24 mesi.

Uno Stato membro può consentire all'autorità competente di fornire alle parti sociali nazionali tramite mezzi diversi dall'IMI le informazioni pertinenti disponibili nell'ambito dell'IMI, nella misura necessaria ai fini del controllo della conformità alle norme in materia di distacco e conformemente alla legislazione e alle prassi nazionali, a condizione che:

- a) le informazioni riguardino un distacco nel territorio dello Stato membro interessato;
- b) le informazioni siano utilizzate esclusivamente ai fini dell'applicazione delle norme in materia di distacco; e
- c) il trattamento dei dati sia effettuato in conformità del regolamento (UE) 2016/679.

14. Entro il 2 febbraio 2021, la Commissione specifica, mediante atto di esecuzione, le funzionalità dell'interfaccia pubblica connessa all'IMI. Tale atto di esecuzione è adottato secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 4, paragrafo 2.

15. Gli Stati membri evitano inutili ritardi nell'attuazione delle misure di controllo che potrebbero incidere sulla durata e sulle date del distacco.

⁽²¹⁾ 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).

16. Le autorità competenti degli Stati membri collaborano strettamente, si prestano reciproca assistenza e si scambiano tutte le informazioni pertinenti, secondo le condizioni previste dalla direttiva 2014/67/UE e dal regolamento (CE) n. 1071/2009.

Articolo 2

Modifica della direttiva 2006/22/CE

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 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:

«Articolo 1

Oggetto

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

(*) Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1).

(**) 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. I controlli su strada relativi all'osservanza della direttiva 2002/15/CE sono limitati agli aspetti che possono essere efficacemente controllati tramite il tachigrafo e il relativo apparecchio di controllo. Un controllo approfondito dell'osservanza della direttiva 2002/15/CE può essere effettuato solo presso i locali dell'impresa.»;

b) al paragrafo 3, il primo comma e il secondo comma sono sostituiti dai seguenti:

«Ciascuno Stato membro organizza i controlli in modo che sia controllato almeno il 3 % dei giorni di lavoro dei conducenti di veicoli che rientrano nell'ambito di applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014. 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, prima della conclusione del controllo su strada, le eventuali prove che risultano essere mancanti a bordo; ciò non pregiudica gli obblighi del conducente di garantire l'uso corretto delle apparecchiature tachigrafiche.

Dal 1° gennaio 2012, la Commissione può, mediante un atto di esecuzione, aumentare la percentuale minima al 4 %, a condizione che, dalle statistiche raccolte ai sensi dell'articolo 3 risulti che, in media, oltre il 90 % della totalità dei veicoli controllati sono muniti di un tachigrafo digitale. Nell'adottare tale decisione, la Commissione tiene altresì conto dell'efficacia delle misure di controllo esistenti, in particolare della disponibilità di dati del tachigrafo digitale nei locali delle imprese. Tale atto di esecuzione è adottato secondo la procedura di esame di cui all'articolo 12, paragrafo 2.»;

c) è inserito il paragrafo seguente:

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

d) 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, e indica se siano stati trasportati passeggeri o merci.»;

4) il quinto comma dell'articolo 3 è sostituito dal seguente:

«La Commissione, se necessario, chiarisce ulteriormente, mediante atti di esecuzione, le definizioni delle categorie di cui alle lettere a) e b) del primo comma. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 12, paragrafo 2.»;

5) l'articolo 5 è sostituito dal seguente:

«Articolo 5

Controlli concertati

Gli Stati membri effettuano, almeno sei volte l'anno, controlli concertati per controllare su strada i conducenti e i veicoli oggetto dei regolamenti (CE) n. 561/2006 o (UE) n. 165/2014. Gli Stati membri si impegnano inoltre ad organizzare controlli concertati nei locali delle imprese.

Tali controlli concertati sono effettuati contemporaneamente dalle autorità di controllo di due o più Stati membri, che operano ciascuna sul proprio territorio.»;

6) 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.»;

7) l'articolo 7 è modificato come segue:

a) il paragrafo 1 è modificato come segue:

i) la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) trasmettere alla Commissione i dati statistici biennali, ai sensi dell'articolo 17 del regolamento (CE) n. 561/2006;»;

ii) è aggiunta la lettera seguente:

«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.»;

b) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. Lo scambio di dati, di conoscenze e di informazioni tra gli Stati membri è promosso soprattutto, ma non esclusivamente, tramite il comitato di cui all'articolo 12, paragrafo 1, e tutti gli altri organismi che la Commissione può designare mediante atti di esecuzione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 12, paragrafo 2.»;

8) l'articolo 8 è sostituito dal seguente:

«Articolo 8

Scambio di informazioni

1. Le informazioni comunicate bilateralmente ai sensi dell'articolo 22, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 561/2006 sono scambiate anche tra gli organismi designati notificati alla Commissione ai sensi dell'articolo 7 della presente direttiva:

- a) almeno una volta ogni sei mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva;
- b) in singoli casi, su richiesta motivata di uno Stato membro.

2. Uno Stato membro fornisce le informazioni richieste da un altro Stato membro a norma del paragrafo 1, lettera b), entro 25 giorni lavorativi dal ricevimento della richiesta. Un termine più breve può essere concordato tra gli Stati membri. In casi urgenti o che richiedono solo la mera consultazione 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 non sia sufficientemente motivata, ne informa lo Stato membro richiedente entro dieci giorni lavorativi dalla data di ricevimento della richiesta. Lo Stato membro richiedente è tenuto a motivare la richiesta. Qualora lo Stato membro richiedente non sia in grado di motivare la richiesta, la richiesta può essere respinta dallo Stato membro che ha ricevuto la richiesta.

Laddove sia difficoltoso o impossibile dare 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 dal ricevimento della richiesta e spiega i motivi a debita giustificazione di tale difficoltà o impossibilità. Gli Stati membri interessati intraprendono discussioni al fine di trovare una soluzione.

In caso di ritardi persistenti nella trasmissione delle informazioni allo Stato membro nel cui territorio il lavoratore è distaccato, la Commissione ne è informata e adotta le misure appropriate.

3. 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 del Parlamento europeo e del Consiglio (*). Ciò non si applica alle informazioni che gli Stati membri si scambiano mediante consultazione diretta dei registri elettronici nazionali di cui all'articolo 16, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio (**).

(*) 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).

(**) 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).»

9) 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.

Entro il 2 giugno 2021 la Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, una formula comune per calcolare il fattore di rischio di un'impresa. Tale formula comune prende in considerazione il numero, la gravità e la frequenza delle infrazioni, nonché i risultati dei controlli in cui non sono state rilevate infrazioni 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 di esame di cui all'articolo 12, paragrafo 2, della presente direttiva.»

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

c) 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.

Al fine di determinare o aggiornare la valutazione della gravità delle infrazioni del regolamento (CE) n. 561/2006 o del regolamento (UE) n. 165/2014, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 15 bis della presente direttiva, per modificare l'allegato III al fine di tenere conto degli sviluppi normativi e delle considerazioni relative alla sicurezza stradale.

La categoria relativa alle infrazioni più gravi 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.»

d) sono aggiunti i paragrafi seguenti:

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

5. Conformemente all'articolo 16, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1071/2009, gli Stati membri mettono a disposizione delle autorità competenti di altri Stati membri le informazioni contenute nel sistema nazionale di classificazione del rischio direttamente accessibile tramite i registri elettronici nazionali interoperabili di cui all'articolo 16 di tale regolamento.»

10) l'articolo 11 è modificato come segue:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. La Commissione, mediante atti di esecuzione, definisce gli orientamenti sulle migliori prassi in materia di controlli. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 12, comma 2.

Tali orientamenti sono pubblicati in una relazione biennale della Commissione.»

b) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. La Commissione, mediante atti di esecuzione, stabilisce un approccio comune per la registrazione e il controllo dei periodi di "altre mansioni", quali definiti all'articolo 4, lettera e), del regolamento (CE) n. 561/2006, ivi compresi la forma della registrazione e i casi specifici in cui deve avere luogo, nonché per la registrazione e il controllo dei periodi di almeno una settimana durante i quali il conducente non si trova sul veicolo e non è in grado di svolgere alcuna attività con tale veicolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 12, paragrafo 2, della presente direttiva.»

11) gli articoli da 12 a 15 sono sostituiti dai seguenti:

«Articolo 12

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 42, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 165/2014. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio (*).

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.

Articolo 13

Misure di esecuzione

La Commissione adotta, su richiesta di uno Stato membro o di propria iniziativa, misure di esecuzione aventi, in particolare, gli obiettivi seguenti:

- a) promuovere un'impostazione comune per l'applicazione della presente direttiva;
- b) favorire la coerenza dei metodi e un'interpretazione armonizzata del regolamento (CE) n. 561/2006 tra le autorità di controllo;
- c) agevolare il dialogo tra il settore dei trasporti e le autorità di controllo.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 12, comma 2, della presente direttiva.

Articolo 14

Negoziati con paesi terzi

Al fine dell'applicazione di una normativa equivalente a quella prevista dalla presente direttiva, l'Unione avvia negoziati con i paesi terzi interessati non appena essa sia entrata in vigore.

In attesa della conclusione di tali negoziati, gli Stati membri trasmettono alla Commissione informazioni sui controlli effettuati sui veicoli dei paesi terzi come indicato all'articolo 17, del regolamento (CE) n. 561/2006.

Articolo 15

Aggiornamento degli allegati

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 15 bis al fine di modificare gli allegati I e II per introdurre i necessari adeguamenti che riflettano l'evoluzione delle migliori prassi.

(*) 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).;

12) è inserito l'articolo seguente:

«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 dal 1° agosto 2020. 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.»;

13) l'allegato I è così modificato:

a) la parte A è modificata come segue:

i) i punti 1) e 2) sono sostituiti dai seguenti:

- «1) i periodi di guida giornalieri e settimanali, le interruzioni di lavoro e i periodi di riposo giornalieri e settimanali; i fogli di registrazione dei giorni precedenti, che devono trovarsi a bordo del veicolo, conformemente all'articolo 36, paragrafi 1 e 2, del regolamento (UE) n. 165/2014 e/o i dati memorizzati per lo stesso periodo nella carta del conducente e/o nella memoria dell'apparecchio di controllo in conformità dell'allegato II della presente direttiva e/o sui tabulati;
- 2) per il periodo di cui all'articolo 36, paragrafi 1 e 2, del regolamento (UE) n. 165/2014, gli eventuali superamenti della velocità autorizzata del veicolo, definiti come ogni periodo di durata superiore a un minuto durante il quale la velocità del veicolo supera 90 km orari per i veicoli della categoria N₃ o 105 km orari per i veicoli della categoria M₃ (categorie N₃ e M₃ quali definite nella direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (*));

(*) Direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (direttiva quadro) (GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1).»;

ii) il punto 4) è sostituito dal seguente:

- «4) il corretto funzionamento dell'apparecchio di controllo (verifica di eventuali manipolazioni dell'apparecchio e/o della carta del conducente e/o dei fogli di registrazione) oppure, se del caso, la presenza dei documenti indicati all'articolo 16, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 561/2006.»;

iii) è aggiunto il punto seguente:

- «6) la durata massima della settimana lavorativa estesa a sessanta ore di cui all'articolo 4, lettera a), della direttiva 2002/15/CE; altri orari lavorativi settimanali di cui agli articoli 4 e 5 della direttiva 2002/15/CE, solo laddove la tecnologia consenta di effettuare controlli efficaci.»;

b) la parte B è modificata come segue:

i) al primo comma sono aggiunti i punti seguenti:

- «4) l'osservanza della durata massima media settimanale della prestazione di lavoro, dei riposi intermedi e degli obblighi 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.»;

ii) il secondo comma è sostituito dal seguente:

«Nel caso sia accertata un'infrazione durante la catena di trasporto, gli Stati membri possono, se opportuno, verificare la corresponsabilità di altri soggetti che hanno istigato o in altro modo contribuito a commettere tale infrazione, ad esempio speditori, spedizionieri o contraenti, compresa la verifica che i contratti per la fornitura di servizi di trasporto siano conformi alle disposizioni dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014.».

Articolo 3

Modifica del regolamento (UE) n. 1024/2012

All'allegato del regolamento (UE) n. 1024/2012 sono aggiunti i punti seguenti:

- 13. 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 relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio (*): articolo 8.
14. Direttiva (UE) 2020/1057 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che stabilisce 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 la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda gli obblighi di applicazione e il regolamento (UE) n. 1024/2012 (**): articolo 1, paragrafo 14.

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

(**) GU L 249 del 31.7.2020, pag. 49.

Articolo 4

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 42, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 165/2014. 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 5

Sanzioni

1. Gli Stati membri stabiliscono norme sulle sanzioni nei confronti di speditori, spedizionieri, contraenti e subcontraenti per mancata osservanza delle disposizioni nazionali adottate ai sensi dell'articolo 1, 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 di tali disposizioni.
2. Gli Stati membri stabiliscono la disciplina delle sanzioni applicabili alle infrazioni delle disposizioni nazionali adottate ai sensi dell'articolo 1 e adottano tutte le misure necessarie per assicurarne l'attuazione. Le sanzioni previste devono essere effettive, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie.

Articolo 6

Applicazione intelligente

Fatta salva la direttiva 2014/67/UE e al fine di progredire nell'esecuzione degli obblighi previsti all'articolo 1 della presente direttiva, gli Stati membri provvedono affinché nel loro territorio sia applicata una coerente strategia di esecuzione a livello nazionale. Tale strategia si concentra sulle imprese che presentano un fattore di rischio elevato, di cui all'articolo 9 della direttiva 2006/22/CE.

Articolo 7

Valutazione

1. La Commissione valuta l'attuazione della presente direttiva, in particolare gli effetti dell'articolo 1, entro il 31 dicembre 2025 e presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'applicazione della presente direttiva. La relazione della Commissione è corredata, se del caso, di una proposta legislativa. La relazione è pubblicata.
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. Le risultanze della valutazione sono, se del caso, accompagnate dalle pertinenti proposte.

*Articolo 8***Formazione**

Gli Stati membri cooperano per fornire istruzione e formazione alle autorità di controllo sulla base degli attuali sistemi di applicazione delle norme.

I datori di lavoro sono responsabili di garantire che i rispettivi conducenti acquisiscano conoscenze in merito ai loro diritti e obblighi derivanti dalla presente direttiva.

*Articolo 9***Recepimento**

1. Entro il 2 febbraio 2022, gli Stati membri adottano e pubblicano le misure legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Essi applicano tali misure a decorrere dal 2 febbraio 2022.

Le misure 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 principali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

*Articolo 10***Entrata in vigore**

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

*Articolo 11***Destinatari**

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il 15 luglio 2020

Per il Parlamento europeo

Il presidente

D.M. SASSOLI

Per il Consiglio

La presidente

J. KLOECKNER

I

(Atti legislativi)

REGOLAMENTI

**REGOLAMENTO (UE) 2020/1054 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
del 15 luglio 2020**

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

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato delle regioni ⁽²⁾,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ⁽³⁾,

considerando quanto segue:

- (1) Buone condizioni di lavoro per i conducenti e condizioni commerciali eque per le imprese di trasporto su strada sono di fondamentale importanza per rendere il settore del trasporto su strada sicuro, efficiente e socialmente responsabile, nonché per garantire la non discriminazione e attrarre lavoratori qualificati. Per facilitare tale processo è essenziale che le norme in materia sociale dell'Unione in tale settore siano chiare, proporzionate e adeguate allo scopo, di facile applicazione ed esecuzione e che siano attuate in modo effettivo e sistematico in tutta l'Unione.
- (2) La valutazione dell'efficacia e dell'efficienza dell'attuazione delle norme in materia sociale vigenti nel settore dei trasporti stradali, in particolare del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁴⁾, ha messo in luce alcune carenze nell'attuazione del quadro giuridico. La scarsa chiarezza delle norme in materia di periodi di riposo settimanale, di strutture per il riposo e di interruzioni in situazione di multipresenza, nonché l'assenza di norme relative al ritorno dei conducenti al loro domicilio sono state fonte di interpretazioni e pratiche di esecuzione divergenti da uno Stato membro all'altro. Diversi Stati membri di recente hanno adottato misure unilaterali che hanno ulteriormente aggravato l'incertezza giuridica e la disparità di trattamento dei conducenti e dei trasportatori. Tuttavia, i periodi di guida massimi giornalieri e settimanali sono efficaci per migliorare le condizioni sociali dei conducenti e la sicurezza stradale in generale. Per garantire il rispetto delle norme, sono necessari sforzi continui.

⁽¹⁾ GU C 197 dell'8.6.2018, pag. 45.

⁽²⁾ GU C 176 del 23.5.2018, pag. 57.

⁽³⁾ Posizione del Parlamento europeo del 4 aprile 2019 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e posizione del Consiglio in prima lettura del 7 aprile 2020 (GU C 151 del 6.5.2020, pag. 1). Posizione del Parlamento europeo del 9 luglio 2020 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

⁽⁴⁾ Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1).

- (3) Al fine di promuovere la sicurezza stradale, è importante incoraggiare le imprese di trasporto ad adottare una cultura della sicurezza che sia rispettata a tutti i livelli. In particolare, al fine di impedire infrazioni delle norme relative alla guida e al riposo o evitare che sia messa a repentaglio la sicurezza stradale, non dovrebbe essere consentito associare la retribuzione basata sui risultati al tempo necessario per il trasporto dei passeggeri verso le loro destinazioni o per la consegna delle merci.
- (4) La valutazione ex post del regolamento (CE) n. 561/2006 ha confermato che l'esecuzione inefficace e incoerente delle norme in materia sociale dell'Unione è avvenuta principalmente a causa della scarsa chiarezza delle stesse, a un uso inefficiente e difforme degli strumenti di controllo e all'insufficiente cooperazione amministrativa fra gli Stati membri.
- (5) Per maggiore chiarezza e coerenza è opportuno definire l'esenzione dall'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006 per l'uso non commerciale di un veicolo.
- (6) Norme chiare, adeguate, proporzionate ed eseguite in modo uniforme sono anche essenziali per conseguire gli obiettivi strategici di migliorare le condizioni di lavoro dei conducenti e, in particolare, assicurare una concorrenza non distorta ed equa fra i trasportatori, nonché di contribuire a migliorare la sicurezza stradale per tutti gli utenti della strada.
- (7) Gli obblighi vigenti in materia di interruzioni si sono rivelati inadeguati e poco pratici per i conducenti in condizione di multipresenza. È pertanto opportuno adattare l'obbligo relativo alla registrazione delle interruzioni alle specificità dei trasporti effettuati da conducenti in multipresenza, senza compromettere la sicurezza del conducente e la sicurezza stradale.
- (8) I conducenti che effettuano trasporti internazionali di merci a lunga distanza trascorrono lunghi periodi lontano da casa. Gli obblighi vigenti in materia di riposo settimanale regolare potrebbero prolungare senza necessità tali periodi. È pertanto auspicabile adattare le disposizioni relative ai periodi di riposo settimanale regolare in modo che risulti più facile per i conducenti effettuare le operazioni di trasporto internazionale rispettando le norme, raggiungere il proprio domicilio per il loro periodo di riposo settimanale regolare e compensare completamente tutti i periodi di riposo settimanale ridotti. Date le differenze tra il trasporto di passeggeri e quello di merci, questa possibilità non dovrebbe applicarsi ai conducenti allorché effettuano il trasporto di passeggeri.
- (9) La flessibilità nella programmazione dei periodi di riposo dei conducenti dovrebbe essere sempre trasparente e prevedibile per il conducente, senza mai compromettere la sicurezza stradale – per via dell'innalzamento del livello di fatica dei conducenti – né deteriorare le condizioni di lavoro. Tale flessibilità non dovrebbe quindi alterare l'orario di lavoro vigente del conducente o il periodo di guida massimo quindicinale e dovrebbe essere soggetta a norme più severe riguardanti la compensazione dei periodi di riposo ridotti.
- (10) Al fine di evitare un uso improprio di detta flessibilità, è essenziale definirne chiaramente l'ambito di applicazione così come prevedere controlli adeguati. Tale ambito di applicazione dovrebbe dunque limitarsi a quei conducenti che nel periodo di riferimento trascorrono i periodi di riposo settimanale ridotti al di fuori degli Stati membri dell'impresa e al di fuori del paese in cui si trova il luogo di residenza del conducente. Le verifiche del caso possono essere svolte consultando le registrazioni dei tachigrafi effettuate su strada e nei locali dell'impresa di trasporto, in quanto contengono la posizione dell'inizio e della fine del periodo di riposo, nonché informazioni riguardanti i singoli conducenti.
- (11) Al fine di garantire un'esecuzione efficace, è essenziale che le autorità competenti siano in grado di verificare, nel corso dei controlli su strada, la debita osservanza dei periodi di guida e di riposo nel giorno in cui è effettuato il controllo e nei 56 giorni precedenti.
- (12) I rapidi progressi tecnologici stanno portando alla progressiva automazione dei sistemi di guida, che richiedono input diretti inferiori o pari a zero da parte del conducente. Per far fronte a tali cambiamenti può essere necessario adeguare la legislazione vigente, comprese le norme relative ai periodi di guida e di riposo, al fine di garantire la sicurezza stradale e condizioni di parità nonché migliori condizioni di lavoro, consentendo nel contempo all'Unione di svolgere un ruolo pionieristico in materia di tecnologie e prassi innovative. È quindi opportuno che la Commissione presenti una relazione di valutazione sull'uso dei sistemi di guida autonomi negli Stati membri, che contempli altresì i vantaggi delle tecnologie di guida autonoma. Tale relazione dovrebbe essere corredata, se del caso, di una proposta legislativa.
- (13) Al fine di promuovere il progresso sociale è opportuno specificare il luogo in cui può essere effettuato il periodo di riposo settimanale garantendo ai conducenti adeguate condizioni di riposo. La qualità dell'alloggio è di particolare importanza durante i periodi di riposo settimanale regolare che il conducente dovrebbe trascorrere in un alloggio adeguato al di fuori della cabina del veicolo, a spese dell'impresa di trasporto in quanto datore di lavoro. Al fine di assicurare buone condizioni di lavoro e di sicurezza per i conducenti, è opportuno chiarire l'obbligo di fornire loro un alloggio di qualità e che tenga conto delle specificità di genere per i periodi di riposo settimanale regolari, se effettuati lontano da casa.

- (14) È altresì necessario disporre che le imprese di trasporto organizzino il lavoro dei conducenti in modo tale che i periodi di assenza da casa non siano eccessivamente lunghi e che i conducenti possano beneficiare di lunghi periodi di riposo presi a compensazione dei periodi di riposo settimanale ridotti. L'organizzazione del ritorno dovrebbe consentire di raggiungere una sede delle attività dell'impresa nel suo Stato membro di stabilimento o il luogo di residenza del conducente e quest'ultimo è libero di scegliere dove trascorrere il suo periodo di riposo. Per dimostrare che l'impresa di trasporto ottempera agli obblighi in materia di organizzazione del ritorno regolare, essa dovrebbe essere in grado di utilizzare le registrazioni del tachigrafo, il registro di servizio del conducente o altra documentazione. Tali prove dovrebbero essere disponibili presso i locali dell'impresa di trasporto per essere presentate su richiesta delle autorità di controllo.
- (15) Se da un lato non è possibile effettuare i periodi di riposo settimanale regolari e periodi di riposo più lunghi all'interno del veicolo o in un'area di parcheggio, ma soltanto in un alloggio adeguato – che può essere adiacente a un'area di parcheggio –, dall'altro è della massima importanza permettere ai conducenti di individuare aree di parcheggio sicure e protette che offrano adeguati livelli di sicurezza e strutture idonee. La Commissione ha già studiato modalità per incentivare lo sviluppo di aree di parcheggio di alta qualità, compresi i requisiti minimi necessari. È quindi opportuno che la Commissione elabori norme relative ad aree di parcheggio sicure e protette che contribuiscano a promuovere aree di parcheggio di alta qualità. Tali norme possono essere rivedute al fine di includere un migliore accesso ai combustibili alternativi, in linea con le politiche che sviluppano tale infrastruttura. È inoltre importante che le aree di parcheggio siano tenute sgombre da ghiaccio e neve.
- (16) Le aree di parcheggio sicure e protette dovrebbero essere soggette a procedure di verifica affinché siano certificate in conformità degli standard dell'Unione. Tali procedure di verifica dovrebbero garantire altresì che le aree di parcheggio continuino a rispettare i suddetti standard. La Commissione dovrebbe quindi essere incaricata di elaborare una procedura di certificazione per lo sviluppo di aree di parcheggio sicure e protette nell'Unione.
- (17) Ai fini della sicurezza stradale e dell'applicazione delle norme, tutti i conducenti dovrebbero essere pienamente a conoscenza delle norme relative ai periodi di guida e di riposo come pure dei pericoli della fatica. A tale riguardo è importante poter accedere facilmente a informazioni sulle strutture di riposo disponibili. La Commissione dovrebbe quindi fornire informazioni sulle aree di parcheggio sicure e protette attraverso un sito web di agevole consultazione. Tali informazioni dovrebbero essere mantenute aggiornate.
- (18) Al fine di garantire la sicurezza e la protezione delle aree di parcheggio in modo continuativo, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardo alla definizione di norme relative al livello di servizio in aree di parcheggio sicure e protette, nonché di procedure per certificare la sicurezza e la protezione delle aree di parcheggio. 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 ⁽⁵⁾. 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.
- (19) Gli orientamenti TEN-T riveduti, stabiliti dal regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁶⁾, prevedono lo sviluppo di aree di parcheggio sulle autostrade ogni 100 km circa per fornire spazi di parcheggio per gli utenti commerciali della strada con un adeguato livello di protezione e sicurezza. Al fine di accelerare e promuovere la costruzione di adeguate infrastrutture di parcheggio, è importante che siano disponibili sufficienti opportunità di cofinanziamento da parte dell'Unione, conformemente agli atti giuridici vigenti e futuri dell'Unione che definiscono le condizioni per il sostegno finanziario.
- (20) In molti casi le operazioni di trasporto su strada all'interno dell'Unione comportano una tratta effettuata in nave traghetto o su convoglio ferroviario. Per tali operazioni è pertanto opportuno stabilire disposizioni chiare e appropriate in materia di periodi di riposo e di interruzioni.

⁽⁵⁾ GUL 123 del 12.5.2016, pag. 1.

⁽⁶⁾ Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE (GUL 348 del 20.12.2013, pag. 1).

- (21) I conducenti devono talvolta far fronte a circostanze imprevedibili che impediscono di raggiungere una destinazione desiderata per effettuare periodi di riposo settimanale senza violare le norme dell'Unione. È auspicabile permettere ai conducenti di affrontare più facilmente tali circostanze impreviste consentendo loro di raggiungere la destinazione per il periodo di riposo settimanale. Tali circostanze eccezionali sono improvvise e inevitabili e non possono essere previste, e si verificano quando inaspettatamente diviene impossibile, per un breve periodo di tempo, applicare le disposizioni del presente regolamento nella loro interezza. Non è quindi possibile invocare in maniera sistematica tali circostanze per eludere il rispetto del presente regolamento. Ai fini di una corretta esecuzione, il conducente dovrebbe documentare le circostanze eccezionali che comportano un discostamento dalle norme. Inoltre, dovrebbero essere garantiti tempi di guida non eccessivi.
- (22) Per ridurre e prevenire prassi esecutive divergenti e per migliorare ulteriormente l'efficacia e l'efficienza dell'esecuzione transfrontaliera della normativa è di fondamentale importanza stabilire norme chiare relative a una cooperazione amministrativa regolare tra gli Stati membri.
- (23) Gli Stati membri dovrebbero adottare tutte le misure necessarie per garantire che le norme nazionali in materia di sanzioni applicabili alle infrazioni del regolamento (CE) n. 561/2006 e del regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁷⁾ siano applicate in modo effettivo, proporzionato e dissuasivo. È importante assicurare ai professionisti un facile accesso alle informazioni sulle sanzioni che si applicano in ciascuno Stato membro. L'Autorità europea del lavoro, istituita dal regolamento (UE) 2019/1149 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁸⁾, potrebbe facilitare tale accesso mettendo a disposizione le informazioni sul sito web unico a livello di Unione, istituito dal regolamento (UE) 2018/1724 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁹⁾, che funge da portale unico per accedere alle fonti e ai servizi di informazione a livello di Unione e nazionale in tutte le lingue ufficiali dell'Unione.
- (24) Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione del regolamento (CE) n. 561/2006, è opportuno conferire competenze di esecuzione alla Commissione, al fine di chiarire le disposizioni di detto regolamento e stabilire approcci comuni per quanto riguarda la loro applicazione e attuazione. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁰⁾.
- (25) Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione del regolamento (UE) n. 165/2014, è opportuno conferire competenze di esecuzione alla Commissione al fine di prevedere disposizioni dettagliate per l'applicazione uniforme dell'obbligo di registrazione e conservazione dei dati relativi a qualsiasi attraversamento di frontiera del veicolo, nonché disposizioni dettagliate necessarie all'applicazione uniforme delle disposizioni su requisiti e funzioni in materia di dati nonché l'installazione dei tachigrafi. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011.
- (26) Al fine di migliorare l'efficacia in termini di costi dell'esecuzione delle norme in materia sociale si dovrebbero sfruttare appieno i sistemi tachigrafici vigenti e intelligenti e i tachigrafi intelligenti dovrebbero diventare obbligatori anche per i veicoli commerciali leggeri al di sopra di un certo peso e che operano nel settore dei trasporti internazionali per conto terzi. Si dovrebbero pertanto migliorare le funzionalità del tachigrafo al fine di ottenere un posizionamento più preciso.
- (27) L'efficacia in termini di costi dell'esecuzione delle norme in materia sociale, la rapida evoluzione delle nuove tecnologie, la digitalizzazione in tutta l'economia dell'Unione e la necessità di condizioni di parità tra le imprese nel settore del trasporto internazionale su strada rendono necessario abbreviare il periodo transitorio per l'installazione dei tachigrafi intelligenti nei veicoli immatricolati. I tachigrafi intelligenti contribuiranno a semplificare i controlli, facilitando così il lavoro delle autorità nazionali.

⁽⁷⁾ 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).

⁽⁸⁾ Regolamento (UE) 2019/1149 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che istituisce l'Autorità europea del lavoro, che modifica i regolamenti (CE) n. 883/2004, (UE) n. 492/2011, e (UE) 2016/589 e che abroga la decisione (UE) 2016/344 (GU L 186 dell'11.7.2019, pag. 21).

⁽⁹⁾ Regolamento (UE) 2018/1724 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 2 ottobre 2018, che istituisce uno sportello digitale unico per l'accesso a informazioni, procedure e servizi di assistenza e di risoluzione dei problemi e che modifica il regolamento (UE) n. 1024/2012 (GU L 295 del 21.11.2018, pag. 1).

⁽¹⁰⁾ 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).

- (28) Per garantire che i conducenti, i trasportatori e le autorità di controllo beneficino al più presto dei vantaggi dei tachigrafi intelligenti, fra cui la registrazione automatica degli attraversamenti di frontiera, il parco veicoli esistente dovrebbe essere dotato di tali dispositivi entro un termine adeguato dall'entrata in vigore delle norme tecniche dettagliate. Tale periodo assicurerà un tempo sufficiente per la preparazione.
- (29) Nei veicoli sprovvisti di tachigrafi intelligenti, l'attraversamento delle frontiere di uno Stato membro dovrebbe essere registrato nel tachigrafo al punto di sosta più vicino possibile alla frontiera o dopo di essa.
- (30) La registrazione delle attività sul tachigrafo è una parte importante del lavoro dei conducenti. È quindi essenziale che i conducenti ricevano adeguate formazioni su come utilizzare le nuove funzioni dei tachigrafi immessi sul mercato. I costi relativi a tali formazioni dovrebbero essere sostenuti dalle imprese di trasporto in quanto datrici di lavoro.
- (31) I funzionari addetti al controllo che verificano il rispetto della pertinente normativa dell'Unione nel settore del trasporto su strada devono far fronte alle sfide poste dalla varietà dei dispositivi tachigrafici in uso e dalle sofisticate tecniche di manipolazione in rapida evoluzione. Ciò vale soprattutto quando tali controlli sono effettuati su strada. È quindi essenziale che i funzionari addetti al controllo ricevano un'adeguata formazione per essere pienamente al corrente degli ultimi sviluppi tecnologici e delle ultime tecniche di manipolazione.
- (32) Per ridurre gli oneri a carico delle imprese di trasporto e delle autorità di controllo nel caso in cui un funzionario addetto al controllo rimuova il sigillo di un tachigrafo a fini di controllo, si dovrebbe consentire al funzionario addetto al controllo di apporre nuovamente il sigillo in talune circostanze ben documentate.
- (33) Tenuto conto dei continui sviluppi tecnologici, la Commissione sta valutando la possibilità di sviluppare nuove soluzioni tecniche che offrano gli stessi vantaggi e i livelli di sicurezza del tachigrafo intelligente, a parità di costi connessi o a costi connessi inferiori.
- (34) È importante che le imprese di trasporto stabilite in paesi terzi siano soggette a norme equivalenti alle norme dell'Unione quando effettuano operazioni di trasporto su strada nel territorio dell'Unione. La Commissione dovrebbe valutare l'applicazione di questo principio a livello di Unione e proporre soluzioni adeguate da negoziare nel contesto dell'accordo europeo relativo al lavoro degli equipaggi dei veicoli che effettuano trasporti internazionali su strada («accordo AETR»).
- (35) Il trasporto di merci è diverso dal trasporto di passeggeri. Pertanto, la Commissione dovrebbe valutare se debbano essere proposte norme più adeguate per il trasporto di passeggeri, in particolare per i servizi occasionali quali definiti all'articolo 2, punto 4, del regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾.
- (36) Poiché gli obiettivi del presente regolamento, vale a dire migliorare la sicurezza stradale e le condizioni di lavoro dei conducenti tramite l'armonizzazione delle norme sui periodi di guida, interruzioni e periodi di riposo nel trasporto su strada e l'armonizzazione delle norme sull'uso e il controllo dei tachigrafi, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della natura degli obiettivi perseguiti, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può adottare misure 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 obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (37) È pertanto opportuno modificare di conseguenza i regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

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

- 1) all'articolo 2, paragrafo 1, è inserita la lettera seguente:

«a bis) dal 1° luglio 2026, di merci in operazioni di trasporto internazionale o di cabotaggio, effettuate da veicoli di massa massima ammissibile, compresi eventuali rimorchi o semirimorchi, superiore a 2,5 tonnellate; oppure»;

⁽¹⁾ Regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 88).

2) l'articolo 3 è così modificato:

a) la lettera a bis) è sostituita dalla seguente:

«a bis) veicoli o combinazioni di veicoli di massa massima ammissibile non superiore a 7,5 tonnellate impiegati per:

i) il trasporto di materiali, attrezzature o macchinari necessari al conducente per l'esercizio della sua professione, o

ii) per la consegna di merci prodotte artigianalmente,

solamente entro un raggio di 100 km dal luogo in cui si trova l'impresa e a condizione che la guida del veicolo non costituisca l'attività principale del conducente e il trasporto non sia effettuato per conto terzi;»

b) è inserita la lettera seguente:

«h bis) veicoli di massa massima ammissibile, compresi eventuali rimorchi o semirimorchi, superiore a 2,5 tonnellate ma non oltre 3,5 tonnellate e adibiti al trasporto di merci, ove il trasporto non sia effettuato per conto terzi ma per conto proprio della società o del conducente e ove la guida non costituisca l'attività principale della persona che guida il veicolo;»

3) all'articolo 4 è aggiunta la lettera seguente:

«r) "trasporto non commerciale": qualsiasi trasporto su strada che non rientri nel trasporto per conto terzi o per conto proprio, per il quale non sia percepita alcuna retribuzione diretta o indiretta e che non generi direttamente o indirettamente alcun reddito per il conducente del veicolo o per altri, e che non sia legato a un'attività commerciale o professionale.»

4) all'articolo 6, il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

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

(*) 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 (GUL 60 del 28.2.2014, pag. 1).»

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

«Il conducente in situazione di multipresenza può effettuare un'interruzione di 45 minuti in un veicolo guidato da un altro conducente, a condizione che il conducente che effettua l'interruzione non sia impegnato ad assistere il conducente che guida il veicolo.»

6) l'articolo 8 è così modificato:

a) il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:

«6. Nel corso di due settimane consecutive i conducenti effettuano almeno:

a) due periodi di riposo settimanale regolari; oppure

b) un periodo di riposo settimanale regolare e un periodo di riposo settimanale ridotto, di almeno 24 ore.

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

In deroga al primo comma, il conducente che effettua trasporti internazionali di merci può, al di fuori dello Stato membro di stabilimento, effettuare due periodi di riposo settimanale ridotti consecutivi, a condizione che, nel corso di quattro settimane consecutive, egli effettui almeno quattro periodi di riposo settimanale, di cui almeno due sono periodi di riposo settimanale regolari.

Ai fini del presente paragrafo, si considera che il conducente effettui trasporti internazionali se inizia i due periodi di riposo settimanale ridotti consecutivi al di fuori dello Stato membro di stabilimento del datore di lavoro e al di fuori del paese in cui si trova il luogo di residenza del conducente.»

b) è inserito il paragrafo seguente:

«6 ter. Ogni eventuale riduzione del periodo di riposo settimanale è compensata da un periodo di riposo equivalente effettuato interamente entro la fine della terza settimana successiva alla settimana in questione.

Laddove siano stati effettuati consecutivamente due periodi di riposo settimanale ridotti a norma del paragrafo 6, terzo comma, il successivo periodo di riposo settimanale è preceduto da un periodo di riposo effettuato a compensazione dei due suddetti periodi di riposo settimanale ridotti.»

c) il paragrafo 8 è sostituito dal seguente:

«8. I periodi di riposo settimanale regolari e i periodi di riposo settimanale superiori a 45 ore effettuati a compensazione di precedenti periodi di riposo settimanale ridotti non si effettuano a bordo del veicolo, bensì in un alloggio adeguato, che tenga conto delle specificità di genere e sia dotato di adeguate attrezzature per il riposo e appropriati servizi igienici.

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

d) è inserito il paragrafo seguente:

«8 bis. Le imprese di trasporto organizzano l'attività dei conducenti in modo tale che questi ultimi possano ritornare alla sede di attività del datore di lavoro da cui essi dipendono e dove inizia il loro periodo di riposo settimanale, nello Stato membro di stabilimento del datore di lavoro, o che possano ritornare al loro luogo di residenza nell'arco di quattro settimane consecutive, al fine di effettuare almeno un periodo di riposo settimanale regolare o un periodo di riposo settimanale superiore a 45 ore effettuato a compensazione di un periodo di riposo settimanale ridotto.

Tuttavia, laddove un conducente abbia effettuato due periodi di riposo settimanale ridotti consecutivi a norma del paragrafo 6, l'impresa di trasporto organizza l'attività del conducente in modo tale che questi possa ritornare prima dell'inizio del periodo di riposo settimanale regolare superiore a 45 ore effettuato a compensazione.

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

e) è aggiunto il paragrafo seguente:

«10. Entro il 21 agosto 2022 la Commissione valuta e riferisce al Parlamento e al Consiglio se possono essere adottate norme più adeguate per i conducenti che effettuano servizi occasionali di trasporto di passeggeri, ai sensi dell'articolo 2, punto 4), del regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009.»

7) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 8 bis

1. La Commissione provvede affinché i conducenti che effettuano il trasporto di merci e di passeggeri su strada possano accedere facilmente alle informazioni sulle aree di parcheggio sicure e protette. La Commissione pubblica un elenco di tutte le aree di parcheggio che sono state certificate, allo scopo di offrire ai conducenti servizi adeguati, ossia:

— prevenzione e rilevamento delle intrusioni;

- illuminazione e visibilità;
- punto di contatto e procedure in casi di emergenza;
- servizi igienici che tengono conto delle specificità di genere;
- possibilità di acquisto di cibo e bevande;
- connessioni che permettono la comunicazione;
- alimentazione elettrica.

L'elenco di tali aree di parcheggio è pubblicato su un sito web ufficiale unico, regolarmente aggiornato.

2. La Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 23 bis per definire norme che forniscano ulteriori dettagli circa il livello di servizio e sicurezza relativo alle aree di cui al paragrafo 1 e le procedure riguardanti la certificazione delle aree di parcheggio.

3. Tutte le aree di parcheggio che sono state certificate possono recare indicazione di tale certificazione, conformemente alle norme e alle procedure dell'Unione.

In conformità dell'articolo 39, paragrafo 2, lettera c), del regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio (*), gli Stati membri devono incoraggiare la creazione di spazi di parcheggio per gli utenti commerciali della strada.

4. Entro il 31 dicembre 2024 la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio circa la disponibilità di adeguate strutture per il riposo dei conducenti e di strutture di parcheggio sicure, nonché circa lo sviluppo di aree di parcheggio sicure e protette certificate conformemente agli atti delegati di cui al paragrafo 2. Tale relazione può contenere un elenco di misure volte ad accrescere il numero e la qualità delle aree di parcheggio sicure e protette.

(*) Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE (GUL 348 del 20.12.2013, pag. 1).»;

8) l'articolo 9 è così modificato:

a) il paragrafo 1 sostituito dal seguente:

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

Per quanto riguarda i periodi di riposo settimanale regolari, la suddetta deroga si applica alle tratte effettuate in nave traghetto o su convoglio ferroviario soltanto se:

- a) la durata prevista della tratta è pari a otto o più ore; e
- b) il conducente ha accesso a una cabina letto nella nave traghetto o sul convoglio ferroviario.»;

b) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Il tempo impiegato dal conducente per rendersi sul luogo ove prende in consegna un veicolo rientrando nell'ambito di applicazione del presente regolamento, o per ritornarne se il veicolo non si trova nel luogo di residenza del conducente né presso la sede di attività del datore di lavoro da cui egli dipende, non è considerato come riposo o interruzione, a meno che il conducente si trovi su una nave traghetto o un convoglio ferroviario e disponga di una cabina letto, branda o cuccetta.»;

9) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 9 bis

Entro il 31 dicembre 2025 la Commissione elabora e presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione intesa a valutare l'uso dei sistemi di guida autonomi negli Stati membri. Detta relazione è incentrata, in particolare, sull'impatto potenziale di tali sistemi sulle norme relative ai tempi di guida e di riposo. Tale relazione è corredata, se del caso, di una proposta legislativa di modifica del presente regolamento.»;

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

«1. È vietato alle imprese di trasporto offrire ai conducenti, siano essi impiegati dall'impresa o messi a disposizione della stessa, ogni forma di retribuzione o concedere loro premi o maggiorazioni di salario in base alle distanze percorse, alla rapidità della consegna e/o al volume delle merci trasportate, qualora dette retribuzioni siano di natura tale da mettere in pericolo la sicurezza stradale e/o incoraggiare l'infrazione del presente regolamento.»;

11) all'articolo 12 sono aggiunti i commi seguenti:

«A condizione di non compromettere la sicurezza stradale, in circostanze eccezionali, il conducente può altresì derogare alle disposizioni dell'articolo 6, paragrafi 1 e 2, e dell'articolo 8, paragrafo 2, superando di un'ora al massimo il periodo di guida giornaliero e settimanale al fine di raggiungere la sede di attività del datore di lavoro o il proprio luogo di residenza per effettuare un periodo di riposo settimanale.

Alle stesse condizioni, il conducente può superare di due ore al massimo il periodo di guida giornaliero e settimanale, a condizione di aver osservato un'interruzione di 30 minuti consecutivi subito prima del periodo di guida aggiuntivo al fine di raggiungere la sede di attività del datore di lavoro o il proprio luogo di residenza per effettuare un periodo di riposo settimanale regolare.

Il conducente indica a mano sul foglio di registrazione dell'apparecchio di controllo, nel tabulato dell'apparecchio di controllo, o nel registro di servizio il motivo della deroga a dette disposizioni al più tardi nel momento in cui raggiunge la destinazione o il punto di sosta appropriato.

Ogni eventuale periodo di estensione è compensato da un periodo di riposo equivalente effettuato interamente assieme ad altri eventuali periodi di riposo entro la fine della terza settimana successiva alla settimana in questione.»;

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

a) la lettera e) è sostituita dalla seguente:

«e) veicoli operanti esclusivamente in isole o regioni isolate dal resto del territorio nazionale di superficie non superiore a 2 300 km², che non siano collegate al resto del territorio nazionale mediante ponte, guado o galleria adibiti al passaggio di veicoli a motore e che non confinino con nessun altro Stato membro.»;

b) sono inserite le lettere seguenti:

«q) veicoli o combinazioni di veicoli che trasportano macchine per l'edilizia per un'impresa edile entro un raggio di 100 km al massimo dal luogo ove è basata l'impresa e a condizione che la guida del veicolo non costituisca l'attività principale del conducente;

r) veicoli utilizzati per la consegna di calcestruzzo pronto per l'uso.»;

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

«2. In casi urgenti, nel contesto di circostanze eccezionali, gli Stati membri possono concedere una deroga temporanea, per un periodo non superiore a 30 giorni, notificandola immediatamente alla Commissione, corredata delle debite motivazioni. La Commissione pubblica senza indugio l'informazione su un sito web pubblico.»;

14) l'articolo 15 è sostituito dal seguente:

«Articolo 15

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

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

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

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

«1. Gli Stati membri stabiliscono norme relative alle sanzioni applicabili in caso di infrazione delle disposizioni del presente regolamento e del regolamento (UE) n. 165/2014 e adottano i provvedimenti necessari a garantirne l'attuazione. Le sanzioni devono essere effettive e proporzionate alla gravità delle infrazioni, come indicato nell'allegato III della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (*), dissuasive e non discriminatorie. Nessuna infrazione del presente regolamento e del regolamento (UE) n. 165/2014 è soggetta a più di una sanzione o procedura. Gli Stati membri notificano tali norme e misure alla Commissione, come pure il metodo e i criteri scelti a livello nazionale per valutarne la proporzionalità. Essi provvedono poi a dare immediata notifica delle eventuali modifiche successive. La Commissione informa gli Stati membri di tali norme e misure nonché delle eventuali modifiche. La Commissione si assicura che tali informazioni siano pubblicate in un sito web pubblico dedicato in tutte le lingue ufficiali dell'Unione, contenente informazioni dettagliate sulle sanzioni applicabili negli Stati membri.

(*) Direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 35).»

17) l'articolo 22 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

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

b) al paragrafo 2 è aggiunta la lettera seguente:

«c) altre informazioni specifiche, tra cui il fattore di rischio dell'impresa, che possono avere conseguenze sul rispetto del presente regolamento.»

c) sono inseriti i paragrafi seguenti:

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

3 ter. La cooperazione amministrativa e l'assistenza reciproche sono prestate a titolo gratuito.»

18) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 23 bis

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 bis è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal 20 agosto 2020.

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 8 bis 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 8 bis 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.

(*) GUL 123 del 12.5.2016, pag. 1.»

19) all'articolo 24 il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 4 del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio (*).

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

(*) 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 (GUL 55 del 28.2.2011, pag. 13).»

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

«2. Riguardo ai casi di cui al paragrafo 1, lettera b), la Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono approcci comuni.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 24, paragrafo 2 bis.»

Articolo 2

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

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

«1. Il presente regolamento stabilisce obblighi e requisiti relativi alla costruzione, all'installazione, all'uso, alla prova e al controllo dei tachigrafi utilizzati nel trasporto su strada per verificare la conformità al regolamento (CE) n. 561/2006, ai regolamenti(CE) n. 1071/2009 (*), (CE) n. 1072/2009 (**), (CE) n. 1073/2009 (***) del Parlamento europeo e del Consiglio, alla direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (****), alle direttive 92/6/CEE (*****), e 92/106/CEE (*****), del Consiglio e per quanto riguarda il distacco dei lavoratori nel settore del trasporto su strada, alle direttive 96/71/CE (*****), 2014/67/UE (*****), e (UE) 2020/1057 (*****), del Parlamento europeo e del Consiglio.

(*) 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 (GUL 300 del 14.11.2009, pag. 51).

(**) 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 (GUL 300 del 14.11.2009, pag. 72).

(***) Regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 (GUL 300 del 14.11.2009, pag. 88).

(****) 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 (GUL 80 del 23.3.2002, pag. 35).

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

(*****), Direttiva 92/106/CEE del Consiglio, del 7 dicembre 1992, relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri (GUL 368 del 17.12.1992, pag. 38).

(*****), 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 (GUL 18 del 21.1.1997, pag. 1).

(*****), 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") (GUL 159 del 28.5.2014, pag. 11).

(*****), Direttiva (UE) 2020/1057 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che stabilisce 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 la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda le prescrizioni di applicazione e il regolamento (UE) n. 1024/2012 (GUL 249 del 31.7.2020, pag. 49).»

2) all'articolo 3, il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

«4. Entro tre anni dalla fine dell'anno di entrata in vigore delle disposizioni dettagliate di cui all'articolo 11, secondo comma, le categorie di veicoli seguenti operanti in uno Stato membro diverso dal loro Stato membro di immatricolazione sono dotati del tachigrafo intelligente di cui agli articoli 8, 9 e 10 del presente regolamento:

a) veicoli muniti di tachigrafo analogico;

b) veicoli muniti di tachigrafo digitale conforme alle specifiche di cui all'allegato I B del regolamento (CEE) n. 3821/85 applicabili fino al 30 settembre 2011;

c) veicoli muniti di tachigrafo digitale conforme alle specifiche di cui all'allegato I B del regolamento (CEE) n. 3821/85 applicabili a decorrere dal 1° ottobre 2011; e

d) veicoli muniti di tachigrafo digitale conforme alle specifiche di cui all'allegato I B del regolamento (CEE) n. 3821/85 applicabili a decorrere dal 1° ottobre 2012.

4 bis. Entro quattro anni dall'entrata in vigore delle disposizioni dettagliate di cui all'articolo 11, secondo comma, i veicoli muniti di tachigrafo intelligente conforme all'allegato IC del regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 della Commissione (*) operanti in uno Stato membro diverso dal loro Stato membro di immatricolazione sono dotati del tachigrafo intelligente di cui agli articoli 8, 9 e 10 del presente regolamento.

(*) Regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 della Commissione, del 18 marzo 2016, che applica il regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio recante le prescrizioni per la costruzione, il collaudo, il montaggio, il funzionamento e la riparazione dei tachigrafi e dei loro componenti (GUL 139 del 26.5.2016, pag. 1).»;

3) all'articolo 4, paragrafo 2, dopo il quarto trattino, è inserito il trattino seguente:

«— hanno abbastanza memoria per conservare tutti i dati richiesti dal presente regolamento;»;

4) l'articolo 7 è sostituito dal seguente:

«Articolo 7

Protezione dei dati

1. Gli Stati membri provvedono affinché il trattamento dei dati personali nel contesto del presente regolamento sia eseguito unicamente ai fini della verifica della conformità al presente regolamento e ai regolamenti (CE) n. 561/2006, (CE) n. 1071/2009, (CE) n. 1072/2009, (CE) n. 1073/2009, alle direttive 2002/15/CE, 92/6/CEE e 92/106/CEE, nonché, per quanto riguarda il distacco dei lavoratori nel settore trasporto su strada, alle direttive 96/71/CE, 2014/67/UE e (UE) 2020/1057.

2. Gli Stati membri assicurano, in particolare, la protezione dei dati personali nei confronti di usi diversi da quelli strettamente connessi agli atti legislativi dell'Unione di cui al paragrafo 1, per quanto riguarda:

a) l'utilizzo del sistema globale di navigazione satellitare (GNSS) per la registrazione della localizzazione di cui all'articolo 8;

b) l'utilizzo della comunicazione remota per i fini di controllo di cui all'articolo 9, l'utilizzo del tachigrafo con un'interfaccia di cui all'articolo 10, lo scambio elettronico di informazioni sulle carte del conducente di cui all'articolo 31, ed in particolare tutti gli scambi transfrontalieri di tali dati con paesi terzi; e

c) la tenuta dei registri da parte delle imprese di trasporto di cui all'articolo 33.

3. I tachigrafi digitali devono essere progettati in modo da garantire la riservatezza. Sono trattati solo i dati necessari ai fini di cui al paragrafo 1.

4. I proprietari dei veicoli, le imprese di trasporto e altri soggetti interessati ottemperano, se del caso, alle disposizioni pertinenti in materia di protezione dei dati personali.»;

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

«1. Per agevolare la verifica del rispetto della legislazione applicabile, la posizione del veicolo è registrata automaticamente nei punti seguenti, ovvero nel punto ad essi maggiormente prossimo in cui sia disponibile il segnale satellitare:

- il luogo di inizio del periodo di lavoro giornaliero;
- ogni volta che il veicolo attraversa la frontiera di uno Stato membro;
- ogni volta che il veicolo effettua operazioni di carico o di scarico;
- il luogo raggiunto ogni tre ore di periodo complessivo di guida; e
- il luogo di fine del periodo di lavoro giornaliero.

Per facilitare la verifica della conformità da parte delle autorità di controllo, il tachigrafo intelligente registra inoltre se il veicolo è stato utilizzato per il trasporto di merci o di passeggeri, come richiesto dal regolamento (CE) n. 561/2006.

A tal fine, i veicoli immatricolati per la prima volta 36 mesi dopo l'entrata in vigore delle disposizioni dettagliate di cui al primo comma dell'articolo 11 sono dotati di un tachigrafo collegato a un servizio di posizionamento basato su un sistema di navigazione satellitare.

Tuttavia, la registrazione dell'attraversamento di frontiera e delle attività aggiuntive di cui al primo comma, secondo e terzo trattino, e nel secondo comma, si applica ai veicoli immatricolati per la prima volta in uno Stato membro oltre due anni dopo l'entrata in vigore delle disposizioni dettagliate di cui all'articolo 11, secondo comma, fatto salvo l'obbligo di ammodernare taluni veicoli successivamente in conformità dell'articolo 3, paragrafo 4.»;

6) l'articolo 9 è così modificato:

a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Tre anni dopo l'entrata in vigore delle disposizioni dettagliate di cui all'articolo 11, secondo comma, gli Stati membri dotano in misura adeguata le loro autorità di controllo delle apparecchiature per la diagnosi precoce remota necessarie per consentire la comunicazione dei dati di cui al presente articolo, tenendo conto delle rispettive prescrizioni e strategie specifiche in materia di esecuzione. Fino ad allora, gli Stati membri possono decidere se dotare le proprie autorità di controllo di tali apparecchiature per la diagnosi precoce.»;

b) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

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

c) al paragrafo 4 è aggiunto il trattino seguente:

«— superamento del periodo di guida massimo.»;

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

«I tachigrafi dei veicoli immatricolati per la prima volta in uno Stato membro oltre due anni dopo l'entrata in vigore delle disposizioni dettagliate di cui all'articolo 11, secondo comma, sono muniti dell'interfaccia di cui al paragrafo 1.»;

8) l'articolo 11 è così modificato:

a) il primo comma è sostituito dal seguente:

«Al fine di assicurare che i tachigrafi intelligenti rispondano ai principi e ai requisiti stabiliti nel presente regolamento, la Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, norme dettagliate necessarie all'uniforme applicazione degli articoli 8, 9 e 10, ad esclusione di eventuali norme che prevedano la registrazione di dati supplementari da parte del tachigrafo.

Entro il 21 agosto 2021 la Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono norme dettagliate per l'applicazione uniforme dell'obbligo di registrare e conservare i dati relativi a qualsiasi attraversamento di frontiera del veicolo e a qualsiasi attività di cui all'articolo 8, paragrafo 1, primo comma, secondo e terzo trattino, e all'articolo 8, paragrafo 1, secondo comma.

Entro il 21 febbraio 2022 la Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono disposizioni dettagliate necessarie per l'applicazione uniforme delle norme riguardanti requisiti e funzioni in materia di dati, compresi gli articoli 8, 9 e 10, del presente regolamento, nonché l'installazione dei tachigrafi per i veicoli di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera a bis), del regolamento (CE) n. 561/2006.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 42, paragrafo 3.»;

b) al secondo comma, la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

«Le disposizioni dettagliate di cui al presente articolo, primo, secondo e terzo comma»;

9) all'articolo 22, paragrafo 5, il terzo e il quarto comma sono sostituiti dai seguenti:

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

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

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

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

10) all'articolo 26 è inserito il paragrafo seguente:

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


11) l'articolo 34 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:


«1. I conducenti utilizzano i fogli di registrazione o le carte del conducente per ciascun giorno in cui guidano, a partire dal momento in cui prendono in consegna il veicolo. Il foglio di registrazione o la carta del conducente sono ritirati solo alla fine del periodo di lavoro giornaliero, a meno che il loro ritiro sia autorizzato diversamente o sia necessario per inserire il simbolo del paese dopo l'attraversamento della frontiera. Non è possibile utilizzare alcun foglio di registrazione o carta del conducente per un periodo più lungo di quello per il quale erano destinati.»;

b) al paragrafo 5, la lettera b) è così modificata:

i) il punto iv) è sostituito dal seguente:

«iv) sotto il simbolo : le interruzioni di guida, i periodi di riposo, le ferie annuali o i congedi per malattia»;

ii) è aggiunta la lettera seguente:

«v) sotto il simbolo "nave traghetto/convoglio ferroviario": in aggiunta al simbolo : il periodo di riposo trascorso in una nave traghetto o su un convoglio ferroviario, come richiesto dall'articolo 9 del regolamento (CE) n. 561/2006.»;

c) al paragrafo 6, è aggiunta la lettera seguente:

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

d) il paragrafo 7 è sostituito dal seguente:

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

Entro il 2 febbraio 2022 il conducente inserisce inoltre il simbolo del paese in cui entra dopo aver attraversato la frontiera di uno Stato membro all'inizio della sua prima sosta in tale Stato membro. La prima sosta è effettuata al punto di sosta più vicino possibile alla frontiera o dopo di essa. Quando l'attraversamento della frontiera di uno Stato membro avviene via nave traghetto o convoglio ferroviario, il conducente inserisce il simbolo del paese nel porto o alla stazione di arrivo.

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

Non è necessario che i conducenti inseriscano le informazioni di cui al primo comma se il tachigrafo registra automaticamente i dati sull'ubicazione in conformità dell'articolo 8.»

12) l'articolo 36 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è così modificato:

i) il punto i) è sostituito dal seguente:

«i) i fogli di registrazione del giorno in corso e dei 56 giorni precedenti;»

ii) il punto iii) è sostituito dal seguente:

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

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

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

Articolo 3

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

Tuttavia, l'articolo 1, punto 15), e l'articolo 2, punto 12), si applicano a decorrere dal 31 dicembre 2024.

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

Fatto a Bruxelles, il 15 luglio 2020

Per il Parlamento europeo
Il presidente
D.M. SASSOLI

Per il Consiglio
La presidente
J. KLOECKNER

REGOLAMENTO (UE) 2020/1055 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**del 15 luglio 2020****che modifica i regolamenti (CE) n. 1071/2009, (CE) n. 1072/2009 e (UE) n. 1024/2012 per adeguarli all'evoluzione del settore del trasporto su strada**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽¹⁾,visto il parere del Comitato delle regioni ⁽²⁾,deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ⁽³⁾,

considerando quanto segue:

- (1) Dall'esperienza maturata con l'attuazione dei regolamenti (CE) n. 1071/2009 ⁽⁴⁾ e (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁵⁾ 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 supera 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, è opportuno modificare tale regolamento. 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 supera le 2,5 tonnellate ma non 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 accedere al 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 supera le 2,5 tonnellate dovrebbero essere esentate dall'obbligo di possedere una licenza comunitaria o altra autorizzazione di trasporto.
- (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 rispetto a quelli specificati nel regolamento (CE) n. 1071/2009. Questa possibilità non si è rivelata necessaria per rispondere ad esigenze imperative e ha alimentato divergenze riguardo a tale accesso. Essa andrebbe pertanto abolita.

⁽¹⁾ GU C 197 dell'8.6.2018, pag. 38.

⁽²⁾ GU C 176 del 23.5.2018, pag. 57.

⁽³⁾ Posizione del Parlamento europeo del 4 aprile 2019 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e posizione del Consiglio in prima lettura del 7 aprile 2020 (GU C 153 del 7.5.2020, pag. 1). Posizione del Parlamento europeo del 9 luglio 2020 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ 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).

- (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 l'imposizione di 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 aree di parcheggio 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 per ridurre il rischio di cabotaggio sistematico e il nomadismo dei conducenti organizzati da un'impresa presso la quale i veicoli non ritornano. Considerando che, al fine di garantire il 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. La definizione di un intervallo minimo entro il quale 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 (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽⁶⁾, 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 uno specifico 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 di trasportatore su strada 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 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 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 interno, 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. I termini del potere conferito alla Commissione per definire il livello di gravità delle infrazioni pertinenti dovrebbero essere conseguentemente precisati.
- (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. È pertanto opportuno chiarire le norme riguardanti le prove necessarie a dimostrare l'idoneità finanziaria.

⁽⁶⁾ Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1).

- (14) 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 il requisito di idoneità finanziaria 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 di idoneità finanziaria relativi all'uso di veicoli pesanti anche alle imprese stabilite nel loro territorio per quanto concerne i veicoli con massa a carico tecnicamente ammissibile non superiore a 3,5 tonnellate.
- (16) Al fine di garantire l' affidabilità del settore del trasporto su strada e di migliorare la riscossione di debiti nei confronti di organismi di diritto 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, informazioni relative al numero di immatricolazione dei veicoli a disposizione dei trasportatori e il fattore di rischio che i trasportatori presentano dovrebbero consentire una migliore attuazione 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) È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento per adottare, tra l' altro, le procedure tecniche per la consultazione elettronica dei registri elettronici nazionali degli altri Stati membri. Ciò potrebbe comportare 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 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁷⁾. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁸⁾.
- (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. Tale 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.

⁽⁷⁾ 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 relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio (GU L 102 dell' 11.4.2006, pag. 35).

⁽⁸⁾ 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).

- (22) Se da un lato la maggiore liberalizzazione prevista dall'articolo 4 della direttiva 92/106/CEE del Consiglio ⁽⁹⁾ 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 provvedere affinché 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 condurre al dumping sociale e compromettono il rispetto del quadro giuridico relativo al cabotaggio. Gli Stati membri dovrebbero 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 per le piccole e medie imprese, 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. Al fine di semplificare la fornitura di elementi di prova pertinenti e il loro trattamento da parte delle autorità competenti, l'utilizzo e la trasmissione di informazioni elettroniche sui trasporti dovrebbero essere riconosciuti quali mezzi atti a dimostrare la conformità. 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 prevedere 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 affidano 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, 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 regolamento (CE) n. 1072/2009.
- (25) L'Autorità europea del lavoro, il cui ambito di attività definito all'articolo 1, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2019/1149 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁰⁾ comprende il regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, 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 prassi, il sostegno allo sviluppo delle capacità, alla formazione e alle campagne di sensibilizzazione.
- (26) Al fine di tenere conto dell'evoluzione del mercato e del progresso tecnico, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per modificare gli allegati I, II e III del regolamento (CE) n. 1071/2009 e per modificare gli allegati I, II e III del regolamento (CE) n. 1072/2009. È di particolare importanza che, durante i lavori preparatori, la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016 ⁽¹¹⁾. 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.
- (27) Poiché gli obiettivi del presente regolamento, ossia l'introduzione di un certo grado di armonizzazione in alcuni ambiti finora non armonizzati dal diritto dell'Unione, riguardanti in particolare il trasporto con veicoli commerciali leggeri e le pratiche di esecuzione e il ravvicinamento delle condizioni di concorrenza e il miglioramento

⁽⁹⁾ Direttiva 92/106/CEE del Consiglio, del 7 dicembre 1992, relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri (GU L 368 del 17.12.1992, pag. 38).

⁽¹⁰⁾ Regolamento (UE) 2019/1149 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che istituisce l'Autorità europea del lavoro, che modifica i regolamenti (CE) n. 883/2004, (UE) n. 492/2011, e (UE) 2016/589 e che abroga la decisione (UE) 2016/344 (GU L 186 dell'11.7.2019, pag. 21).

⁽¹¹⁾ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

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, quest'ultima può 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 obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

- (28) È quindi opportuno modificare di conseguenza i regolamenti (CE) n. 1071/2009 e (CE) n. 1072/2009 e il regolamento (UE) n. 1024/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹³⁾,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Modifiche del regolamento (CE) n. 1071/2009

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

- 1) all'articolo 1, il paragrafo 4 è così modificato:

- a) 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;»;

- b) è inserita la lettera seguente:

«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;»;

- c) 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.»;

- d) è inserito il comma seguente:

«Ai fini del primo comma, lettera b), 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 non sia connesso a 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

1. 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 da parte dell'impresa 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;

⁽¹³⁾ 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).

- 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, deve avere un numero di partita IVA valido;
- e) una volta concessa l'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, in entrambi i casi, proporzionato al volume delle operazioni di trasporto da essa effettuate.

2. 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 di tale 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), punto vi), il termine «e» è soppresso;

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

«vii) diritto tributario; e»;

iv) al terzo comma, lettera b), sono aggiunti i punti seguenti:

«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 un procedimento amministrativo che includa, se del caso, un'ispezione in loco nei locali dell'impresa in questione.

Nel corso del procedimento amministrativo 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 del procedimento amministrativo, 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. Tale 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 a possedere il requisito dell'onorabilità. 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 rispetto all'infrazione, la condanna o la sanzione comportano la perdita dell'onorabilità.»

c) è inserito il paragrafo seguente:

«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 al potenziale rischio 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:

«1. Per soddisfare il requisito di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera c), un'impresa deve in ogni momento essere in grado 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:

- a) 9 000 EUR per il primo veicolo a motore utilizzato;
- b) 5 000 EUR per ogni veicolo a motore supplementare o insieme di veicoli accoppiati utilizzati con una massa a carico tecnicamente ammissibile superiore a 3,5 tonnellate; e
- c) 900 EUR per ogni veicolo a motore supplementare o insieme di veicoli accoppiati utilizzati 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 insieme 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:

- a) 1 800 EUR per il primo veicolo utilizzato; e
- b) 900 EUR per ogni veicolo supplementare utilizzato.

Gli Stati membri possono esigere che le imprese stabilite nel loro territorio dimostrino di avere a disposizione per tali veicoli lo stesso valore in capitale e riserve previsti per i veicoli di cui al precedente comma. In tali casi, l'autorità competente dello Stato membro interessato ne informa la Commissione, che mette tali informazioni a disposizione del pubblico.»;

b) è inserito il paragrafo seguente:

«1 bis. In aggiunta ai requisiti di cui al paragrafo 1, gli Stati membri possono esigere che l'impresa, il gestore dei trasporti, o qualsiasi altra persona interessata eventualmente individuata dagli Stati membri, non abbia in essere debiti non personali 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 dal seguente:

«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.»;

d) è inserito il paragrafo seguente:

«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 dall'autorità competente comprovante che l'impresa dispone degli importi di cui al paragrafo 1.»;

6) l'articolo 8 è modificato come segue:

a) 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.»;

b) 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.»;

7) all'articolo 9 è aggiunto il comma seguente:

«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 20 agosto 2020.»;

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

9) all'articolo 12, è così modificato:

a) 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 del presente regolamento. 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 (*) a tutte le infrazioni di cui all'articolo 6 del presente regolamento.»;

(*) 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 relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio (GUL 102 dell'11.4.2006, pag. 35).»;

b) al paragrafo 2, il secondo comma è soppresso;

10) 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 stato soddisfatto, affinché l'impresa possa dimostrare che tale requisito è nuovamente soddisfatto in via permanente.»;

11) l'articolo 14 è modificato come segue:

a) al paragrafo 1 è aggiunto il comma seguente:

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

b) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. A meno che, e fino a quando, 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 alcuno Stato membro.»;

12) l'articolo 16 è così modificato:

a) il paragrafo 2 è così modificato:

i) la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«c) i nomi 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, il nome di un rappresentante legale;»;

ii) sono aggiunte le lettere seguenti:

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

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

i) il fattore di rischio dell'impresa a norma dell'articolo 9, paragrafo 1, 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 delle 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 tali casi, i dati di cui alle lettere e) e f) sono resi disponibili su richiesta o sono 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 g), h) e i), devono essere a disposizione delle autorità competenti durante i controlli su strada entro 12 mesi dall'entrata in vigore dell'atto di esecuzione, adottato a norma del paragrafo 6, che specifica le funzionalità per consentire che i dati siano messi a disposizione delle autorità competenti durante i controlli su strada.

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) al paragrafo 6 sono aggiunti i commi seguenti:

«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 1, della direttiva 2006/22/CE, la Commissione adotta atti di esecuzione che specificano le funzionalità per consentire che i dati di cui al paragrafo 2, primo comma, lettere g), h) e i), siano messi a disposizione delle autorità competenti durante i controlli su strada.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 25, paragrafo 3.»

d) il paragrafo 7 è soppresso;

13) 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 prestano 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 le 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 dei due anni precedenti 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 dal ricevimento della richiesta. Lo Stato membro richiedente fornisce ulteriori elementi a sostegno della sua richiesta. Qualora lo Stato membro richiedente non sia in grado di fornire ulteriori elementi a sostegno della sua richiesta, lo Stato membro richiesto può respingere la richiesta.

7. Laddove sia difficoltoso dare 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 dal ricevimento della richiesta, spiegando i motivi di tale difficoltà. Gli Stati membri interessati intraprendono discussioni per trovare la soluzione alle eventuali difficoltà. In caso di ritardi persistenti nella fornitura delle informazioni allo Stato membro richiedente, la Commissione ne 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, ossia i registri europei delle imprese di trasporto su strada (*European Registers of Road Transport Undertakings* — ERRU), istituito dal regolamento (UE) n. 1213/2010 della Commissione (*). 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 del Parlamento europeo e del Consiglio (**). 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 provvedono affinché 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 la pertinente normativa nazionale e dell'Unione, per indagare e prevenire possibili infrazioni del presente regolamento.

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

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

(***) Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati) (GUL 119 del 4.5.2016, pag. 1).»;

14) all'articolo 23 sono aggiunti i paragrafi seguenti:

«In deroga all'articolo 1, paragrafo 2, fino al 21 maggio 2022, le imprese di trasporto di merci su strada che effettuano operazioni di trasporto internazionale esclusivamente con veicoli a motore singoli o insieme di veicoli, la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate, sono esentate dalle disposizioni del presente regolamento, salvo laddove diversamente previsto dalla normativa dello Stato membro di stabilimento.

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 per il calcolo del rischio di cui all'articolo 9, paragrafo 1, della direttiva 2006/22/CE.»;

15) l'articolo 24 è soppresso;

16) è inserito l'articolo seguente:

«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 dal 20 agosto 2020.
3. La delega di potere di cui all'articolo 8, paragrafo 9, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Prima dell'adozione dell'atto delegato, la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016 (*).
5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
6. L'atto delegato adottato in forza dell'articolo 8, paragrafo 9, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

(*) GUL 123 del 12.5.2016, pag. 1.»;

17) l'articolo 25 è modificato come segue:

a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 4 del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio (*).

(*) 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).»;

b) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

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

18) l'articolo 26 è così modificato:

a) il titolo è sostituito dal seguente:

«Relazioni e riesame»;

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

«b) il numero, per anno e per tipo, delle autorizzazioni rilasciate a norma del presente regolamento, il numero delle autorizzazioni sospese, il numero delle autorizzazioni ritirate, il numero di dichiarazioni di inidoneità e le relative motivazioni. Le relazioni relative al periodo successivo al 21 maggio 2022 comprendono anche un elenco di tali elementi suddivisi per:

i) trasportatori di passeggeri su strada;

ii) 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

iii) tutti gli altri trasportatori di merci su strada»;

c) sono aggiunti i paragrafi seguenti:

«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. Entro il 21 agosto 2023, in base alle informazioni raccolte dalla Commissione conformemente al paragrafo 3 e a ulteriori elementi concreti, la Commissione presenta 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 il 21 agosto 2023 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.»;

19) l'allegato IV è così modificato:

a) il titolo è sostituito dal seguente:

«Infrazioni più gravi ai fini dell'articolo 6, paragrafo 2»;

b) 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.»;

c) 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, il paragrafo 5 è così modificato:

a) la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«c) fino al 20 maggio 2022: trasporti di merci con veicoli la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate;»

b) è inserita la lettera seguente:

«c bis) dal 21 maggio 2022: 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 corrispondere 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 comma, del regolamento (CE) n. 1071/2009, l'autorità di rilascio riporta nella sezione "osservazioni particolari" della licenza comunitaria, o della relativa copia certificata conforme: "≤ 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 paragrafo seguente:

«2 bis. Ai trasportatori non è consentito 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:

«3. 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 paragrafo seguente:

«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 (e-CMR) ai sensi del protocollo addizionale di Ginevra della Convenzione relativa al contratto di trasporto internazionale di merci su strada (CMR) per quanto riguarda la lettera di vettura elettronica del 20 febbraio 2008. 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, prima della conclusione del controllo su strada, le eventuali prove di cui al paragrafo 3.»;

d) il paragrafo 5 è così modificato:

«5. A 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 da a) a c bis), è consentito effettuare, alle condizioni stabilite dal presente capo, a seconda dei casi, trasporti di cabotaggio dello stesso tipo o con veicoli della stessa categoria.»;

5) l'articolo 10 è modificato come segue:

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

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

(*) Regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, che abroga il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (GUL 60 del 28.2.2014, pag. 1).»;

b) è aggiunto il paragrafo seguente:

«7. In aggiunta ai paragrafi da 1 a 6 del presente articolo 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, del presente regolamento, e possono prevedere un periodo più breve rispetto al periodo di quattro giorni di cui all'articolo 8, paragrafo 2 bis, del presente regolamento. L'applicazione dell'articolo 8, paragrafo 4, del presente regolamento, 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. Essi rivedono dette misure almeno ogni cinque anni e notificano le risultanze di tale revisione alla Commissione. Essi rendono pubbliche le norme in maniera trasparente, inclusa la durata dei rispettivi periodi.»;

6) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 10 bis

Controlli

1. Al fine di far rispettare ulteriormente gli obblighi di cui al 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 del Parlamento europeo e del Consiglio (*).

2. Ciascuno Stato membro provvede affinché i controlli di cui all'articolo 2 della direttiva 2006/22/CE includano un controllo sui trasporti di cabotaggio, ove opportuno.

3. Almeno due volte l'anno, gli Stati membri effettuano 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 autorità nazionale 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 sul tipo di infrazioni rilevate in seguito ai controlli su strada concertati.

(*) Direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 e della direttiva 2002/15/CE relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 35).»;

7) sono inseriti gli articoli seguenti:

«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 esserne a conoscenza — che i servizi di trasporto da essi commissionati hanno comportato 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 dal 20 agosto 2020.
3. La delega di potere di cui all'articolo 4, paragrafo 4, e all'articolo 5, paragrafo 4, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Prima dell'adozione dell'atto delegato, la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016 (*).
5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 4, e dell'articolo 5, paragrafo 4, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

(*) GUL 123 del 12.5.2016, pag. 1.»;

8) l'articolo 15 è soppresso;

9) 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 20 maggio 2022 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 20 maggio 2022 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 21 agosto 2022, 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 il 21 agosto 2024 la Commissione redige una relazione sullo stato del mercato dell'Unione 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 introdotto dal regolamento (UE) 2020/1055 del Parlamento europeo e del Consiglio (*), entro il 21 agosto 2023 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.

(*) Regolamento (UE) 2020/1055 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che modifica i regolamenti (CE) n. 1071/2009, (CE) n. 1072/2009 e (UE) n. 1024/2012 per adeguarli all'evoluzione del settore del trasporto su strada (GUL 249 del 31.7.2020, pag. 17).»

Articolo 3

Modifiche del regolamento (UE) n. 1024/2012

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

- «15. 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 18, paragrafo 8.

(*) GUL 300 del 14.11.2009, pag. 51.»

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 21 febbraio 2022.

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

Fatto a Bruxelles, il 15 luglio 2020

Per il Parlamento europeo

Il presidente

D.M. SASSOLI

Per il Consiglio

La presidente

J. KLOECKNER