



Bruxelles, 31.5.2017
COM(2017) 281 final

2017/0123 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
che modifica i regolamenti (CE) n. 1071/2009 e (CE) n. 1072/2009 per adeguarli
all'evoluzione del settore

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SWD(2017) 194 final}

{SWD(2017) 195 final}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• **Motivi e obiettivi della proposta**

Il regolamento (CE) n. 1071/2009 relativo all'accesso all'attività di trasportatore su strada¹ e il regolamento (CE) n. 1072/2009 relativo all'accesso al mercato internazionale del trasporto su strada² ("regolamento (CE) n. 1071/2009", "regolamento (CE) n. 1072/2009" o "i regolamenti") sono stati adottati nell'ambito di un pacchetto di misure volte a modernizzare le norme che disciplinano l'accesso all'attività di trasportatore su strada e al mercato del trasporto su strada.

I regolamenti perseguono l'obiettivo generale del buon funzionamento, dell'efficienza e della competitività del mercato unico nel settore del trasporto su strada.

Il regolamento (CE) n. 1071/2009 stabilisce le disposizioni che le imprese sono tenute a rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada (passeggeri e merci) e fissa inoltre determinate disposizioni volte a regolamentare e agevolare l'esecuzione da parte degli Stati membri.

Il regolamento (CE) n. 1072/2009 stabilisce le disposizioni che le imprese che intendono operare sul mercato internazionale del trasporto di merci su strada e sui mercati nazionali diversi dal proprio (cabotaggio) sono tenute a rispettare. Essa contiene disposizioni relative alla documentazione che lo Stato membro di immatricolazione deve rilasciare a tali imprese (licenza comunitaria) e ai conducenti di paesi terzi (attestato di conducente).

Nel 2014-2015 è stata realizzata una valutazione ex post dei regolamenti³, in seguito alla quale è stata raggiunta la conclusione che la loro efficacia nel conseguire l'obiettivo iniziale, ossia la creazione di adeguate condizioni di concorrenza sul mercato, è stata solo parziale. Le principali difficoltà incontrate erano legate a carenze sul piano normativo ed esecutivo. La presente proposta, un'iniziativa REFIT⁴, è destinata anche a correggere tali carenze.

• **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

La presente proposta fa parte di un più ampio riesame attualmente in corso della normativa in materia di trasporto su strada. È strettamente correlata ad altri atti giuridici vigenti nel medesimo settore, in particolare la legislazione sociale nel settore dei trasporti su strada [regolamento (CE) n. 561/2006⁵, la direttiva 2002/15/CE⁶, la direttiva 2006/22/CE⁷ e il regolamento (UE) n. 165/2014⁸]. Una migliore applicazione delle "regole del mercato", come suggerito nella presente proposta, sarà pertanto agevolata grazie alle sinergie esistenti e contribuirà nel contempo, seppure indirettamente, all'esecuzione della legislazione sociale.

• **Coerenza con le altre normative dell'Unione**

La proposta contribuisce direttamente a una delle priorità dell'attuale Commissione, vale a dire promuovere un mercato unico più approfondito e più equo. L'obiettivo principale della

¹ GU L 300 del 14.11.2009, pag. 51.

² GU L 300 del 14.11.2009, pag. 72.

³ La Commissione ha pubblicato un documento di lavoro dei propri servizi contenente i risultati della valutazione: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/swd20160350.pdf>

⁴ Programma di lavoro della Commissione per il 2017, allegato II, iniziativa n. 10.

⁵ GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1.

⁶ GU L 80 del 23.3.2002, pag. 35.

⁷ GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 35.

⁸ GU L 60 del 28.2.2014, pag. 1.

proposta consiste nel migliorare ulteriormente il mercato unico del trasporto su strada mediante modifiche intese ad eliminare le cause delle disparità e garantire un'esecuzione più efficace delle norme.

La presente proposta persegue l'obiettivo REFIT tramite il miglioramento dell'efficacia e la riduzione degli oneri amministrativi e regolamentari che gravano sulle imprese. Essa offre inoltre agli Stati membri la possibilità di ridurre determinati costi superflui di attuazione, inerenti all'esecuzione delle norme.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

• Base giuridica

La base giuridica per i regolamenti e per la modifica proposta è l'articolo 91, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea ("TFUE") (ex articolo 71 del TCE), che fornisce la base per l'adozione della legislazione dell'UE, stabilendo in particolare: i) norme comuni applicabili ai trasporti internazionali in partenza dal territorio di uno Stato membro o a destinazione di questo, o in transito sul territorio di uno o più Stati membri [articolo 91, paragrafo 1, lettera a), del TFUE]; e ii) le condizioni per l'ammissione di vettori non residenti ai trasporti nazionali in uno Stato membro [articolo 91, paragrafo 1, lettera b), del TFUE].

• Sussidiarietà

L'UE ha competenza concorrente con quella degli Stati membri nel settore dei trasporti a norma dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera g), del TFUE. Le modifiche alle norme esistenti possono tuttavia essere effettuate unicamente dal legislatore dell'UE.

Inoltre le differenze esistenti tra le pratiche degli Stati membri e le carenze a livello di esecuzione compromettono il funzionamento del mercato unico, sono intrinsecamente legate alle carenze in termini di armonizzazione e possono pertanto essere affrontate efficacemente soltanto dall'Unione.

• Proporzionalità

Come indicato nella sezione 6.3 della relazione sulla valutazione d'impatto, la proposta è proporzionata ai problemi individuati e non va al di là di quanto necessario alla loro risoluzione. In particolare le misure strategiche previste non avrebbero in linea generale ripercussioni sproporzionate sulle PMI. La proposta si concentra principalmente sulla semplificazione e sul chiarimento del quadro normativo in vigore, nonché su requisiti di esecuzione più severi e non instaura, per le parti interessate, ulteriori prescrizioni regolamentari che non sarebbero proporzionate ai problemi individuati.

• Scelta dell'atto giuridico

Dal momento che gli atti giuridici da modificare sono regolamenti, l'atto modificativo dovrebbe, in linea di principio, assumere la stessa forma.

3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

• Valutazione ex post / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente

I regolamenti sono stati oggetto di una valutazione ex post⁹, completata da uno studio esterno¹⁰.

Per quanto concerne l'esecuzione, sono stati individuati i seguenti problemi fondamentali.

- Esistono livelli di controllo diversi da parte degli Stati membri, in particolare in merito ai criteri di sede stabile e di onorabilità per l'accesso all'attività e per i trasporti di cabotaggio abusivi.
- Si rileva una mancanza di cooperazione tra Stati membri (quanto meno tra alcuni di essi), in particolare per quanto riguarda il rispetto del criterio di sede effettiva e stabile per l'accesso all'attività.

Altre carenze a livello normativo riguardano il fatto che alcune norme non riguardano specificamente determinate questioni o lasciano esplicitamente spazio all'adozione di misure unilaterali da parte degli Stati membri: tutto ciò ha condotto a pratiche discrepanti che si rivelano deleterie per il funzionamento del mercato unico.

- La definizione della sede effettiva e stabile, compreso il termine di sede operativa, lascia in sospeso numerose questioni. Ne è conseguita l'adozione di pratiche diverse.
- Il periodo di tempo che deve trascorrere prima che sia ripristinata l'onorabilità non è né definito, né altrimenti disciplinato nel regolamento (CE) n. 1071/2009 e varia notevolmente tra gli Stati membri.
- Invocando l'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1071/2009, alcuni Stati membri impongono condizioni supplementari per l'accesso alla professione di trasportatore di merci su strada.
- Le disposizioni in materia di cabotaggio non sono specifiche su determinati punti e ciò ha comportato discrepanze nelle pratiche degli Stati membri. Alcuni Stati membri accettano diverse operazioni di carico e/o scarico nell'ambito dello stesso trasporto di cabotaggio, mentre altri non lo fanno.

Il regolamento (CE) n. 1071/2009 lascia agli Stati membri la facoltà di applicare le sue disposizioni a veicoli la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non supera le 3,5 tonnellate ("veicoli commerciali leggeri" o "VCL"), il che porta a requisiti diversi per lo stesso veicolo in diversi Stati membri.

• Consultazione dei portatori di interessi

Le consultazioni dei portatori di interessi condotte nel preparare la presente proposta si sono svolte nel rispetto dei requisiti minimi per la consultazione delle parti interessate, stabiliti nella comunicazione della Commissione dell'11 dicembre 2002 [COM(2002) 704 definitivo].

⁹ Cfr. nota a piè di pagina 3.

¹⁰ <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2015-12-ex-post-evaluation-regulations-2009r1071-and-2009r1072.pdf>.

Il processo di consultazione si è svolto mediante due attività: la raccolta di opinioni e quella dei dati. Sono stati utilizzati metodi di consultazione aperti e mirati, con l'impiego di vari strumenti.

La **consultazione aperta** è consistita in una consultazione pubblica su internet svoltasi tra il 15 giugno e il 15 settembre 2016. I principali obiettivi erano: i) raccogliere informazioni supplementari sull'esistenza dei problemi individuati durante la valutazione ex post, nonché informazioni che consentissero di quantificare i problemi riscontrati, ii) chiedere il parere dei portatori di interessi sulle possibili misure da adottare, e iii) valutare le ripercussioni previste delle possibili misure strategiche. La Commissione ha ricevuto 175 contributi: 23 risposte da medie e grandi imprese (trasportatori e speditori con 50 o più dipendenti); 18 risposte da piccole imprese (trasportatori e speditori con 49 o meno dipendenti); 17 risposte da rappresentanti del settore della logistica; 33 risposte da associazioni che rappresentano dipendenti delle imprese di trasporto su strada; 48 risposte da associazioni di trasportatori su strada; 18 risposte da autorità nazionali e associazioni pertinenti e 18 risposte da altri partecipanti.

Nell'ambito della consultazione pubblica sono inoltre pervenuti 22 documenti di sintesi da svariati portatori di interessi, tra cui associazioni di categoria, organizzazioni dei lavoratori, autorità nazionali, organismi preposti all'applicazione della legge, ONG ed esperti.

Il documento di consultazione, i contributi ricevuti e una sintesi di questi ultimi sono disponibili sulla pagina web della direzione generale della Mobilità e dei trasporti "A road transport strategy for Europe" (Una strategia dei trasporti stradali per l'Europa) e sul sito della Commissione "La vostra voce in Europa"¹¹.

La **consultazione mirata** si è svolta come segue.

- Un'indagine del gruppo PMI si è concentrata su questioni relative all'utilizzo dei veicoli commerciali leggeri per il trasporto su strada e al potenziale impatto delle misure strategiche connesse all'estensione dell'ambito di applicazione del quadro normativo ai VCL. Sono pervenute in totale 17 risposte, comprese quelle di 7 fornitori di servizi di trasporto di merci su strada con veicoli propri o noleggiati per conto terzi, di 7 imprese che usano veicoli propri o noleggiati per il trasporto delle proprie merci ("operatori in conto proprio") e di 8 utenti di servizi di trasporto di merci su strada.
- È stata condotta un'indagine presso le autorità nazionali per chiedere loro quali fossero le loro previsioni riguardo all'impatto delle misure strategiche proposte sull'attuazione e l'esecuzione del quadro normativo e per ottenere dati o stime dei possibili costi che tali misure potrebbero implicare per le autorità stesse. Sono pervenute complessivamente 18 risposte da 16 Stati membri¹² e 1 da Euro-Contrôle-Route.
- È stata condotta un'indagine presso i trasportatori per ottenere dati pertinenti dagli operatori dei trasporti sui costi e sulle caratteristiche delle operazioni, i quali potrebbero essere usati ai fini della valutazione dell'impatto (in quanto parte dello scenario di riferimento), e anche per raccogliere pareri e stime sui costi o sui risparmi

¹¹ Consultare il sito <http://ec.europa.eu/transport/node/4817>.

¹² BE, BG, CY, DE, EE, EL, FI, HR, HU, LU, LV, NL, PL, RO, SE, UK.

derivanti dalle misure strategiche in esame. A questo sondaggio hanno risposto complessivamente 80 trasportatori.

- Sono state organizzate interviste telefoniche dei portatori di interessi (31 interviste con società di trasporti nazionali e internazionali e con le rispettive associazioni e autorità nazionali) per acquisire informazioni più dettagliate sui pareri dei portatori di interessi in merito alle varie misure in esame, ottenere dati o stime dei costi e raccogliere pareri sulle possibili difficoltà inerenti a ciascuna misura.
- Nel corso della valutazione ex post e della valutazione d'impatto della presente iniziativa, sono stati organizzati diversi seminari, riunioni e altri eventi rivolti ai portatori di interessi, con la partecipazione delle parti sociali; anche la Commissione ha preso parte a diverse iniziative organizzate dalle parti sociali.

Le informazioni raccolte durante la consultazione hanno confermato l'esistenza dei problemi fondamentali individuati nel corso della fase di valutazione, come pure la pertinenza degli principali obiettivi dell'intervento.

In merito alle potenziali misure strategiche individuate nel corso della consultazione, è stato espresso un forte sostegno per le misure intese a rafforzare le attività di esecuzione.

In merito alle modifiche delle restrizioni al cabotaggio, si sono registrate reazioni contrastanti: alcuni gruppi di portatori di interessi erano favorevoli alle modifiche mentre altri hanno espresso riluttanza. Gli Stati membri ad elevato livello salariale, appoggiati dai sindacati, tendono a favorire norme più severe in materia di cabotaggio, mentre gli Stati membri a basso livello salariale, sostenuti dalla maggior parte delle associazioni dei trasportatori, tendono a favorire un'ulteriore liberalizzazione del cabotaggio.

Ha suscitato una reazione positiva l'idea di adottare misure volte a rafforzare i criteri su cui si fonda il requisito della sede stabile. Molte parti interessate hanno rilevato la necessità di far sì che solo i casi di attività effettiva nello Stato membro di stabilimento possano beneficiare delle norme corrispondenti.

L'inclusione dei VCL nell'ambito di applicazione dei regolamenti è stata considerata anch'essa una misura positiva dalla maggioranza delle parti interessate consultate.

- **Assunzione e uso di perizie**

Un contraente esterno ha contribuito alla relazione di valutazione ex post e ad uno studio che accompagna la valutazione d'impatto¹³, entrambi completati nell'aprile 2017.

- **Valutazione d'impatto**

La proposta è accompagnata da una valutazione d'impatto che ha ricevuto il parere positivo, con riserve, del comitato per il controllo normativo. Come precisato nell'allegato 1 della relazione sulla valutazione d'impatto, le riserve sono state affrontate spiegando con dovizia di particolari la portata dei problemi individuati e la natura dell'iniziativa REFIT, migliorando la struttura logica delle opzioni strategiche ed esponendo con maggiore precisione le interazioni tra la presente proposta e l'iniziativa in materia di legislazione sociale nel settore dei trasporti su strada.

Sono stati presi in esame quattro pacchetti strategici che presentano un livello crescente di intervento e, di conseguenza, anche di ripercussioni previste. Il primo pacchetto strategico è incentrato sul chiarimento del quadro normativo. Il secondo pacchetto strategico è incentrato

¹³ Cfr. nota a piè di pagina 10.

sul rafforzamento dell'esecuzione. Il terzo pacchetto è imperniato sulle modifiche sostanziali delle norme riguardanti, in particolare, il cabotaggio e lo stabilimento, oltre alle misure contemplate dai primi due pacchetti strategici. Il quarto pacchetto strategico prevede un ampliamento dell'ambito di applicazione dei regolamenti ai veicoli commerciali leggeri.

L'opzione preferita è una combinazione tra il terzo pacchetto strategico, che contiene modifiche delle norme sul cabotaggio e delle disposizioni in materia di stabilimento, e una parziale estensione del regolamento (CE) n. 1071/2009 ai veicoli commerciali leggeri.

Si tratta nel complesso dell'opzione più efficace e, secondo le stime, permetterà alle imprese dell'UE-28 di risparmiare tra 2,7 e 5,2 miliardi di EUR nel periodo 2020-2035. Si prevede che quest'opzione ridurrà del 62% massimo il numero di infrazioni delle norme sul cabotaggio e limiterà di circa il 10% il rischio di costituzione di società di comodo, il che dovrebbe produrre conseguenze positive sulle condizioni di lavoro e portare ad una maggiore professionalizzazione degli operatori di VCL. L'opzione preferita implica tuttavia, per le autorità nazionali dell'UE-28, un aumento dei costi di attuazione e di esecuzione dell'ordine di 65-166 milioni di EUR nel periodo 2020-2035. L'applicazione parziale del regolamento (CE) n. 1071/2009 ai veicoli commerciali leggeri comporterà inoltre per le aziende costi di conformità supplementari, pari ad un aumento dell'ordine del 4-10% dei costi operativi.

La proposta è in linea con l'opzione preferita nella valutazione d'impatto.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

La presente proposta persegue l'obiettivo REFIT di miglioramento dell'efficacia e riduzione degli oneri regolamentari che gravano sulle imprese. Ciò avviene principalmente mediante l'obbligo di accettazione, da parte delle autorità nazionali preposte all'applicazione della legge, di documenti di trasporto elettronici nei trasporti internazionali e attraverso una maggiore armonizzazione delle norme che disciplinano l'accesso alla professione. Sebbene si preveda un incremento dei costi di esecuzione per le autorità pubbliche, tale incremento è di entità molto inferiore rispetto ai risparmi che le imprese potranno realizzare ed è in ogni caso giustificato dal miglioramento delle condizioni di concorrenza; inoltre scenderà il numero di infrazioni delle norme sul cabotaggio, saranno create meno società di comodo e miglioreranno le condizioni di lavoro per i lavoratori del settore dei trasporti.

- **Diritti fondamentali**

La proposta rispetta i diritti fondamentali e osserva i principi riconosciuti segnatamente nella Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea. In particolare, nella misura in cui prevede l'inserimento di dati supplementari, che dovranno essere elaborati dalle autorità nazionali, nei registri elettronici nazionali delle imprese di trasporto su strada, la proposta è conforme all'articolo 8 della Carta in quanto tali dati sono necessari per conseguire l'obiettivo di una migliore esecuzione delle disposizioni dei regolamenti a livello nazionale e transfrontaliero.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

La proposta non ha alcuna incidenza sul bilancio dell'UE.

5. ALTRI ELEMENTI

- **Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione**

È opportuno reperire ulteriori informazioni sulla diffusione dei veicoli commerciali leggeri nel trasporto nazionale e internazionale per conto terzi. Occorre pertanto attuare un controllo rigoroso e procedere alla raccolta dei dati al fine di seguire le tendenze del mercato a tale riguardo. Questo obiettivo sarà realizzato combinando la raccolta di dati nazionali e la

presentazione di relazioni da parte degli Stati membri. Il suddetto controllo dovrebbe iniziare subito dopo l'entrata in vigore del regolamento.

- **Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta**

Gli elementi fondamentali della proposta sono i seguenti:

Regolamento (CE) n. 1071/2009

Articolo 1 – Oggetto e ambito di applicazione

L'attuale articolo 1, paragrafo 4, lettera a), esclude dall'ambito di applicazione del regolamento i trasportatori che operano esclusivamente con VCL, a meno che gli Stati membri dispongano altrimenti (cfr. frase introduttiva). Al fine di garantire mediante norme comuni un livello minimo di professionalizzazione del settore dei VCL e ravvicinare in tal modo le condizioni di concorrenza tra gli operatori, si propone di sopprimere detta disposizione e rendere obbligatorie alcune norme anche per questa categoria di operatori.

A tale scopo si propone di aggiungere un nuovo paragrafo 6 che escluda i trasportatori che operano esclusivamente con VCL da alcuni requisiti previsti dal regolamento, ma non da tutti. I requisiti riguardanti il gestore dei trasporti, l'onorabilità e l'idoneità professionale e gli obblighi connessi a tali requisiti non sono proposti come obbligatori, ma gli Stati membri manterrebbero la facoltà di applicarli, come avvenuto finora. Si propone per contro di applicare a detti trasportatori, in tutti gli Stati membri, i requisiti in materia di sede effettiva e stabile e di adeguata idoneità finanziaria. L'ambito di applicazione verrebbe ridotto di conseguenza per tener conto delle differenze tra gli Stati membri.

Articolo 3 - Requisiti per l'esercizio della professione di trasportatore su strada

Si propone di sopprimere il paragrafo 2, che consente tuttora di imporre condizioni supplementari per l'accesso alla professione, oltre ai quattro criteri stabiliti nell'articolo 3, paragrafo 1, e che ha alimentato divergenze riguardo alle condizioni di accesso alla professione. Tale possibilità, che non si è rivelata necessaria alla luce di esigenze imperative, andrebbe pertanto abolita.

Articolo 5 - Condizioni relative al requisito di stabilimento

Si propone di chiarire le disposizioni dell'articolo 5 al fine di garantire che le imprese stabilite in uno Stato membro vi svolgano la propria attività in modo effettivo e permanente. Per la precisione, si propone quanto segue: alla lettera a) è aggiunto un riferimento ai contratti commerciali e di lavoro, che andrebbero quindi conservati anch'essi nei locali situati nello Stato membro di stabilimento; la lettera c) è suddivisa nelle lettere c) e d) al fine di precisare la distinzione tra lo svolgimento delle attività amministrative e commerciali e le attività concernenti i veicoli; viene aggiunta la lettera e), che impone alle imprese di detenere attivi e avvalersi di personale nello Stato membro di stabilimento, in proporzione all'attività delle sedi.

Articolo 6 - Condizioni relative al requisito dell'onorabilità

All'articolo 6 si propone una serie di modifiche volte a chiarire e armonizzare ulteriormente la valutazione dell'onorabilità e ad estendere l'elenco delle infrazioni che possono comportare la perdita dell'onorabilità. Per la precisione, si propone quanto segue.

Il paragrafo 1 è modificato per circoscrivere con maggiore precisione le categorie di persone il cui comportamento dovrebbe essere preso in considerazione ai fini della valutazione dell'onorabilità di un'impresa. Al terzo comma, lettera a), è aggiunto il punto vii), affinché siano prese in considerazione, ai fini della valutazione dell'onorabilità del gestore dei trasporti o dell'impresa di trasporti, le infrazioni gravi delle normative fiscali nazionali. Al terzo

comma, lettera b), sono aggiunti i punti xi) e xii), affinché siano prese in considerazione, ai fini della valutazione dell'onorabilità del gestore dei trasporti o dell'impresa di trasporti, le infrazioni gravi della normativa dell'UE sul distacco dei lavoratori e della legge applicabile alle obbligazioni contrattuali. L'articolo 6, paragrafo 2, è modificato per specificare ulteriormente la procedura amministrativa che deve essere avviata dall'autorità competente dello Stato membro di stabilimento dell'impresa di trasporto o del gestore dei trasporti che hanno commesso un'infrazione grave della normativa nazionale o dell'UE, al fine di determinare se l'impresa di trasporto o il gestore dei trasporti in questione abbiano subito la perdita dell'onorabilità. Un nuovo paragrafo 2 *bis* sostituisce il precedente articolo 6, paragrafo 2, lettera b), e specifica che alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati che stabiliscono quali infrazioni della normativa dell'Unione, oltre a quelle di cui all'allegato IV, possono comportare la perdita dell'onorabilità. In questo contesto si propone di conferire alla Commissione il potere di definire il livello di gravità delle infrazioni anche in base ai potenziali rischi di distorsione della concorrenza (riguardanti, in particolare, le norme sul cabotaggio). Le infrazioni che possono pregiudicare le condizioni di lavoro dovrebbero, a causa dei loro effetti sulla concorrenza, essere trattate allo stesso modo¹⁴.

Articolo 7 - Condizioni relative al requisito dell'idoneità finanziaria

Si propone di modificare il paragrafo 1 per prevedere condizioni specifiche e meno rigorose che dovranno soddisfare i trasportatori che operano esclusivamente con VCL. Al paragrafo 2 si propone di chiarire le modalità con le quali le imprese possono dimostrare la propria idoneità finanziaria in assenza di conti annuali certificati, al fine di consentire alle autorità di vigilanza di valutare il rispetto di questo criterio, in particolare per quanto riguarda le nuove imprese che non hanno ancora conti certificati.

Articolo 13 - Procedura di sospensione e di revoca delle autorizzazioni

La proposta di modifica dell'articolo 13, paragrafo 1, lettera c), chiarisce la posizione delle autorità competenti qualora le imprese non soddisfino più il requisito dell'idoneità finanziaria. L'impresa è tenuta a dimostrare, entro il termine fissato, che tale requisito è nuovamente soddisfatto (e non soltanto che sarà soddisfatto in futuro).

Articolo 14 - Dichiarazione di inidoneità del gestore dei trasporti

Si propone di specificare che, dopo aver perso la propria onorabilità, un gestore dei trasporti non può essere riabilitato dall'autorità competente prima che sia trascorso un anno dalla data della perdita dell'onorabilità (cfr. nuovo comma aggiunto al paragrafo 1). Si intende in questo modo evitare divergenze importanti in proposito tra gli Stati membri.

Articolo 16 - Registri elettronici nazionali

Al paragrafo 2 si propone l'inserimento di elementi di informazione supplementari nei registri elettronici nazionali, il che dovrebbe consentire una migliore esecuzione delle norme che disciplinano l'accesso alla professione.

Articolo 18 - Cooperazione amministrativa fra Stati membri

Si propone di specificare ulteriormente le modalità di cooperazione tra gli Stati membri, stabilendo in particolare un periodo di tempo massimo entro il quale gli Stati membri dovranno rispondere alle richieste motivate presentate da altri Stati membri e imponendo agli Stati membri l'obbligo di svolgere ispezioni in caso di mancato rispetto dei criteri di stabilimento da parte di imprese aventi sede nel loro territorio, sulla scorta di prove fornite da altri Stati membri.

¹⁴ La Commissione avrebbe ancora la possibilità di definire il livello di gravità delle infrazioni anche in base ai potenziali rischi per la vita o di lesioni gravi che esse comportano.

Articolo 26 – Relazioni

Si propone di richiedere agli Stati membri di comunicare alla Commissione informazioni riguardanti le attività sul proprio territorio dei trasportatori che operano con VCL (nuovo paragrafo 3). Il testo proposto per il nuovo paragrafo 4 dispone che la Commissione presenti una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio entro la fine del 2024 circa la presenza di operatori di VCL addetti ai trasporti nazionali e internazionali su strada e che, su tale base, essa valuti nuovamente se sussista la necessità di proporre misure supplementari.

Allegato IV - Infrazioni più gravi ai fini dell'articolo 6, paragrafo 2, lettera a)

Il punto 1, lettera b), è modificato al fine di assicurarne la coerenza con il regolamento (CE) n. 561/2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada¹⁵, e di eliminare l'incertezza giuridica nella fase di attuazione.

Regolamento (CE) n. 1072/2009

Articolo 1 – Ambito di applicazione

Al paragrafo 1 è aggiunto un nuovo comma al fine di chiarire che il trasporto di container vuoti o di pallet deve essere considerato un trasporto per conto terzi solo se è oggetto di un contratto di trasporto concluso tra il destinatario e lo speditore.

Articolo 2 - Definizioni

Il paragrafo 6 è modificato per chiarire che un trasporto di cabotaggio può implicare diversi punti di carico, di consegna o di carico e consegna.

Articolo 8 - Principio generale

Si propongono le seguenti modifiche.

Al paragrafo 2 si elimina il numero massimo di trasporti di cabotaggio che possono essere effettuati in uno Stato membro ospitante a seguito di un trasporto internazionale in entrata e si riduce nel contempo il numero massimo di giorni per effettuare tali trasporto di cabotaggio. Conformemente alle conclusioni della valutazione d'impatto, queste modifiche favoriscono l'applicabilità delle regole. Al paragrafo 3 è soppresso l'obbligo di produrre prove per ogni trasporto di cabotaggio. In conseguenza della modifica del paragrafo 2, tale obbligo è infatti diventato superfluo. Il testo proposto per il nuovo paragrafo 4 *bis* precisa l'obbligo di fornire la prova del rispetto delle restrizioni al cabotaggio durante il controllo su strada e se possibile con mezzi elettronici, semplificando in tal modo le procedure ed eliminando l'incertezza giuridica riguardo ai tempi per la presentazione di dette prove.

Articolo 10 - Procedura di salvaguardia

Si propone di modificare l'articolo 10, paragrafo 3, per aggiornare il riferimento alla pertinente procedura di comitato in seguito alla soppressione dell'articolo 15.

Articolo 10 bis - Cabotaggio: sistemi di controllo

È aggiunto un articolo 10 *bis* per richiedere agli Stati membri di effettuare un numero minimo di controlli di conformità con le disposizioni in materia di cabotaggio (i quali riguarderanno il 2% dei trasporti di cabotaggio a decorrere dal 1° gennaio 2020 e il 3% a decorrere dal 1° gennaio 2022). L'articolo 10 *bis* stabilisce inoltre che gli Stati membri effettuino ogni anno un numero minimo (3) di controlli su strada concertati riguardanti le disposizioni sul cabotaggio contenute nel regolamento.

Articolo 14 bis — Responsabilità

¹⁵ Cfr. la nota 5.

Si propone di precisare che gli speditori e gli spedizionieri sono sottoposti a sanzioni nel caso in cui commissionino intenzionalmente servizi di trasporto che comportano infrazioni delle disposizioni del regolamento.

Articolo 17 – Relazioni

Si propone di modificare i paragrafi 1 e 2, specificando la data entro la quale gli Stati membri sono tenuti a comunicare alla Commissione il numero di licenze comunitarie, le copie certificate conformi e gli attestati di conducente rilasciati nel corso dell'anno civile precedente, vale a dire entro il 31 gennaio dell'anno successivo. Il testo proposto per il nuovo paragrafo 3 fa obbligo agli Stati membri di riferire alla Commissione in merito al numero di controlli sul cabotaggio effettuati nel corso dell'anno precedente.

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

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 europeo¹⁶,

visto il parere del Comitato delle regioni¹⁷,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) Dall'esperienza maturata con l'attuazione dei regolamenti (CE) n. 1071/2009¹⁸ e (CE) n. 1072/2009¹⁹ è emersa l'opportunità di migliorare le norme ivi contenute su una serie di punti.
- (2) Sino ad oggi, a meno che il diritto nazionale disponga altrimenti, le norme sull'accesso alla professione di trasportatore su strada non si applicano alle imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate. Il numero di imprese attive in operazioni di trasporto sia nazionale che internazionale è in aumento. Diversi Stati membri hanno pertanto deciso di applicare a tali imprese le norme sull'accesso alla professione di trasportatore su strada previste nel regolamento (CE) n. 1071/2009. Al fine di garantire mediante norme comuni un livello minimo di professionalizzazione del settore che utilizza veicoli la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non supera le 3,5 tonnellate e ravvicinare in tal modo le condizioni di concorrenza tra tutti gli operatori, tale disposizione andrebbe soppressa, mentre i requisiti in materia di sede effettiva e stabile e di adeguata idoneità finanziaria dovrebbero diventare obbligatori.

¹⁶ GU C del , pag. .

¹⁷ GU C del , pag. .

¹⁸ 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).

¹⁹ 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).

- (3) Attualmente gli Stati membri possono legittimamente subordinare l'accesso alla professione di trasportatore su strada al rispetto di requisiti supplementari oltre a quelli specificati nel regolamento (CE) n. 1071/2009. Questa possibilità, che non si è rivelata necessaria per rispondere ad esigenze imperative e ha alimentato divergenze riguardo a tale accesso, andrebbe pertanto abolita.
- (4) Occorre assicurare che i trasportatori su strada stabiliti in uno Stato membro siano presenti in modo effettivo e permanente in tale Stato membro e da lì svolgano la loro attività. Di conseguenza e alla luce dell'esperienza maturata, è necessario chiarire le disposizioni relative all'esistenza di una sede effettiva e stabile.
- (5) Nella misura in cui l'accesso alla professione dipende dall'onorabilità dell'impresa interessata, sono necessari chiarimenti per quanto riguarda le persone il cui comportamento deve essere preso in considerazione, le procedure amministrative da espletare e i periodi necessari per la riabilitazione dopo che un gestore dei trasporti ha perso l'onorabilità.
- (6) In considerazione della potenziale capacità di influenzare significativamente le condizioni di concorrenza leale nel mercato del trasporto di merci su strada, agli elementi pertinenti ai fini della valutazione dell'onorabilità è opportuno aggiungere le infrazioni gravi delle normative fiscali nazionali.
- (7) In considerazione della potenziale capacità di influenzare significativamente il mercato del trasporto di merci su strada nonché la protezione sociale dei lavoratori, agli elementi pertinenti ai fini della valutazione dell'onorabilità è opportuno aggiungere le infrazioni gravi della normativa dell'Unione sul distacco dei lavoratori e della legge applicabile alle obbligazioni contrattuali.
- (8) Data l'importanza della concorrenza leale nel mercato, è opportuno prendere in considerazione le infrazioni della normativa dell'Unione pertinenti in materia nel valutare l'onorabilità dei gestori dei trasporti e delle imprese di trasporto. Il potere conferito alla Commissione di definire il livello di gravità delle infrazioni pertinenti dovrebbe essere conseguentemente precisato.
- (9) Le autorità nazionali competenti hanno avuto difficoltà a individuare i documenti che le imprese di trasporto possono produrre per dimostrare la propria idoneità finanziaria, in particolare in assenza di conti annuali certificati. Le norme riguardanti le prove necessarie a dimostrare l'idoneità finanziaria andrebbero pertanto chiarite.
- (10) Le imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate dovrebbero godere di un livello minimo di idoneità finanziaria al fine di garantire che dispongano dei mezzi sufficienti per effettuare operazioni in modo stabile e nel lungo periodo. Tuttavia, dal momento che le operazioni in questione hanno generalmente una portata limitata, i corrispondenti requisiti dovrebbero essere meno rigorosi di quelli applicabili agli operatori che impiegano veicoli singoli o accoppiati che superano il suddetto limite.
- (11) Le informazioni relative ai trasportatori contenute nei registri elettronici nazionali dovrebbero essere quanto più possibile complete per consentire alle autorità nazionali preposte all'applicazione delle norme pertinenti di avere un quadro generale sufficiente degli operatori sottoposti ad inchiesta. Le informazioni concernenti il numero di immatricolazione dei veicoli a disposizione degli operatori, il numero di dipendenti di questi ultimi, il fattore di rischio che essi presentano e le informazioni finanziarie di

base che li riguardano dovrebbero consentire una migliore esecuzione a livello nazionale e transfrontaliero delle disposizioni dei regolamenti (CE) n. 1071/2009 e (CE) n. 1072/2009. Le norme relative al registro elettronico nazionale dovrebbero pertanto essere modificate di conseguenza.

- (12) La definizione dell'infrazione più grave, ossia quella riguardante il superamento del tempo di guida giornaliero, di cui all'allegato IV del regolamento (CE) n. 1071/2009, non corrisponde alle vigenti disposizioni pertinenti stabilite dal regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁰. Questa incoerenza genera incertezza e pratiche divergenti tra le autorità nazionali e, di conseguenza, complica l'esecuzione delle norme in questione. È quindi opportuno chiarire tale definizione per garantire la coerenza tra i due regolamenti.
- (13) Le norme sui trasporti nazionali effettuati a titolo temporaneo da trasportatori non residenti in uno Stato membro ospitante ("cabotaggio") dovrebbero essere chiare, semplici e di facile applicazione, mantenendo sostanzialmente il livello di liberalizzazione raggiunto finora.
- (14) A tal fine e per agevolare i controlli ed eliminare l'incertezza, è opportuno abolire la limitazione del numero di trasporti di cabotaggio successivi a un trasporto internazionale, mentre andrebbe ridotto il numero di giorni disponibili per tali trasporti.
- (15) È opportuno precisare con quali mezzi i trasportatori su strada possono dimostrare di rispettare le norme riguardanti le operazioni di cabotaggio. Andrebbero riconosciuti quali mezzi idonei l'utilizzo e la trasmissione di informazioni elettroniche sui trasporti, che dovrebbero semplificare la fornitura di elementi di prova pertinenti e il loro trattamento da parte delle autorità competenti. Il formato utilizzato a tal fine dovrebbe garantire affidabilità e autenticità. Considerando il crescente ricorso a metodi elettronici efficienti di scambio di informazioni nel settore dei trasporti e della logistica, è importante garantire la coerenza dei quadri normativi e delle disposizioni riguardanti la semplificazione delle procedure amministrative.
- (16) Le imprese di trasporto sono destinatarie delle norme relative al trasporto internazionale e, in quanto tali, sono soggette alle conseguenze di eventuali infrazioni da loro commesse. Tuttavia, al fine di evitare abusi da parte di imprese che ottengono appalti di servizi di trasporto da trasportatori di merci su strada, gli Stati membri dovrebbero anche prevedere sanzioni per gli speditori e gli spedizionieri nel caso in cui questi commissionino intenzionalmente servizi di trasporto che comportano infrazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1072/2009.
- (17) Nella misura in cui il presente regolamento introduce un certo grado di armonizzazione in alcuni ambiti finora non armonizzati dal diritto dell'Unione e riguardanti in particolare il trasporto con veicoli commerciali leggeri e le pratiche di esecuzione, gli obiettivi del presente regolamento, ossia il ravvicinamento delle condizioni di concorrenza e il miglioramento dell'esecuzione, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della natura degli obiettivi perseguiti e della dimensione transfrontaliera del trasporto stradale, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione. L'Unione può quindi intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il

²⁰ 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).

presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali scopi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

- (18) Al fine di tenere conto dell'evoluzione del mercato e del progresso tecnico, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per modificare gli allegati I, II e III del regolamento (CE) n. 1071/2009, per integrare il regolamento con un elenco di categorie, tipi e livelli di gravità delle infrazioni gravi che, oltre a quelle di cui all'allegato IV del regolamento (CE) n. 1071/2009, possono comportare la perdita dell'onorabilità 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 2016²¹. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, è opportuno che il Parlamento europeo e il Consiglio ricevano tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti abbiano sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.
- (19) È quindi opportuno modificare di conseguenza i regolamenti (CE) n. 1071/2009 e (CE) n. 1072/2009,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

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

- 1) l'articolo 1 è così modificato:
- a) il paragrafo 4 è così modificato:
- i) la lettera a) è soppressa;
- ii) la lettera b) è sostituita dalla seguente:
- "b) alle imprese che effettuano esclusivamente trasporti di persone su strada a fini non commerciali o che non esercitano la professione di trasportatore di persone su strada come attività principale.
- Qualsiasi trasporto su strada per il quale non sia percepita alcuna retribuzione e che non generi alcun reddito, come il trasporto di persone a fini di beneficenza o ad uso strettamente privato, deve essere considerato un trasporto a fini esclusivamente non commerciali;"
- b) è aggiunto il seguente paragrafo 6:
- "6. L'articolo 3, paragrafo 1, lettere b) e d), e gli articoli 4, 6, 8, 9, 14, 19 e 21 non si applicano alle imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate.
- Gli Stati membri possono tuttavia:

²¹ GUL 123 del 12.5. 2016, pag. 1.

- a) imporre a dette imprese l'applicazione, in tutto o in parte, delle disposizioni di cui al primo comma;
 - b) ridurre il limite di cui al primo comma per la totalità o per una parte delle categorie di trasporto su strada.";
- 2) all'articolo 3, il paragrafo 2 è soppresso;
- 3) l'articolo 5 è così modificato:
- a) la lettera a) è sostituita dalla seguente:

"a) dispone di locali in cui conserva i suoi documenti principali, in particolare i contratti commerciali, i documenti contabili, i documenti di gestione del personale, i contratti di lavoro, i documenti contenenti dati relativi ai tempi di guida e di riposo e qualsiasi altra documentazione cui l'autorità competente deve poter accedere per la verifica delle condizioni stabilite dal presente regolamento;"
 - b) la lettera c) è sostituita dalla seguente:

"c) svolge in modo efficace e continuativo, con l'ausilio delle attrezzature e strutture amministrative appropriate, le sue attività commerciali e amministrative nei locali situati in tale Stato membro;"
 - c) è aggiunta la seguente lettera d):

"d) gestisce le operazioni di trasporto effettuate con i veicoli di cui alla lettera b) con l'ausilio delle attrezzature tecniche appropriate situate in tale Stato membro;"
 - d) è aggiunta la seguente lettera e):

"e) detiene attivi e si avvale di personale in proporzione all'attività della sede.";
- 4) l'articolo 6 è così modificato:
- a) il paragrafo 1 è così modificato:
 - i) il secondo comma è sostituito dal seguente:

"Nel determinare se un'impresa soddisfi tale requisito, gli Stati membri prendono in considerazione il comportamento dell'impresa, dei suoi gestori dei trasporti, dei direttori esecutivi, dei soci accomandatari nel caso di società in accomandita, di altri rappresentanti legali 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, dei soci accomandatari nel caso di società in accomandita, degli altri rappresentanti legali e di qualsiasi altra persona interessata eventualmente individuata dallo Stato membro.";
 - ii) al terzo comma, lettera a), è aggiunto il seguente punto vii):

"vii) diritto fiscale.";
 - iii) al terzo comma, lettera b), sono aggiunti i seguenti punti xi) e xii):

"xi) il distacco dei lavoratori;

xii) la legge applicabile alle obbligazioni contrattuali.";

b) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

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

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

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

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

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

c) è inserito il seguente paragrafo 2 *bis*:

"2 *bis*. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 24, con cui stila un elenco di categorie, tipi e livelli di gravità delle infrazioni gravi della normativa dell'Unione di cui al paragrafo 1, terzo comma, lettera b), che, oltre a quelle di cui all'allegato IV, possono comportare la perdita dell'onorabilità. Nello stabilire le priorità per i controlli a norma dell'articolo 12, paragrafo 1, gli Stati membri tengono conto delle informazioni su tali infrazioni, comprese le informazioni ricevute da altri Stati membri.

A tal fine la Commissione:

a) stabilisce le categorie e i tipi di infrazione che sono riscontrati con maggiore frequenza;

b) definisce il livello di gravità delle infrazioni in base ai potenziali rischi per la vita o di lesioni gravi che esse comportano, nonché di distorsione della concorrenza nel mercato dei trasporti su strada, compromettendo tra l'altro le condizioni di lavoro dei lavoratori del settore dei trasporti;

c) indica la frequenza del ripetersi dell'evento al di là della quale le infrazioni ripetute sono considerate più gravi, tenendo conto del numero di conducenti adibiti alle attività di trasporto dirette dal gestore dei trasporti.";

- 5) l'articolo 7 è così modificato:
- a) al paragrafo 1, il primo comma è sostituito dal seguente:
"Per soddisfare il requisito di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera c), un'impresa è in grado in via permanente di ottemperare agli obblighi finanziari che le incombono nel corso dell'esercizio contabile annuale. Sulla base dei conti annuali certificati da un revisore o da un altro soggetto debitamente riconosciuto, l'impresa dimostra di disporre ogni anno di un capitale proprio per un valore di almeno 9 000 EUR quando solo un veicolo è utilizzato e di 5 000 EUR per ogni veicolo supplementare utilizzato. Sulla base dei conti annuali certificati da un revisore o da un altro soggetto debitamente riconosciuto, le imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate dimostrano di disporre ogni anno di un capitale proprio per un valore di almeno 1 800 EUR quando solo un veicolo è utilizzato e di 900 EUR per ogni veicolo supplementare utilizzato.";
 - b) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:
"2. In deroga al paragrafo 1, in assenza di conti annuali certificati 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 comprovante che l'impresa dispone degli importi di cui al paragrafo 1, primo comma.";
- 6) all'articolo 8, il paragrafo 9 è sostituito dal seguente:
"9. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 24 al fine di modificare gli allegati I, II e III per adeguarli all'evoluzione del mercato e al progresso tecnico.";
- 7) all'articolo 11, paragrafo 4, il terzo comma è soppresso;
- 8) all'articolo 12, paragrafo 2, il secondo comma è soppresso;
- 9) all'articolo 13, paragrafo 1, la lettera c) è sostituita dalla seguente:
"c) un termine non superiore a sei mesi nel caso in cui il requisito dell'idoneità finanziaria non sia soddisfatto, affinché l'impresa possa dimostrare che tale requisito è nuovamente soddisfatto in via permanente.";
- 10) all'articolo 14, paragrafo 1, è aggiunto il secondo comma seguente:
"L'autorità competente non riabilita il gestore dei trasporti prima che sia trascorso un anno dalla data della perdita dell'onorabilità.";
- 11) l'articolo 16 è così modificato:
- a) il paragrafo 2 è così modificato:
 - i) sono aggiunte le seguenti lettere da g) a j):
"g) numero di immatricolazione dei veicoli a disposizione dell'impresa, a norma dell'articolo 5, lettera b);
h) numero di dipendenti;

i) totale delle attività, delle passività, del capitale proprio e del fatturato degli ultimi due anni;

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

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

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

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

b) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

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

c) il paragrafo 7 è soppresso;

12) 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 comunicano alla Commissione il nome e l'indirizzo del proprio punto di contatto nazionale entro il 31 dicembre 2018. La Commissione redige l'elenco di tutti i punti di contatto nazionali e lo trasmette agli Stati membri, i quali comunicano senza indugio alla Commissione eventuali modifiche relative ai punti di contatto.

2. Lo Stato membro che riceve la notifica di un'infrazione grave che ha dato luogo a una condanna o a una sanzione in un altro Stato membro nel corso degli ultimi due anni inserisce l'infrazione notificata nel proprio registro elettronico nazionale.

3. Gli Stati membri rispondono alle richieste di informazioni provenienti da tutte le autorità competenti degli altri Stati membri e, se del caso, procedono a controlli, ispezioni e indagini riguardanti il rispetto del requisito di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), da parte dei trasportatori su strada stabiliti nel loro territorio. Le richieste di informazioni inoltrate dalle autorità competenti degli Stati membri sono motivate e, a tal fine, includono indicazioni verosimili di possibili violazioni dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera a).

4. Se lo Stato membro che ha ricevuto una richiesta di informazioni ritiene che questa non sia sufficientemente motivata, ne informa lo Stato membro richiedente entro dieci giorni lavorativi. Lo Stato membro richiedente fornisce ulteriori elementi a sostegno della sua richiesta. Ove ciò non sia possibile, la richiesta può essere respinta dallo Stato membro che l'ha ricevuta.

5. Laddove sia difficoltoso o impossibile dar seguito a una richiesta di informazioni o effettuare controlli, ispezioni o indagini, lo Stato membro in questione ne informa lo Stato membro richiedente entro dieci giorni lavorativi, spiegando i motivi di tale difficoltà o impossibilità. Gli Stati membri interessati intavolano discussioni per risolvere di concerto eventuali difficoltà.

6. In risposta alle richieste di cui al paragrafo 3, gli Stati membri forniscono le informazioni richieste ed effettuano i controlli, le ispezioni e le indagini necessari entro venticinque giorni lavorativi a decorrere dalla data in cui è pervenuta la richiesta, a meno che non abbiano informato lo Stato membro richiedente che la richiesta non è sufficientemente motivata o che sia impossibile o difficoltoso darvi seguito, conformemente ai paragrafi 4 e 5.

7. Gli Stati membri assicurano che le informazioni loro comunicate a norma del presente articolo siano utilizzate soltanto in relazione alle questioni per cui sono state richieste.

8. La cooperazione amministrativa e l'assistenza reciproca sono prestate a titolo gratuito.

9. Una richiesta di informazioni non osta a che le autorità competenti adottino misure in linea con le pertinenti normative nazionali e dell'Unione, per indagare e prevenire possibili violazioni del presente regolamento.";

13) l'articolo 24 è soppresso;

14) è inserito il seguente articolo 24 *bis*:

"Articolo 24 bis

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 6, paragrafo 2, e all'articolo 8, paragrafo 9, è conferito alla Commissione per un periodo indeterminato a decorrere da [data di entrata in vigore del presente regolamento (modificativo)].

3. La delega di potere di cui all'articolo 6, paragrafo 2 e 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 6, paragrafo 2, e 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.";

15) all'articolo 25, il paragrafo 3 è soppresso;

16) all'articolo 26 sono aggiunti i seguenti paragrafi 3, 4 e 5:

"3. Ogni anno gli Stati membri elaborano una relazione sull'utilizzo, nel proprio territorio, di veicoli a motore singoli o di insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate e la trasmettono alla Commissione entro il 30 giugno dell'anno successivo alla fine del periodo di riferimento. Tale relazione comprende:

a) il numero delle autorizzazioni rilasciate agli operatori che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate;

b) il numero di veicoli la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate, immatricolati nello Stato membro per ciascun anno civile;

c) il numero complessivo di veicoli la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate, immatricolati nello Stato membro al 31 dicembre di ogni anno;

d) la quota stimata dei veicoli a motore singoli o degli insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate, nell'insieme delle attività di trasporto su strada di tutti i veicoli immatricolati nello Stato membro, suddivisa per operazioni nazionali, internazionali e di cabotaggio.

4. In base alle informazioni raccolte dalla Commissione conformemente al paragrafo 3 e a ulteriori elementi concreti la Commissione presenta, al più tardi entro il 31 dicembre 2024, una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio in merito all'evoluzione del numero totale di veicoli a motore singoli o di insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate adibiti ai trasporti nazionali ed internazionali. Sulla scorta di tale relazione, essa valuta nuovamente se sia necessario proporre misure supplementari.

5. Ogni anno gli Stati membri riferiscono alla Commissione in merito alle richieste effettuate a norma dell'articolo 18, paragrafi 3 e 4, alle risposte ricevute da altri Stati membri e alle misure adottate sulla base delle informazioni fornite.";

17) nell'allegato IV, 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."

Articolo 2

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

1) all'articolo 1, paragrafo 1, è aggiunto il seguente comma:

"Il trasporto di container vuoti o di pallet è considerato un trasporto per conto terzi ogniqualvolta è oggetto di un contratto di trasporto.";

2) l'articolo 2 è così modificato:

a) il punto 6 è sostituito dal seguente:

"6. 'trasporto di cabotaggio': trasporto nazionale di merci effettuato per conto terzi, a titolo temporaneo, in uno Stato membro ospitante, comprendente il trasporto dal ritiro delle merci presso uno o più punti di carico fino alla loro consegna in uno o più punti di consegna, come precisato nella lettera di vettura;"

3) l'articolo 4 è così modificato:

a) al paragrafo 2, il terzo comma è sostituito dal seguente:

"Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 14 *ter* al fine di modificare il presente regolamento per adeguare il periodo massimo di validità della licenza comunitaria all'evoluzione del mercato.";

b) al paragrafo 4, il secondo comma è sostituito dal seguente:

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

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

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

5) l'articolo 8 è così modificato:

a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Una volta consegnate le merci trasportate nel corso di un trasporto internazionale in entrata da un altro Stato membro o da un paese terzo allo Stato membro ospitante, i trasportatori di cui al paragrafo 1 sono autorizzati ad effettuare, con lo stesso veicolo oppure, se si tratta di veicoli combinati, con il veicolo a motore dello stesso veicolo, trasporti di cabotaggio nello Stato membro ospitante o negli Stati membri limitrofi. L'ultimo scarico nel corso di un trasporto di cabotaggio avviene entro 5 giorni dall'ultimo scarico nello Stato membro ospitante nel corso del trasporto internazionale in entrata.";

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

"I trasporti nazionali di merci su strada effettuati nello Stato membro ospitante da un trasportatore non residente sono considerati conformi al presente regolamento solo se il trasportatore può produrre prove che attestino chiaramente il precedente trasporto internazionale.";

c) è inserito il seguente paragrafo 4 *bis*:

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

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

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

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

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

7) è inserito il seguente articolo 10 *bis*:

"Articolo 10 bis

Controlli

1. Ciascuno Stato membro organizza i controlli in modo tale che, a decorrere dal 1° gennaio 2020, in ogni anno civile sia sottoposto a controlli almeno il 2% di tutti i trasporti di cabotaggio effettuati nel proprio territorio. Tale percentuale è aumentata ad almeno il 3% a decorrere dal 1° gennaio 2022. La base per il calcolo di tale percentuale è rappresentata dal totale delle attività di cabotaggio nello Stato membro, espresso in tonnellate/chilometro per l'anno t-2, quale risulta dai dati Eurostat.

2. Gli Stati membri procedono a controlli mirati nei confronti delle imprese classificate a maggior rischio di violare le disposizioni del presente capo ad esse applicabili. A tal fine gli Stati membri trattano il rischio di tali infrazioni come un rischio a sé stante nell'ambito del sistema di classificazione del rischio da essi istituito a norma dell'articolo 9 della direttiva n. 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio*** ed esteso in conformità all'articolo 12 del regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio****.

3. Gli Stati membri effettuano, almeno tre volte l'anno, controlli su strada concertati riguardanti i trasporti di cabotaggio. Tali controlli sono svolti contemporaneamente dalle autorità nazionali preposte all'esecuzione delle norme nel settore del trasporto su strada di due o più Stati membri, ciascuna operante sul proprio territorio. I punti di contatto nazionali designati a norma dell'articolo 18, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio**** scambiano informazioni sul numero e tipo di infrazioni rilevate in seguito ai controlli su strada concertati.

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

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

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

"Articolo 14 bis

Responsabilità

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

Articolo 14 ter

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.

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

3. La delega di potere di cui all'articolo 4, paragrafi 2 e 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, paragrafi 2 e 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.

***** G.U. L 123 del 12.5.2016, pag. 1.";

9) l'articolo 15 è soppresso;

10) l'articolo 17 è sostituito dal seguente:

"Articolo 17

Relazioni

1. Entro il 31 gennaio di ogni anno, gli Stati membri notificano alla Commissione il numero di trasportatori titolari di una licenza comunitaria al 31 dicembre dell'anno precedente e il numero delle copie certificate conformi corrispondenti ai veicoli in circolazione a tale data.
2. Entro il 31 gennaio di ogni anno, gli Stati membri notificano alla Commissione il numero di attestati di conducente rilasciati nel corso dell'anno civile precedente, nonché il numero di attestati di conducente al 31 dicembre dell'anno civile precedente.
3. Entro il 31 gennaio di ogni anno, gli Stati membri notificano alla Commissione il numero di controlli sul cabotaggio effettuati nel corso dell'anno civile precedente a norma dell'articolo 10 *bis*. Queste informazioni comprendono il numero di veicoli sottoposti a controllo e il numero di tonnellate/chilometro verificato.".

Articolo 3

Riesame

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

Articolo 4

Entrata in vigore

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

Esso si applica a decorrere dal [xx].

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

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente