

Giovedì 4 aprile 2019

P8_TA(2019)0339

Prescrizioni di applicazione e norme specifiche per quanto riguarda il distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada *I**

Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 4 aprile 2019 sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda le prescrizioni di applicazione e fissa norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada (COM(2017)0278 — C8-0170/2017 — 2017/0121(COD))

(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)

(2021/C 116/11)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2017)0278),
 - visti l'articolo 294, paragrafo 2, e l'articolo 91, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C8-0170/2017),
 - visto l'articolo 294, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
 - visto il parere del Comitato economico e sociale europeo del 18 gennaio 2018 ⁽¹⁾,
 - visto il parere del Comitato delle regioni del 1° febbraio 2018 ⁽²⁾,
 - visto l'articolo 59 del suo regolamento,
 - visti la relazione della commissione per i trasporti e il turismo e il parere della commissione per l'occupazione e gli affari sociali (A8-0206/2018),
1. adotta la posizione in prima lettura figurante in appresso;
 2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora la sostituisca, la modifichi sostanzialmente o intenda modificarla sostanzialmente;
 3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

P8_TC1-COD(2017)0121

Posizione del Parlamento europeo definita in prima lettura il 4 aprile 2019 in vista dell'adozione della direttiva (UE) .../... del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda le prescrizioni di applicazione e fissa norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada e che modifica il regolamento (UE) n. 1024/2012 relativo alla cooperazione amministrativa attraverso il sistema di informazione del mercato interno («regolamento IMI») [Em. 764]

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

⁽¹⁾ GU C 197 dell'8.6.2018, pag. 45.

⁽²⁾ GU C 176 del 23.5.2018, pag. 57.

Giovedì 4 aprile 2019

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) **Tenendo conto dell'elevata mobilità della forza lavoro del settore dei trasporti su strada, sono necessarie norme settoriali per garantire l'equilibrio tra la libertà dei trasportatori di fornire servizi transfrontalieri, la libera circolazione delle merci e la protezione sociale dei conducenti. Pertanto, la presente direttiva mira a garantire certezza e chiarezza giuridiche, a contribuire all'armonizzazione e alla promozione dell'applicazione e alla lotta contro le pratiche illegali nonché a ridurre gli oneri amministrativi.** [Em. 765]

(1) Al fine di creare un settore del trasporto su strada sicuro, efficiente e socialmente responsabile è necessario; ~~da un lato, assicurare~~ **la libera circolazione delle merci e la libera prestazione di servizi**, condizioni di lavoro adeguate e la protezione sociale dei conducenti ~~e, dall'altro condizioni commerciali e concorrenziali eque~~ **nonché fornire un contesto commerciale e concorrenziale adeguato** per i trasportatori, **nel rispetto delle libertà fondamentali, in particolare della libera circolazione delle merci e della libera prestazione di servizi, garantite dai trattati.** [Em. 766]

(1 bis) **Qualsiasi normativa nazionale applicata al trasporto su strada deve essere proporzionata e giustificata e non deve ostacolare o rendere meno attraente l'esercizio delle libertà fondamentali garantite dal trattato, come la libera prestazione dei servizi, al fine di mantenere o anche aumentare la competitività dell'Unione, al contempo rispettando le condizioni di lavoro e la protezione sociale dei conducenti.** [Em. 767]

(2) L'elevata mobilità intrinseca ai servizi di trasporto su strada richiede particolare attenzione per garantire che i conducenti possano esercitare i propri diritti e che i trasportatori, **prevalentemente (90 %) PMI con meno di 10 lavoratori**, non debbano affrontare ostacoli amministrativi sproporzionati **o controlli a abusivi e discriminatori**, che limitano indebitamente la libertà di fornire servizi transfrontalieri. [Em. 768]

(2 bis) **Qualsiasi normativa nazionale applicata al trasporto su strada deve essere proporzionata e giustificata e non deve ostacolare o rendere meno attraente l'esercizio delle libertà fondamentali garantite dal trattato, come la libera circolazione delle merci e la libera prestazione dei servizi, al fine di mantenere o addirittura accrescere la competitività dell'Unione, compresi i costi di prodotti e servizi, rispettando le condizioni di lavoro e la protezione sociale dei conducenti nonché le specificità del settore, in quanto i conducenti sono lavoratori a elevata mobilità e non lavoratori distaccati.** [Em. 769]

(3) Per il corretto funzionamento del mercato interno è fondamentale l'equilibrio tra il miglioramento delle condizioni sociali e lavorative dei conducenti e la semplificazione dell'esercizio della libertà di prestazione di servizi di trasporto su strada basato sulla concorrenza leale, **proporzionata e non discriminatoria** tra trasportatori nazionali ed esteri. **Pertanto, qualsiasi normativa o politica nazionale applicata a livello nazionale al settore del trasporto dovrebbe favorire lo sviluppo e il rafforzamento dello spazio unico europeo dei trasporti e non dovrebbe contribuire in alcun modo alla frammentazione del mercato interno.** [Em. 770]

(4) In seguito alla valutazione dell'efficacia ed efficienza dell'attuale legislazione sociale dell'UE nel settore dei trasporti su strada sono stati individuate alcune lacune nelle disposizioni esistenti e carenze nella loro applicazione **nonché pratiche illegali, come il ricorso a società di comodo. È opportuno porre maggiore enfasi sulla lotta contro il lavoro sommerso nel settore dei trasporti.** Inoltre esiste un certo numero di discrepanze tra gli Stati membri nell'interpretazione, applicazione ed attuazione delle norme, che **è fonte di**

⁽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.

Giovedì 4 aprile 2019

ingenti oneri amministrativi per i conducenti e i trasportatori. Ciò comporta incertezza giuridica e di disparità di trattamento di conducenti e operatori, il che va a scapito delle condizioni lavorative, sociali e della concorrenza in questo settore. [Em. 771]

- (4 bis) **Al fine di garantire che le direttive 96/71/CE⁽⁴⁾ e 2014/67/UE⁽⁵⁾ del Parlamento europeo e del Consiglio siano correttamente applicate, i controlli e la cooperazione a livello dell'Unione per combattere le frodi in materia di distacco dei conducenti dovrebbero essere rafforzati, e dovrebbero essere effettuati controlli più rigorosi per garantire che i contributi sociali relativi ai conducenti distaccati siano effettivamente versati.** [Em. 772]
- (5) Un'applicazione adeguata, effettiva e sistematica delle disposizioni in materia di orario di lavoro e di 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 le attuali prescrizioni di applicazione stabilite dalla direttiva 2006/22/CE al controllo della conformità alle disposizioni in materia di orario di lavoro di cui alla direttiva 2002/15/CE. **Dovrebbe inoltre essere prevista la possibilità di combinare i controlli sui tempi di guida e l'orario di lavoro con i controlli sulle disposizioni relative al distacco dei conducenti, senza che ciò comporti oneri amministrativi supplementari. I controlli della conformità con l'orario di lavoro dovrebbero essere limitati ai controlli eseguiti nei locali dei trasportatori finché non sia disponibile una tecnologia che consenta di eseguire efficacemente i controlli dell'orario di lavoro su strada.** [Em. 773]
- (5 bis) **In considerazione della specificità dei servizi di trasporto e dell'impatto diretto sulla libera circolazione delle merci, con particolare attenzione alla sicurezza stradale, è opportuno limitare al minimo i controlli su strada. I conducenti non dovrebbero essere responsabili di ulteriori obblighi amministrativi delle rispettive imprese. Le norme in materia di orario di lavoro dovrebbero essere controllate esclusivamente presso i locali del trasportatore.** [Em. 774]
- (5 ter) **Per aumentare l'efficienza, la rapidità e la frequenza dei controlli su strada, riducendo al contempo gli oneri normativi a carico dei conducenti, è opportuno che il rispetto della direttiva 2002/15/CE sia verificato nel quadro dei controlli nei locali delle imprese e non nell'ambito dei controlli su strada.** [Em. 775]
- (6) La cooperazione amministrativa tra Stati membri nell'ambito dell'attuazione delle norme sociali nel settore dei trasporti su strada si è rivelata insufficiente, rendendo più difficile, inefficace e incoerente l'applicazione transfrontaliera delle norme. È pertanto necessario stabilire un quadro per una comunicazione efficace e un'assistenza reciproca, compreso lo scambio di dati sulle infrazioni e informazioni sulle buone pratiche in materia di applicazione.
- (6 bis) **Al fine di promuovere una cooperazione amministrativa e uno scambio di informazioni efficaci, gli Stati membri dovrebbero creare un'interconnessione tra i rispettivi registri elettronici nazionali mediante il sistema del registro europeo delle imprese di trasporto su strada (ERRU) fondato sull'articolo 16, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽⁶⁾. Gli Stati membri dovrebbero adottare tutte le misure necessarie per garantire che i registri elettronici nazionali siano interconnessi affinché le autorità competenti degli Stati membri, ivi compresi gli ispettori su strada, abbiano accesso diretto e in tempo reale ai dati e alle informazioni contenuti nell'ERRU.** [Em. 776]
- (6 ter) **Onde facilitare un'applicazione migliore e più uniforme delle condizioni minime per l'applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006, del regolamento (UE) n. 165/2014 e della direttiva 2002/15/CE, e per agevolare il rispetto degli obblighi amministrativi da parte dei trasportatori su strada al momento del distacco dei conducenti, la Commissione dovrebbe sviluppare uno o più moduli IMI per la presentazione di dichiarazioni di distacco e una domanda elettronica che consenta agli ispettori di avere un accesso diretto e in tempo reale all'ERRU e all'IMI durante i controlli su strada.** [Em. 777]

⁽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⁾ 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).

Giovedì 4 aprile 2019

- (7) Al fine di migliorare ulteriormente l'efficacia, l'efficienza e la coerenza dell'applicazione, è opportuno definire le caratteristiche e l'utilizzo degli attuali sistemi nazionali di classificazione del rischio. L'accesso ai dati contenuti nei sistemi di classificazione del rischio consentirebbe controlli più mirati presso i trasportatori inadempienti e una formula uniforme per la valutazione del rischio di un'impresa di trasporto dovrebbe contribuire a un più equo trattamento dei trasportatori in occasione dei controlli.
- (7 bis) ***Al fine di garantire una concorrenza equa e la parità di condizioni per i lavoratori e le imprese è necessario compiere progressi verso un'applicazione intelligente e fornire tutto il sostegno possibile per l'introduzione e l'utilizzo completi dei sistemi di classificazione del rischio. A tal fine, le autorità di controllo devono ottenere l'accesso in tempo reale ai registri elettronici nazionali utilizzando quanto più possibile il registro europeo delle imprese di trasporto su strada (ERRU). [Em. 778]***
- (8) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione della direttiva 2006/22/CE, dovrebbero essere attribuite alla Commissione competenze di esecuzione. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011⁽⁷⁾.
- (8 bis) ***Le norme sul distacco dei lavoratori applicabili alle operazioni di trasporto su strada dovrebbero essere equilibrate e semplici e comportare oneri amministrativi ridotti per gli Stati membri e le imprese di trasporto. Esse non dovrebbero mirare a scoraggiare le operazioni al di fuori del paese di stabilimento di un'impresa. [Em. 779]***
- (9) Determinate disposizioni della direttiva 96/71/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁽⁸⁾ relative al distacco dei lavoratori e le della direttiva 2014/67/UE del Parlamento europeo e del Consiglio⁽⁹⁾ sulle prescrizioni amministrative si sono dimostrate difficile da applicare al settore ad elevata mobilità del trasporto su strada. La mancanza di coordinamento delle misure nazionali per l'attuazione e l'applicazione delle disposizioni in materia di distacco dei lavoratori nel settore dei trasporti su strada ha generato ***incertezza giuridica, distorsioni della concorrenza nel settore dei trasporti ed*** elevati oneri amministrativi per i trasportatori non residenti nell'Unione. Ciò ha prodotto indebite restrizioni alla libertà di fornire servizi di trasporto stradale transfrontalieri con conseguenti effetti negativi sull'occupazione ***e sulla competitività delle imprese di trasporto. È necessaria l'armonizzazione degli obblighi amministrativi e delle misure di controllo per evitare che i trasportatori subiscano ritardi inutili o arbitrari. [Em. 780]***
- (9 bis) ***Lo scambio di dati e informazioni, nonché la cooperazione amministrativa e la mutua assistenza tra gli Stati membri ai fini della corretta applicazione delle norme dovrebbero essere effettuati per mezzo del sistema di informazione del mercato interno (IMI), la cui base giuridica è fornita dal regolamento (UE) n. 1024/2012. Allo stesso tempo, l'IMI dovrebbe essere utilizzato per la presentazione e l'aggiornamento delle dichiarazioni di distacco tra i trasportatori e le autorità competenti degli Stati membri di destinazione. Al fine di conseguire quest'ultimo obiettivo, sarebbe necessario sviluppare un'interfaccia parallela pubblica nel quadro del sistema IMI cui abbiano accesso i trasportatori. [Em. 781]***
- (9 ter) ***Tutti i soggetti della catena di consegna delle merci dovrebbero assumersi la propria giusta parte di responsabilità per le violazioni delle norme previste dalla presente direttiva. Tale dovrebbe essere il caso in cui i soggetti siano stati effettivamente a conoscenza di violazioni o il caso in cui, alla luce di tutte le circostanze pertinenti, dovrebbero esserne a conoscenza. [Em. 782]***
- (9 quater) ***Al fine di garantire la corretta applicazione delle misure di controllo per il distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada a norma delle direttive 96/71/CE e 2014/67/UE, dovrebbero essere rafforzati i controlli e la cooperazione a livello dell'Unione per combattere le frodi relative al distacco dei conducenti. [Em. 783]***

(7) 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).

(8) 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).

(9) 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).

Giovedì 4 aprile 2019

- (9 *quinquies*) *I contraenti dovrebbero essere incoraggiati ad agire in modo socialmente responsabile facendo ricorso a trasportatori che rispettino le norme stabilite dalla presente direttiva. Per facilitare la ricerca di tali trasportatori da parte dei contraenti, la Commissione dovrebbe valutare gli strumenti esistenti e le migliori prassi che promuovono un comportamento socialmente responsabile da parte di tutti i soggetti nella catena di consegna delle merci, al fine di istituire una piattaforma europea di società dei trasporti fidate, se del caso.* [Em. 784]
- (9 *sexies*) *Il mancato rispetto delle norme che disciplinano la costituzione delle società di trasporti internazionali su strada crea differenze nel mercato interno e contribuisce a rendere sleale la concorrenza tra imprese. Pertanto, le condizioni per la costituzione di società di trasporti internazionali su strada dovrebbero essere rese più severe e più facili da controllare, in particolare per combattere la creazione di società di comodo.* [Em. 785]
- (10) Nella sua proposta dell'8 marzo 2016⁽¹⁰⁾ per la revisione della direttiva 96/71/CE, la Commissione ha riconosciuto che l'attuazione della direttiva solleva particolari problemi e difficoltà di natura giuridica nel settore ad elevata mobilità dei trasporti su strada e ha indicato che tali questioni dovrebbero essere affrontate mediante normative settoriali specifiche per il settore dei trasporti su strada.
- (10 bis) *Alla luce della carenza di conducenti in Europa, le condizioni lavorative dovrebbero essere migliorate in modo significativo per aumentare l'attrattiva di tale professione.* [Em. 786]
- (11) Al fine di garantire l'efficace attuazione della direttiva 96/71/CE nel settore dei trasporti su strada, è necessario stabilire norme settoriali che rispecchino la particolarità della forza lavoro ad elevata mobilità del settore dei trasporti su strada, garantendo l'equilibrio tra la protezione sociale dei conducenti e la libera prestazione di servizi transfrontalieri per i trasportatori. **Le disposizioni sul distacco dei conducenti, di cui alla direttiva 96/71/CE, e sull'applicazione di tali disposizioni a norma della direttiva 2014/67/UE dovrebbero applicarsi al settore del trasporto su strada nei termini stabiliti dalla presente direttiva.** [Em. 787]
- (12) Tali criteri equilibrati dovrebbero basarsi sul concetto di un legame sufficiente del conducente con il territorio dello Stato membro ospitante. ~~Di conseguenza nel caso di operazioni di trasporto internazionale è opportuno stabilire una soglia temporale oltre la quale si applicano la tariffa salariale minima e le ferie annuali retribuite minime dello Stato membro ospitante. Tale soglia non si applica ai~~ **Tale legame sufficiente esiste nel caso dei** trasporti di cabotaggio, come stabilito dai regolamenti (CE) n. 1072/2009⁽¹¹⁾ e (CE) n. 1073/2009⁽¹²⁾ del Parlamento europeo e del Consiglio, dal momento che l'intera operazione di trasporto ha luogo in uno Stato membro ospitante. Di conseguenza la ~~tariffa minima salariale e le ferie annuali retribuite minime dello Stato membro ospitante~~ **direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE** dovrebbero applicarsi al cabotaggio ~~a prescindere dalla frequenza e dalla durata delle operazioni effettuate dal conducente.~~ [Em. 788]
- (12 bis) *Nel caso del trasporto internazionale, il legame prevalente di un conducente nell'ambito del trasporto internazionale bilaterale sarebbe con lo Stato membro di stabilimento dell'impresa di trasporto, dal momento che il conducente ritorna con regolarità in tale Stato membro. Un conducente può intraprendere varie operazioni di trasporto bilaterale durante un unico viaggio. D'altro canto, vi è un legame sufficiente con il territorio di uno Stato membro ospitante quando il conducente effettua altri tipi di operazioni, segnatamente operazioni di trasporto internazionale non bilaterale, in tale Stato membro.* [Em. 789]
- (12 ter) *Al fine di garantire un utilizzo efficiente delle risorse di trasporto, tenere conto delle realtà operative e ridurre il numero di percorsi a vuoto, il che è un fattore importante per conseguire gli obiettivi previsti dall'accordo di Parigi in materia di riduzione delle emissioni di CO₂, dovrebbe essere possibile realizzare un numero limitato di attività di trasporto supplementari senza attivare le norme sul distacco. Tali attività consistono in operazioni realizzate durante o dopo l'operazione di trasporto internazionale bilaterale dallo Stato membro di stabilimento e prima del ritorno allo Stato membro di stabilimento.* [Em. 790]

⁽¹⁰⁾ COM(2016)0128.

⁽¹¹⁾ 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).

⁽¹²⁾ 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).

Giovedì 4 aprile 2019

- (12 quater) *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, purché il tragitto stradale costituisca di per sé un'operazione di trasporto bilaterale. D'altro canto, vi è un legame sufficiente con il territorio di uno Stato membro ospitante quando l'operazione di trasporto durante il tragitto stradale è effettuata all'interno dello Stato membro ospitante o come operazione di trasporto internazionale non bilaterale e quindi, in tal caso, si dovrebbero applicare le norme sul distacco. [Em. 791]*
- (12 quinquies) *Dal momento che non esiste un legame sufficiente dei conducenti con il territorio di uno Stato membro di transito, le operazioni di transito non dovrebbero essere considerate situazioni di distacco. Occorre altresì precisare che il fatto che i passeggeri, durante una fermata, scendano dall'autobus per motivi igienici lascia invariata la qualificazione dell'operazione di trasporto. [Em. 792]*
- (12 sexies) *Il trasporto stradale, che è un settore ad alta mobilità, richiede un approccio comune a taluni aspetti riguardanti le retribuzioni. Le imprese di trasporto hanno bisogno di certezza giuridica in merito alle norme e ai requisiti cui devono conformarsi. Tali norme e requisiti dovrebbero essere chiari, comprensibili e facilmente accessibili alle imprese di trasporto e dovrebbero consentire controlli efficaci. È importante che le nuove disposizioni non introducano oneri amministrativi inutili e tengano in debito conto gli interessi delle PMI. [Em. 793]*
- (12 septies) *Se, secondo le leggi, le tradizioni e le prassi nazionali, tra cui il rispetto dell'autonomia delle parti sociali, le condizioni di lavoro di cui all'articolo 3 della direttiva 96/71/CE sono stabilite in contratti collettivi, come previsto dall'articolo 3, paragrafi 1 e 8, di tale direttiva, gli Stati membri dovrebbero garantire che, conformemente alla direttiva 2014/67/UE, tali condizioni siano messe a disposizione delle imprese di trasporti di altri Stati membri e dei conducenti distaccati in modo accessibile e trasparente, e dovrebbero adoperarsi per coinvolgere le parti sociali al riguardo. Le pertinenti informazioni dovrebbero in particolare riguardare le diverse retribuzioni e i loro elementi costitutivi, compresi gli elementi delle retribuzioni previsti negli accordi collettivi applicabili a livello locale o regionale, il metodo utilizzato per calcolare la retribuzione dovuta e, se del caso, i criteri per la classificazione nelle diverse categorie salariali. In conformità della direttiva (UE) 2018/957 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹³⁾ recante modifica della direttiva 96/71/CE, le imprese di trasporto non dovrebbero essere oggetto di sanzioni in caso di inadempienza di elementi delle retribuzioni, del metodo utilizzato per calcolare la retribuzione dovuta e, se del caso, dei criteri per la classificazione nelle diverse categorie salariali che non siano disponibili al pubblico. [Em. 794]*
- (13) *Al fine di garantire un'applicazione effettiva ed efficace della normativa settoriale sul distacco dei lavoratori ed evitare oneri amministrativi sproporzionati per i trasportatori non residenti è opportuno istituire specifiche prescrizioni amministrative e di controllo per il settore dei trasporti su strada, sfruttando appieno gli strumenti di controllo come il tachigrafo digitale. Al fine di ridurre al minimo la complessità degli obblighi stabiliti dalla presente direttiva e dalla direttiva 96/71/CE, gli Stati membri dovrebbero poter imporre ai trasportatori su strada esclusivamente gli obblighi amministrativi specificati nella presente direttiva, che sono stati adattati al settore del trasporto su strada. [Em. 795]*
- (13 bis) *Al fine di ridurre al minimo gli oneri amministrativi e di gestione dei documenti per il conducente, i trasportatori dovrebbero mettere a disposizione, su richiesta delle autorità competenti del rispettivo Stato membro di stabilimento, tutti i documenti necessari, come stabilito al capo III della direttiva 2014/67/UE sulla mutua assistenza e cooperazione tra gli Stati membri. [Em. 796]*
- (13 ter) *Al fine di agevolare l'attuazione, l'applicazione e l'esecuzione della presente direttiva, il sistema di informazione del mercato interno (IMI) istituito dal regolamento (UE) n. 1024/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹⁴⁾ dovrebbe essere utilizzato negli Stati membri per migliorare lo scambio di informazioni tra le autorità regionali e locali a livello transfrontaliero. Potrebbe essere altresì vantaggioso ampliare le caratteristiche dell'IMI in modo da comprendere la presentazione e la trasmissione di dichiarazioni semplici. [Em. 797]*

(13) 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.)

(14) 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).

Giovedì 4 aprile 2019

- (13 quater) *Al fine di ridurre gli oneri amministrativi dei trasportatori, che sono spesso piccole e medie imprese, sarebbe opportuno semplificare la procedura di invio delle dichiarazioni di distacco da parte dei trasportatori mediante moduli standardizzati con alcuni elementi predefiniti tradotti in tutte le lingue ufficiali dell'Unione. [Em. 798]*
- (13 quinquies) *Un'attuazione e applicazione generali delle norme sul distacco dei lavoratori al settore del trasporto su strada potrebbero incidere sulla struttura del settore del trasporto di merci su strada dell'Unione. Pertanto, gli Stati membri e la Commissione dovrebbero monitorare attentamente l'impatto di tale procedura. [Em. 799]*
- (13 sexies) *L'applicazione dovrebbe concentrarsi sulle ispezioni nei locali delle imprese. I controlli su strada non dovrebbero essere esclusi ma dovrebbero essere effettuati in maniera non discriminatoria solo per le lettere di vettura o le loro versioni elettroniche, le conferme della pre-registrazione e l'attestato di rientro al paese di stabilimento del trasportatore o di residenza del conducente. I controlli su strada dovrebbero verificare in primo luogo i dati dei tachigrafi, il che è importante per determinare l'attività di un conducente e di un veicolo in un periodo continuo di quattro settimane e la copertura geografica di tale attività. Può essere utile la registrazione del codice paese. [Em. 800]*
- (13 septies) *L'impatto dell'applicazione e dell'esecuzione delle norme in materia di distacco dei lavoratori nel settore del trasporto su strada dovrebbe essere ripetutamente valutato dalla Commissione e riferito al Parlamento e al Consiglio, e dovrebbero essere formulate proposte per semplificare ulteriormente dette norme e ridurre gli oneri amministrativi. [Em. 801]*
- (13 octies) *Onde riconoscere l'esigenza di un trattamento specifico del settore dei trasporti, nel quale gli spostamenti rappresentano l'essenza stessa del lavoro dei conducenti, l'applicazione della direttiva 96/71/CE al settore del trasporto su strada dovrebbe coincidere con la data di entrata in vigore della modifica della direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda i requisiti di applicazione e le norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE relativa al distacco di conducenti nel settore del trasporto su strada. [Em. 802]*
- (13 nonies) *Al fine di adeguare gli allegati della presente direttiva all'evoluzione delle migliori prassi, il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea dovrebbe essere delegato dalla Commissione per quanto concerne le modifiche da apportare a tali allegati. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016⁽¹⁵⁾. 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. [Em. 803]*
- (-14 bis) *Lo scambio di informazioni nel quadro di un'efficace cooperazione amministrativa e mutua assistenza tra gli Stati membri dovrebbe rispettare le norme in materia di protezione dei dati personali stabilite dal regolamento (UE) 2016/679. [Em. 804]*
- (-14 ter) *Le norme intese a salvaguardare le buone condizioni sociali in tutto il mercato europeo del trasporto di merci su strada dovrebbero essere rispettate da tutte le parti della catena di approvvigionamento. Al fine di creare un mercato interno europeo sostenibile dal punto di vista economico e sociale, è opportuno istituire e attuare una catena di responsabilità che interessi tutti gli attori della catena logistica. L'applicazione della trasparenza e della responsabilità e l'aumento dell'uguaglianza sociale ed economica accresceranno l'attrattiva della professione di conducente e promuoveranno una sana concorrenza. [Em. 805]*
- (14) *È pertanto opportuno modificare di conseguenza la direttiva 2006/22/CE,*

⁽¹⁵⁾ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

Giovedì 4 aprile 2019

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

La direttiva 2006/22/CE è così modificata:

- 1) il titolo è sostituito dal seguente:

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

- 2) L'articolo 1 è sostituito dal seguente:

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

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

(**) Direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2002, concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto (GU L 80 del 23.3.2002, pag. 35).»;

- 3) l'articolo 2 è così modificato:

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

«I controlli interessano ogni anno una parte rilevante e rappresentativa dei lavoratori mobili, dei conducenti, delle imprese e dei veicoli che rientrano nell'ambito d'applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 e, **nel caso di controlli presso i locali delle imprese**, dei conducenti e lavoratori mobili che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2002/15/CE. **Gli Stati membri organizzano su strada controlli dell'applicazione della direttiva 2002/15/CE solo dopo l'introduzione di una tecnologia che consenta un'esecuzione efficace di tali controlli. Fino ad allora tali controlli sono eseguiti esclusivamente nei locali delle imprese di trasporto.**»; [Em. 806]

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

«Ciascuno Stato membro organizza i controlli in modo che sia controllato almeno il 3 % dei giorni di lavoro effettivo dei conducenti di veicoli che rientrano nell'ambito di applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 e della direttiva 2002/15/CE. **Qualora a seguito dei controlli su strada il conducente non sia in grado di presentare uno o più documenti richiesti, lo stesso è lasciato libero di continuare il trasporto e il trasportatore nello Stato membro di stabilimento è tenuto a presentare i documenti richiesti tramite le autorità competenti.**»; [Em. 807]

- c) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

«4. Le informazioni trasmesse alla Commissione, a norma dell'articolo 17 del regolamento (CE) n. 561/2006, indicano il numero di conducenti controllati su strada, il numero dei controlli effettuati nei locali delle imprese, il numero dei giorni di lavoro controllati **nei locali** nonché il numero e la tipologia delle infrazioni verbalizzate, precisando se siano attinenti al trasporto di passeggeri o merci.»; [Em. 808]

Giovedì 4 aprile 2019

3 bis) *l'articolo 5 è sostituito dal seguente:*

«Articolo 5

Controlli concertati

Gli Stati membri organizzano, almeno sei volte l'anno, controlli concertati per controllare su strada e nei locali i conducenti e i veicoli oggetto del regolamento (CE) n. 561/2006 o del regolamento (UE) n. 165/2014. Queste operazioni sono svolte contemporaneamente dalle autorità di controllo di due o più Stati membri, che operano ciascuna sul proprio territorio. Il riepilogo dei risultati dei controlli concertati è reso pubblico in linea con il 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.»; [Em. 809]

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

«1. I controlli nei locali delle imprese sono organizzati tenendo conto dell'esperienza acquisita riguardo alle diverse categorie di trasporto e tipi di imprese. Tali controlli si effettuano inoltre quando siano state accertate su strada gravi infrazioni al regolamento **ai regolamenti (CE) n. 561/2006 o al regolamento e (UE) n. 165/2014 o alla direttiva 2002/15/CE.»; [Em. 810]**

4 bis) *all'articolo 7, paragrafo 1, la lettera b) è sostituita dal testo seguente:*

«b) trasmettere alla Commissione i dati statistici biennali, ai sensi dell'articolo 17 del regolamento (CE) n. 561/2006;» [Em. 811]

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

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

6) l'articolo 8 è così modificato:

-a) all'articolo 8, paragrafo 1, la parte introduttiva è sostituita dalla seguente:

«1. Le informazioni comunicate bilateralmente in applicazione dell'articolo 22, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 561/2006 o dell'articolo 40 del regolamento (UE) n. 165/2014 sono scambiate tra gli organismi notificati alla Commissione ai sensi dell'articolo 7;»; [Em. 812]

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

«b) su richiesta ~~motivata~~ **specificata di uno Stato membro, in relazione a singoli casi, **a condizione che le informazioni richieste non siano disponibili mediante la consultazione diretta dei registri elettronici nazionali di cui all'articolo 16, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 1071/2009.**»;** [Em. 813]

b) è inserito il paragrafo seguente:

«1 bis. Lo Stato membro presenta le informazioni richieste dagli altri Stati membri a norma del paragrafo 1, lettera b), del presente articolo entro ~~25~~ **10 giorni lavorativi dal ricevimento della richiesta, nei ~~casi~~ **In** casi **debitamente giustificati** che richiedono un esame approfondito o riguardanti i controlli nei locali delle imprese interessate, **il termine è di 20 giorni lavorativi.** Un termine più breve può essere concordato tra gli Stati membri. In casi urgenti o che richiedono la consultazione semplice di registri, come nel caso di un sistema di classificazione del rischio, le informazioni richieste sono fornite entro tre giorni lavorativi. [Em. 814]**

Giovedì 4 aprile 2019

Se lo Stato membro che riceve la richiesta ritiene che la domanda sia insufficientemente motivata, ne informa lo Stato membro richiedente entro ~~10~~ **cinque** giorni lavorativi. Lo Stato membro richiedente è tenuto a comprovare la richiesta. Qualora ciò non sia possibile, la richiesta può essere respinta dallo Stato membro. [Em. 815]

Qualora sia difficile o impossibile dar seguito a una richiesta di informazioni o effettuare controlli, ispezioni o indagini, lo Stato membro ~~in questione~~ **che riceve la richiesta** lo comunica allo Stato membro richiedente insieme alla relativa motivazione entro ~~10~~ **cinque** giorni lavorativi **e fornisce le ragioni per giustificare debitamente la difficoltà o l'impossibilità di fornire le informazioni pertinenti**. Gli Stati membri interessati cooperano al fine di trovare una soluzione alle difficoltà emerse. [Em. 816]

Qualora venga a conoscenza di un problema persistente nello scambio di informazioni o di un rifiuto permanente di fornire informazioni, la Commissione può adottare tutte le misure necessarie per porre rimedio alla situazione, tra cui, ove necessario, aprire un'indagine e, se del caso, applicare sanzioni allo Stato membro.»; [Em. 817]

b bis) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. In deroga all'articolo 21 della direttiva 2014/67/UE, lo scambio di informazioni tra le autorità competenti degli Stati membri di cui ai paragrafi 1 e 1 bis del presente articolo è condotto per mezzo del sistema di informazione del mercato interno (IMI) istituito dal regolamento (UE) n. 1024/2012. Le autorità competenti degli Stati membri hanno accesso diretto in tempo reale ai dati dei registri elettronici nazionali mediante il sistema del registro europeo delle imprese di trasporto su strada (ERRU) di cui all'articolo 16 del regolamento (CE) n. 1071/2009.»; [Em. 818]

b ter) all'articolo 8 è aggiunto il seguente paragrafo:

«2 bis. La Commissione sviluppa una domanda elettronica comune a tutti gli Stati membri dell'UE, che consenta agli ispettori di avere un accesso diretto e in tempo reale all'ERRU e all'IMI durante i controlli su strada e nei locali entro il 2020. Tale domanda è sviluppata attraverso un progetto pilota.»; [Em. 819]

7) l'articolo 9 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

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

~~La~~ **Alla** Commissione ~~adotta, mediante~~ **è conferito il potere di adottare** atti delegati **conformemente all'articolo 15 bis al fine di esecuzione, stabilire** una formula per calcolare il fattore di rischio delle imprese, che prende in considerazione il numero, la gravità e la frequenza delle infrazioni nonché i risultati dei controlli in cui non sono stati rilevate violazioni e se l'impresa di trasporto su strada utilizza il tachigrafo intelligente ~~su tutti i~~ **sui** suoi veicoli, in applicazione del capo II del regolamento (UE) n. 165/2014. Tali atti di esecuzione sono adottati ~~in base alla procedura di esame di cui all'articolo 12, paragrafo 2, della presente direttiva.~~; [Em. 820]

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

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

«3. Un elenco iniziale delle infrazioni ai regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 è riportato nell'allegato III.»; [Em. 821]

Giovedì 4 aprile 2019

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

«Allo scopo di definire linee direttrici sulla valutazione delle infrazioni dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 15 bis, al fine di adattare l'allegato III onde definire linee direttrici su una gamma comune di infrazioni, suddivise in categorie in funzione della loro gravità.»; [Em. 822]

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

«La categoria relativa alle infrazioni più gravi dovrebbe comprendere le infrazioni in cui il mancato rispetto delle disposizioni dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 comporta un elevato rischio di morte o gravi lesioni alle persone.»; [Em. 823]

c) sono aggiunti i paragrafi seguenti:

4. Al fine di agevolare controlli su strada mirati, i dati contenuti nel sistema nazionale di classificazione del rischio e **i registri nazionali delle imprese e delle attività di trasporto** sono accessibili al momento del controllo a tutte le autorità di controllo competenti dello Stato membro interessato, **almeno attraverso un'applicazione elettronica comune a tutti gli Stati membri, mediante la quale hanno accesso diretto e in tempo reale all'ERRU.** [Em. 824]

5. Gli Stati membri forniscono, ~~su richiesta o~~ in modo direttamente accessibile, a tutte le autorità competenti degli altri Stati membri, le informazioni disponibili contenute nel sistema nazionale di classificazione del rischio ~~in conformità dei limiti di tempo~~ **mediante i registri elettronici nazionali interoperabili** di cui all'articolo 8 **16 del regolamento (CE) n. 1071/2009. A tale riguardo, lo scambio di informazioni e di dati sulle infrazioni dei trasportatori e sulla classificazione del rischio si concentra ed è realizzato attraverso l'interconnessione stabilita dall'ERRU tra i diversi registri nazionali degli Stati membri.**; [Em. 825]

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

«3. La Commissione stabilisce, mediante atti di esecuzione, è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 15 bis, al fine di stabilire un approccio comune per la registrazione e il controllo dei periodi di altre mansioni di cui alla lettera e) dell'articolo 4 del regolamento (CE) n. 561/2006 e i, compresi la forma della registrazione e i casi specifici in cui deve essere effettuata, nonché per la registrazione e il controllo dei periodi di almeno una settimana, in cui il conducente non è sul veicolo e non è in grado di svolgere alcuna attività con tale veicolo. Tali atti d'esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 12, paragrafo 2.»; [Em. 826]

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

«Articolo 12

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 42, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 165/2014. 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.»; [Em. 827]

Giovedì 4 aprile 2019

8 ter) *all'articolo 13, la lettera b) è sostituita dalla seguente:*

«b) favorire la coerenza dei metodi e un'interpretazione armonizzata del regolamento (CE) n. 561/2006 tra le autorità di controllo;»; [Em. 828]

8 quater) *l'articolo 14 è sostituito dal seguente:*

«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.»; [Em. 829]

8 quinquies) *l'articolo 15 è sostituito dal seguente:*

«Articolo 15

Aggiornamento degli allegati

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 15 bis, al fine di modificare gli allegati I e II per introdurre i necessari adeguamenti all'evoluzione delle migliori prassi.»; [Em. 830]

8 sexies) *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 da [data di entrata in vigore della presente direttiva]. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.

3. La delega di potere di cui all'articolo 9, paragrafo 3, e all'articolo 15 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

4. Prima dell'adozione dell'atto delegato, la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.

5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

Giovedì 4 aprile 2019

6. *L'atto delegato adottato in forza 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.»; [Em. 831]*

9) l'allegato I è così modificato:

-a) *alla parte A, il punto 1 è sostituito dal seguente:*

«(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;»;* [Em. 832]

-a bis) *alla parte A, il punto 2 è sostituito dal seguente:*

«(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 [per categorie N3 e M3 si intendono le categorie definite nella direttiva 2007/46/CE ⁽¹⁾];* [Em. 833]

⁽¹⁾ *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).»;*

-a ter) *alla parte A, 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.»;* [Em. 834]

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

«6) *l'orario lavorativo settimanale di cui agli articoli 4 e 5 della direttiva 2002/15/CE, purché la tecnologia consenta di eseguire controlli efficaci.»;* [Em. 835]

b) *alla parte B, è aggiunto il seguente punto 4:*

«4) *la durata della settimana lavorativa, le interruzioni e le prescrizioni riguardanti il lavoro notturno di cui agli articoli 4, 5 e 7 della direttiva 2002/15/CE.»;*

b bis) *alla parte B, il secondo comma è sostituito dal seguente:*

«Nel caso venga 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 caricatori, commissionari di trasporto o subappaltatori, 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.». [Em. 836]

Giovedì 4 aprile 2019

Articolo 2

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

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

2. ~~Gli Stati membri non applicano l'articolo 3, paragrafo 1, primo comma, lettere b) e c), della direttiva 96/71/CE ai conducenti nel settore dei trasporti su strada alle dipendenze di imprese di cui all'articolo 1, paragrafo 3, lettera a), di tale direttiva, quando effettuano operazioni di trasporto internazionale di cui ai regolamenti (CE) n. 1072/2009 e (CE) n. 1073/2009 se il periodo di distacco nel loro territorio per effettuare tali operazioni è di una durata inferiore o pari a 3 giorni in un mese di calendario.~~

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

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

2 bis. A partire dalla data in cui i conducenti registrano manualmente i dati relativi all'attraversamento della frontiera, come stabilito dall'articolo 34, paragrafo 7, del regolamento (UE) n. 165/2014, con riguardo al trasporto di merci, gli Stati membri applicano l'esenzione di cui al paragrafo 2, anche quando:

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

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

Tale esenzione si applica solo fino alla data in cui il tachigrafo intelligente conforme 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, è installato per la prima volta sui veicoli immatricolati in uno Stato membro, come specificato all'articolo 8, paragrafo 1, secondo comma, di detto regolamento. A decorrere da tale data l'esenzione di cui al primo comma si applica esclusivamente ai conducenti che utilizzano veicoli dotati di tachigrafo intelligente, come previsto dagli articoli 8, 9 e 10 di tale regolamento.

2 ter. Un conducente che effettua trasporti internazionali occasionali o regolari di passeggeri, quali definiti nel regolamento (CE) n. 1073/2009, non è considerato distaccato ai fini della direttiva 96/71/CE quando:

— fa salire passeggeri nello Stato membro di stabilimento e li fa scendere in un altro Stato membro o in un paese terzo;

— fa salire passeggeri in uno Stato membro o in un paese terzo e li fa scendere in un altro Stato membro di stabilimento; o

— fa salire e fa scendere passeggeri nello Stato membro di stabilimento al fine di effettuare escursioni locali, quali definite dal regolamento (CE) n. 1073/2009.

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

Giovedì 4 aprile 2019

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

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

2 septies. *Lo Stato membro garantisce che, in conformità della direttiva 2014/67/UE, le condizioni di lavoro di cui all'articolo 3 della direttiva 96/71/CE, stabilite dai contratti collettivi in conformità dell'articolo 3, paragrafi 1 e 8 di tale direttiva, siano messe a disposizione delle imprese di trasporto di altri Stati membri e dei conducenti distaccati in modo accessibile e trasparente. Le pertinenti informazioni riguardano in particolare le diverse retribuzioni e i loro elementi costitutivi, compresi gli elementi delle retribuzioni previsti negli accordi collettivi applicabili a livello locale o regionale, il metodo utilizzato per calcolare la retribuzione dovuta e, se del caso, i criteri per la classificazione nelle diverse categorie salariali. In conformità della direttiva (UE) 2018/957 recante modifica della direttiva 96/71/CE, le imprese di trasporto non sono oggetto di sanzioni in caso di inadempienza di elementi delle retribuzioni, del metodo utilizzato per calcolare la retribuzione dovuta e, se del caso, dei criteri per la classificazione nelle diverse categorie salariali che non siano disponibili al pubblico.*

2 octies. *Le imprese di trasporto stabilite in uno Stato non membro non possono beneficiare di un trattamento più favorevole di quello riservato alle imprese stabilite in uno Stato membro.*

Nel concedere l'accesso al mercato dell'UE alle imprese di trasporto su strada stabilite in paesi terzi, gli Stati membri attuano misure equivalenti a quelle previste dalla direttiva 96/71/CE e dalla presente direttiva [XX/XX] (lex specialis) nell'ambito dei loro accordi bilaterali con detti paesi. Gli Stati membri si adoperano inoltre per attuare tali misure equivalenti nel quadro degli accordi multilaterali con i paesi terzi. Gli Stati membri notificano alla Commissione le pertinenti disposizioni dei loro accordi bilaterali e multilaterali con paesi terzi.

Al fine di garantire un controllo adeguato di dette misure equivalenti sul distacco da parte degli operatori di paesi terzi, gli Stati membri garantiscono che le norme riviste del regolamento (UE) XXX/XXX per quanto riguarda il posizionamento mediante tachigrafo [regolamento che modifica il regolamento n. 165/2014] siano attuate nel quadro dell'Accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR). [Em. 837]

Se il periodo di distacco è superiore a 3 giorni, gli Stati membri applicano l'articolo 3, paragrafo 1, primo comma, lettere b) e c), della direttiva 96/71/CE per l'intero periodo di distacco nel loro territorio nel mese di calendario di cui al primo comma. [Em. 838]

~~3. Ai fini del calcolo dei periodi di distacco di cui al paragrafo 2: [Em. 839]~~

~~a) un periodo di lavoro giornaliero inferiore a sei ore, trascorso nel territorio di uno Stato membro ospitante, è considerato come una mezza giornata; [Em. 840]~~

~~b) un periodo di lavoro giornaliero pari o superiore a sei ore, trascorso nel territorio di uno Stato membro ospitante, è considerato come una giornata intera; [Em. 841]~~

~~e) le interruzioni e i periodi di riposo, nonché i periodi di disponibilità trascorsi nel territorio di uno Stato membro ospitante sono considerati come periodo di lavoro. [Em. 842]~~

4. In deroga all'articolo 9 della direttiva 2014/67/UE, gli Stati membri possono imporre solo gli obblighi amministrativi e le misure di controllo seguenti: [Em. 843]

a) l'obbligo per il trasportatore su strada con sede in un altro Stato membro di ~~inviare~~ **presentare** una dichiarazione ~~di distacco e i relativi eventuali aggiornamenti~~ alle autorità nazionali competenti **dello Stato membro in cui il conducente è distaccato** al più tardi all'inizio del distacco, in forma elettronica, **tramite il sistema di informazione del mercato interno (IMI) istituito dal regolamento (UE) n. 1024/2012**, in una delle lingue ufficiali ~~dello Stato membro ospitante o in inglese dell'Unione europea~~, contenente le seguenti informazioni: [Em. 844]

Giovedì 4 aprile 2019

- i) l'identità del trasportatore su strada **per mezzo del suo codice fiscale intracomunitario o del numero della licenza comunitaria**; [Em. 845]
- ii) i recapiti di un gestore dei trasporti o di altre persone di contatto nello Stato membro di stabilimento con l'incarico di assicurare i contatti con le autorità competenti nello Stato membro ospitante in cui i servizi sono prestati e di inviare e ricevere documenti o comunicazioni;
- iii) ~~il numero previsto e~~ **informazioni sul conducente distaccato comprendenti: l'identità, il paese di residenza, il paese di versamento dei lavoratori distaccati contributi sociali, il numero di previdenza sociale e il numero della patente di guida**; [Em. 846]
- iv) la **data di inizio distacco prevista e la durata stimata**, la data di ~~inizio~~ **fine distacco** e di ~~fine distacco~~ **previste il diritto applicabile al contratto di lavoro**; [Em. 847]
- iv bis) per i trasportatori di merci su strada: l'identità e i recapiti dei destinatari, purché il trasportatore non utilizzi il sistema e-CMR**; [Em. 848]
- v) il numero di targa dei veicoli usati durante il periodo di distacco;
- vi) il tipo di servizi di trasporto, vale a dire il trasporto di merci, il trasporto di passeggeri, il trasporto internazionale, il trasporto di cabotaggio;
- vi bis) per i trasportatori di merci su strada: gli indirizzi delle operazioni di carico e di scarico, purché il trasportatore non utilizzi il sistema e-CMR**; [Em. 849]
- b) l'obbligo per il **trasportatore su strada di assicurare che il** conducente ~~di conservare e mettere~~ **abbia a sua** disposizione, su richiesta in sede di controllo su strada, su carta o in formato elettronico, una copia della dichiarazione ~~di distacco~~ e la prova dell'operazione di trasporto che si svolge nello Stato membro ospitante, come ad esempio la lettera di vettura elettronica (e-CMR) o le prove di cui all'articolo 8 del regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio; [Em. 850]
- c) l'obbligo per il **trasportatore su strada di assicurare che il** conducente ~~conservare e mettere~~ **abbia a sua** disposizione, su richiesta in sede di controllo su strada, le registrazioni del tachigrafo, in particolare i codici paese degli Stati membri in cui il conducente sia stato presente al momento di effettuare operazioni di trasporto internazionale su strada o di cabotaggio; [Em. 851]
- c bis) nel corso dei controlli su strada di cui alle lettere b) e c) del presente articolo, il conducente è autorizzato a contattare la sede centrale, il gestore dei trasporti o qualunque altra persona o entità in grado di fornire i documenti richiesti**; [Em. 852]
- d) ~~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, una copia del contratto di lavoro o di un documento equivalente ai sensi dell'articolo 3 della direttiva 91/533/CEE⁽¹⁶⁾ del Consiglio, tradotta in una delle lingue ufficiali dello Stato membro ospitante o in inglese~~; [Em. 854]
- e) ~~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, una copia delle buste paga degli ultimi due mesi; 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 tali copie~~; [Em. 855]
- f) l'obbligo per il trasportatore su strada di ~~fornire~~ **inviare tramite l'interfaccia pubblica dell'IMI**, dopo il periodo di distacco, ~~su carta o in formato elettronico, [...] copie dei documenti di cui alle lettere b), e c) ed e)~~; su richiesta delle autorità dello Stato membro ospitante, **entro un termine ragionevole; in cui il conducente è distaccato, nonché della documentazione relativa alla retribuzione percepita dai conducenti distaccati nel periodo di distacco e del loro**

⁽¹⁶⁾ 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).

Giovedì 4 aprile 2019

contratto di lavoro o di un documento equivalente ai sensi dell'articolo 3 della direttiva 91/533/CEE del Consiglio ⁽¹⁷⁾, dei cartellini orari riguardanti le attività dei conducenti e delle prove del pagamento.

Il trasportatore su strada fornisce la documentazione richiesta utilizzando l'interfaccia pubblica dell'IMI entro due mesi dalla data della richiesta.

Qualora il trasportatore su strada non fornisca tutta la documentazione richiesta attraverso l'interfaccia pubblica dell'IMI entro il termine stabilito, le autorità competenti dello Stato membro in cui ha avuto luogo il distacco possono, a norma degli articoli 6 e 7 della direttiva 2014/67/UE, chiedere l'assistenza delle autorità competenti dello Stato membro di stabilimento del trasportatore. Allorché tale richiesta è presentata tramite l'IMI, le autorità competenti dello Stato membro di stabilimento del trasportatore hanno accesso alla dichiarazione di distacco e ad altre informazioni pertinenti presentate dal trasportatore tramite l'interfaccia pubblica dell'IMI.

Le autorità competenti dello Stato membro di stabilimento del trasportatore garantiscono che i documenti richiesti dalle autorità competenti dello Stato membro in cui ha avuto luogo il distacco siano forniti tramite l'IMI entro 25 giorni lavorativi dalla data della richiesta. [Em. 853]

5. Ai fini della lettera a) del paragrafo 4, il trasportatore su strada può fornire una dichiarazione di distacco che copre un periodo di un massimo di sei mesi. [Em. 856]

5 bis. Le informazioni contenute nelle dichiarazioni sono salvate nel repertorio dell'IMI ai fini dei controlli per un periodo di 18 mesi e sono direttamente accessibili, in tempo reale, a tutte le autorità competenti degli altri Stati membri designate conformemente all'articolo 3 della direttiva 2014/67/UE, dell'articolo 18 del regolamento (CE) n. 1071/2009 e dell'articolo 7 della direttiva 2006/22/CE.

L'autorità nazionale competente può consentire alle parti sociali, conformemente al diritto e alle prassi nazionali, l'accesso alle informazioni a condizione che dette informazioni:

- si riferiscano al distacco nel territorio dello Stato membro interessato;*
- siano utilizzate ai fini dell'applicazione delle norme sul distacco; e che*
- il trattamento dei dati avvenga in conformità del 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. [Em. 857]*

5 ter. La Commissione adotta atti di esecuzione con cui appronta un modulo standardizzato in tutte le lingue ufficiali dell'Unione da utilizzare per la trasmissione delle dichiarazioni tramite l'interfaccia pubblica dell'IMI, precisa le funzionalità della dichiarazione nell'IMI e le modalità di presentazione delle informazioni di cui al paragrafo 4, lettera a), punti da i) a vi bis) nella dichiarazione e garantisce che tali informazioni contenute nelle dichiarazioni siano automaticamente tradotte in una lingua di uno Stato membro ospitante. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 2 bis, paragrafo 2. [Em. 858]

5 quater. Gli Stati membri evitano inutili ritardi nell'attuazione delle misure di controllo, che possano incidere sulla durata e sulle date del distacco. [Em. 859]

5 quinquies. Le autorità competenti degli Stati membri cooperano strettamente, si prestano assistenza reciproca e si scambiano tutte le informazioni pertinenti nel rispetto delle condizioni stabilite nella direttiva 2014/67/UE e nel regolamento (CE) n. 1071/2009. [Em. 860]

⁽¹⁷⁾ 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).

Giovedì 4 aprile 2019

Articolo 2 bis

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. [Em. 861]*

Articolo 2 ter

Gli Stati membri prevedono sanzioni nei confronti di speditori, spedizionieri, contraenti e subcontraenti per mancata osservanza dell'articolo 2 della presente direttiva, qualora sappiano o, alla luce di tutte le circostanze pertinenti, debbano sapere che i servizi di trasporto che commissionano violano la presente direttiva.

Gli Stati membri stabiliscono le norme relative alle sanzioni da irrogare in caso di violazione delle disposizioni della presente direttiva e adottano tutti i provvedimenti necessari per assicurarne l'applicazione. Le sanzioni devono essere effettive, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie. [Em. 862]

Articolo 2 quater

La Commissione valuta gli strumenti esistenti e le migliori prassi per la promozione di comportamenti socialmente responsabili da parte di tutti i soggetti della catena di distribuzione dei beni ed elabora una proposta legislativa per istituire una piattaforma europea di fiducia, se opportuno, entro ... [due anni dall'entrata in vigore della presente direttiva]. [Em. 863]

Articolo 2 quinquies

Applicazione intelligente

1. *Fatta salva la direttiva 2014/67/UE e al fine di progredire nell'applicazione degli obblighi previsti all'articolo 2 della presente direttiva, gli Stati membri provvedono affinché nel loro territorio sia posta in essere una coerente strategia nazionale di applicazione delle norme. Tale strategia si concentra sulle imprese che presentano un fattore di rischio elevato, di cui all'articolo 9 della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio.*
2. *Gli Stati membri assicurano che i controlli previsti all'articolo 2 della direttiva 2006/22/CE includano, ove opportuno, un controllo sul distacco e che tali controlli siano effettuati senza discriminazioni, in particolare senza discriminazioni basate sulla targa dei veicoli usati durante il periodo di distacco.*
3. *Gli Stati membri procedono a controlli mirati nei confronti delle imprese classificate a maggior rischio di violare le disposizioni dell'articolo 2 della presente direttiva 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 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.*
4. *Ai fini del paragrafo 3, gli Stati membri hanno accesso alle informazioni e ai dati pertinenti registrati, elaborati o memorizzati dal tachigrafo intelligente di cui al capo II del regolamento (UE) n. 165/2014, alle dichiarazioni di distacco di cui all'articolo 2, paragrafo 4, della presente direttiva e ai documenti di trasporto elettronici, quali le lettere di vettura elettroniche nel quadro della Convenzione relativa al contratto di trasporto internazionale di merci su strada (eCMR).*
5. *Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati con cui stabilisce le caratteristiche dei dati ai quali hanno accesso gli Stati membri, le condizioni per il loro utilizzo e le specifiche tecniche per la loro trasmissione o consultazione, indicando in particolare:*

Giovedì 4 aprile 2019

- a) *un elenco dettagliato di informazioni e dati cui hanno accesso le autorità nazionali competenti, che includono almeno l'ora e il luogo degli attraversamenti di frontiera e delle operazioni di carico e scarico, il numero di targa del veicolo e i dati del conducente;*
- b) *i diritti di accesso delle autorità competenti, differenziati se del caso in base al tipo di autorità competenti, al tipo di accesso e alle finalità per le quali i dati vengono usati;*
- c) *le specifiche tecniche per la trasmissione dei dati di cui alla lettera a) o per l'accesso agli stessi, tra cui, ove opportuno, il periodo massimo di conservazione dei dati, differenziate se del caso in base alla tipologia di dati.*

6. *I dati personali di cui al presente articolo sono consultati o conservati solo per l'arco di tempo strettamente necessario ai fini per i quali i dati sono stati raccolti o ulteriormente trattati. Quando non sono più necessari a tali finalità, i dati sono distrutti.*

7. *Gli Stati membri effettuano, almeno tre volte l'anno, controlli concertati su strada riguardanti il distacco, che possono coincidere con i controlli effettuati a norma dell'articolo 5 della direttiva 2006/22/CE. Tali controlli sono svolti contemporaneamente dalle autorità nazionali preposte all'esecuzione delle norme in materia di distacco di due o più Stati membri, ciascuna operante sul proprio territorio. Gli Stati membri si scambiano informazioni sul numero e tipo di infrazioni rilevate in seguito ai controlli su strada concertati.*

Il riepilogo dei risultati dei controlli concertati è reso pubblico in linea con il 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. [Em. 864]

Articolo 2 sexies

Modifica del regolamento (UE) n. 1024/2012

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

«12 bis. *Direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 e della direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio: Articolo 8*

12 ter. *Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda le prescrizioni di applicazione e fissa norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada: articolo 2, paragrafo 5.»; [Em. 865]*

Articolo 3

Relazioni e riesame

1. *La Commissione valuta l'attuazione della presente direttiva, in particolare gli effetti dell'articolo 2, entro [3 anni dalla data di recepimento della presente direttiva] e presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'applicazione della presente direttiva. La relazione della Commissione è accompagnata, se del caso, da una proposta legislativa.*

1. *Gli Stati membri riferiscono annualmente alla Commissione circa l'attuazione della presente direttiva, in particolare riguardo all'attuazione dell'applicazione intelligente di cui all'articolo 2 quinquies e alle potenziali difficoltà a essa correlate.*

Giovedì 4 aprile 2019

Per poter valutare l'efficacia delle informazioni relative all'applicazione delle norme, la relazione reca informazioni sull'efficacia:

- *del tachigrafo intelligente di cui al capo II del regolamento (UE) n. 165/2014;*
- *dell'uso degli IMI di cui all'articolo 2, paragrafi 5 bis e 5 ter, della presente direttiva;*
- *dell'impiego di documenti di trasporto elettronici, quali le lettere di vettura elettroniche conformemente alla convenzione relativa al contratto di trasporto internazionale di merci su strada (eCMR);*
- *dello scambio di informazioni tra le autorità competenti attraverso l'ERRU e l'IMI, nonché delle informazioni sull'efficacia dell'accesso diretto e in tempo reale da parte delle autorità competenti sia all'ERRU che all'IMI attraverso l'applicazione dell'UE durante i controlli su strada, di cui agli articoli 8 e 9 della direttiva 2006/22/CE; e*
- *dell'attuazione del programma di formazione volto ad aiutare i conducenti e tutti gli altri soggetti coinvolti nella procedura, tra cui le imprese, le amministrazioni e gli ispettori, ad adeguarsi alle nuove norme e ai requisiti che li riguardano.*

~~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.~~

2. La Commissione ha facoltà di adottare atti di esecuzione che specificano il formato delle relazioni di cui al paragrafo 1 e definiscono orientamenti al riguardo.

Tali atti di esecuzione possono comprendere norme che impongono agli Stati membri di fornire alla Commissione i dati sui flussi di traffico e i dati sugli Stati membri di immatricolazione dei veicoli raccolti dai sistemi di pedaggio degli Stati membri, laddove tali dati esistano, al fine di valutare l'efficacia dell'applicazione della presente direttiva.

~~3. Ove opportuno, le relazioni di cui ai paragrafi 1 e 2 sono accompagnate dalle relative proposte.~~

3. La Commissione, al più tardi entro il 31 dicembre 2025, presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'attuazione e sugli effetti della presente direttiva, in particolare per quanto riguarda l'efficacia dell'applicazione, comprensiva di un'analisi costi-benefici dell'uso dei sensori di pesatura ai fini della registrazione automatica dei punti di carico/scarico. La relazione della Commissione è corredata, se del caso, di una proposta legislativa. La relazione è resa pubblica. [Em. 866]

Articolo 3 bis

Formazione

Per garantire la conformità alle disposizioni della presente direttiva, sia la Commissione che gli Stati membri stabiliscono un programma globale e integrato di formazione e adeguamento alle nuove norme e prescrizioni imposte sia ai conducenti sia a tutti i soggetti che partecipano alla procedura, tra cui le imprese, le amministrazioni e gli ispettori. [Em. 867]

Articolo 4

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano, entro il [...] [il termine ultimo di recepimento è quanto più breve possibile e non supera, di regola, i due anni] 30 luglio 2020, le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi ne informano immediatamente la Commissione. [Em. 868]

Giovedì 4 aprile 2019

In considerazione dell'elevato grado di mobilità che lo caratterizza, il settore dei trasporti è esente dalle misure derivanti dall'atto legislativo che modifica la direttiva 96/71/CE fino a quando la presente direttiva non diventi applicabile. [Em. 869]

Il settore dei trasporti è esente dalle misure derivanti dall'atto legislativo che modifica la direttiva 96/71/CE fino all'entrata in vigore delle prescrizioni di applicazione che fissano norme specifiche relative ai trasporti previste dalla presente direttiva. [Em. 870]

Essi applicano tali disposizioni a decorrere dal [...].

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

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

Articolo 5

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

Articolo 6

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a ..., il

Per il Parlamento europeo

Il presidente

Per il Consiglio

Il presidente
