

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

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

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

visto il parere del Comitato delle regioni ⁽²⁾,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ⁽³⁾,

considerando quanto segue:

- (1) Dall'esperienza maturata con l'attuazione dei regolamenti (CE) n. 1071/2009 ⁽⁴⁾ e (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁵⁾ è emersa l'opportunità di migliorare le norme ivi contenute su una serie di punti.
- (2) Sino ad oggi, a meno che il diritto nazionale disponga altrimenti, le norme sull'accesso alla professione di trasportatore su strada non si applicano alle imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate. Il numero di siffatte imprese attive in operazioni di trasporto sia nazionale che internazionale è in aumento. Diversi Stati membri hanno pertanto deciso di applicare a tali imprese le norme sull'accesso alla professione di trasportatore su strada previste nel regolamento (CE) n. 1071/2009. Al fine di evitare possibili lacune e di garantire mediante norme comuni un livello minimo di professionalizzazione del settore che utilizza veicoli a motore destinati esclusivamente al trasporto di merci e la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non supera le 3,5 tonnellate e ravvicinare in tal modo le condizioni di concorrenza tra tutti i trasportatori, è opportuno modificare tale regolamento. I requisiti per l'accesso alla professione dovrebbero diventare obbligatori per i trasportatori che utilizzano veicoli a motore singoli o insiemi di veicoli accoppiati, adibiti al trasporto internazionale, destinati esclusivamente al trasporto di merci e la cui massa a carico tecnicamente ammissibile superi le 2,5 tonnellate ma non le 3,5 tonnellate.
- (3) A norma del regolamento (CE) n. 1072/2009, talune attività di trasporto internazionale di merci sono esentate dall'obbligo di licenza comunitaria per accedere al mercato europeo del trasporto di merci su strada. Nel quadro dell'organizzazione di tale mercato, le imprese di trasporto di merci su strada che trasportano merci con veicoli a motore singoli o insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 2,5 tonnellate dovrebbero essere esentate dall'obbligo di possedere una licenza comunitaria o altra autorizzazione di trasporto.
- (4) Sebbene i veicoli aventi una massa a carico tecnicamente ammissibile inferiore a una determinata soglia siano esclusi dall'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 1071/2009, detto regolamento offre agli Stati membri la possibilità di applicare una parte o l'insieme delle sue disposizioni a tali veicoli.
- (5) Attualmente, gli Stati membri possono legittimamente subordinare l'accesso alla professione di trasportatore su strada al rispetto di requisiti supplementari rispetto a quelli specificati nel regolamento (CE) n. 1071/2009. Questa possibilità non si è rivelata necessaria per rispondere ad esigenze imperative e ha alimentato divergenze riguardo a tale accesso. Essa andrebbe pertanto abolita.

⁽¹⁾ GU C 197 dell'8.6.2018, pag. 38.

⁽²⁾ GU C 176 del 23.5.2018, pag. 57.

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

⁽⁴⁾ Regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada e abroga la direttiva 96/26/CE del Consiglio (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 51).

⁽⁵⁾ Regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 72).

- (6) Al fine di contrastare il fenomeno delle cosiddette «società di comodo» e garantire una concorrenza leale e condizioni di parità nel mercato interno, occorre assicurare che i trasportatori su strada stabiliti in uno Stato membro siano presenti in modo effettivo e permanente in tale Stato membro e da lì svolgano la loro attività di trasporto. Di conseguenza, e alla luce dell'esperienza maturata, è necessario chiarire e rafforzare le disposizioni relative all'esistenza di una sede effettiva e stabile, evitando nel contempo l'imposizione di un onere amministrativo sproporzionato.
- (7) La presenza effettiva e permanente nello Stato membro di stabilimento dovrebbe in particolare presupporre che l'impresa effettui operazioni di trasporto con l'ausilio delle attrezzature tecniche appropriate situate in tale Stato membro.
- (8) Il regolamento (CE) n. 1071/2009 impone alle imprese di svolgere in modo efficace e continuativo le loro operazioni con attrezzature e strutture tecniche appropriate presso una sede operativa situata nello Stato membro di stabilimento e consente ulteriori requisiti a livello nazionale, il più comune dei quali è disporre di aree di parcheggio nello Stato membro di stabilimento. Tuttavia, tali requisiti, applicati in modo disomogeneo, non sono stati sufficienti a garantire un legame effettivo con tale Stato membro al fine di contrastare in modo efficace le società di comodo e per ridurre il rischio di cabotaggio sistematico e il nomadismo dei conducenti organizzati da un'impresa presso la quale i veicoli non ritornano. Considerando che, al fine di garantire il corretto funzionamento del mercato interno nel settore dei trasporti, possono essere necessarie norme specifiche in materia di diritto di stabilimento e di prestazione di servizi, è opportuno armonizzare ulteriormente i requisiti in materia di stabilimento e rafforzare quelli relativi alla presenza dei veicoli utilizzati dal trasportatore nello Stato membro di stabilimento. La definizione di un intervallo minimo entro il quale il veicolo deve ritornare contribuisce a garantire che tali veicoli possano essere oggetto di una corretta manutenzione con l'attrezzatura tecnica situata nello Stato membro di stabilimento e rende più facili i controlli.

Il ciclo di tali ritorni dovrebbe essere sincronizzato con l'obbligo, per l'impresa di trasporto di cui al regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁶⁾, di organizzare le proprie operazioni in modo da consentire al conducente di tornare a casa almeno ogni quattro settimane, in modo che entrambi gli obblighi possano essere adempiuti con il ritorno del conducente insieme al veicolo almeno ogni due cicli di quattro settimane. La sincronizzazione rafforza il diritto di ritorno del conducente e riduce il rischio che il veicolo debba ritornare solo per soddisfare questo nuovo requisito in materia di stabilimento. L'obbligo di ritorno nello Stato membro di stabilimento non dovrebbe tuttavia richiedere che uno specifico numero di operazioni si svolgano nello Stato membro di stabilimento o limitare altrimenti la possibilità degli trasportatori di fornire servizi in tutto il mercato interno.

- (9) Nella misura in cui l'accesso alla professione di trasportatore su strada dipende dall'onorabilità dell'impresa interessata, sono necessari chiarimenti per quanto riguarda le persone il cui comportamento deve essere preso in considerazione, le procedure amministrative da espletare e i periodi necessari per la riabilitazione dopo che un gestore dei trasporti ha perso l'onorabilità.
- (10) In considerazione della potenziale capacità di influenzare significativamente le condizioni di concorrenza leale nel mercato del trasporto su strada, agli elementi pertinenti ai fini della valutazione dell'onorabilità è opportuno aggiungere le infrazioni gravi delle normative fiscali nazionali.
- (11) In considerazione della potenziale capacità di influenzare significativamente il mercato del trasporto su strada nonché la protezione sociale dei lavoratori, agli elementi pertinenti ai fini della valutazione dell'onorabilità è opportuno aggiungere le infrazioni gravi della normativa dell'Unione sul distacco dei lavoratori nel trasporto stradale e sul cabotaggio, nonché della legislazione applicabile alle obbligazioni contrattuali.
- (12) Data l'importanza della concorrenza leale nel mercato interno, nel valutare l'onorabilità dei gestori dei trasporti e delle imprese di trasporto è opportuno prendere in considerazione le infrazioni della normativa dell'Unione pertinente in materia, comprese le disposizioni relative all'accesso al mercato come le norme sul cabotaggio. I termini del potere conferito alla Commissione per definire il livello di gravità delle infrazioni pertinenti dovrebbero essere conseguentemente precisati.
- (13) Le autorità nazionali competenti hanno avuto difficoltà a individuare i documenti che le imprese di trasporto possono produrre per dimostrare la propria idoneità finanziaria, in particolare in assenza di conti annuali certificati. È pertanto opportuno chiarire le norme riguardanti le prove necessarie a dimostrare l'idoneità finanziaria.

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

- (14) Le imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati, adibiti al trasporto internazionale, destinati esclusivamente al trasporto di merci e la cui massa a carico tecnicamente ammissibile superi le 2,5 tonnellate ma non le 3,5 tonnellate dovrebbero godere di un'idoneità finanziaria minima al fine di garantire che dispongano dei mezzi per effettuare operazioni in modo stabile e nel lungo periodo. Tuttavia, dal momento che le operazioni effettuate con tali veicoli hanno generalmente una portata limitata, i corrispondenti requisiti di idoneità finanziaria dovrebbero essere meno rigorosi di quelli che si applicano ai trasportatori che impiegano veicoli che superano il suddetto limite. Nel determinare l'idoneità finanziaria richiesta si dovrebbe tener conto degli insiemi di veicoli accoppiati. L'autorità competente dovrebbe applicare il requisito di idoneità finanziaria di livello più elevato qualora la massa a carico tecnicamente ammissibile dell'insieme di veicoli accoppiati superi le 3,5 tonnellate.
- (15) Al fine di creare e mantenere norme elevate per le imprese senza produrre effetti negativi sul mercato interno del trasporto su strada, è opportuno consentire agli Stati membri di applicare i requisiti di idoneità finanziaria relativi all'uso di veicoli pesanti anche alle imprese stabilite nel loro territorio per quanto concerne i veicoli con massa a carico tecnicamente ammissibile non superiore a 3,5 tonnellate.
- (16) Al fine di garantire l'affidabilità del settore del trasporto su strada e di migliorare la riscossione di debiti nei confronti di organismi di diritto pubblico, gli Stati membri dovrebbero avere la possibilità di esigere il rispetto degli obblighi di pagamento nei confronti degli enti pubblici, quali debiti IVA e contributi di previdenza sociale, nonché di esigere che le imprese non siano oggetto di procedimenti introdotti per tutelarne i beni.
- (17) Le informazioni relative ai trasportatori contenute nei registri elettronici nazionali dovrebbero essere quanto più possibile complete e aggiornate per consentire alle autorità nazionali preposte all'applicazione delle norme pertinenti di avere un quadro generale sufficiente dei trasportatori sottoposti ad inchiesta. In particolare, informazioni relative al numero di immatricolazione dei veicoli a disposizione dei trasportatori e il fattore di rischio che i trasportatori presentano dovrebbero consentire una migliore attuazione a livello nazionale e transfrontaliero delle disposizioni dei regolamenti (CE) n. 1071/2009 e (CE) n. 1072/2009. Le norme relative al registro elettronico nazionale dovrebbero pertanto essere modificate di conseguenza.
- (18) È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento per adottare, tra l'altro, le procedure tecniche per la consultazione elettronica dei registri elettronici nazionali degli altri Stati membri. Ciò potrebbe comportare procedure necessarie per garantire che le autorità competenti possano avere accesso, durante i controlli su strada, al fattore di rischio armonizzato di un'impresa a norma dell'articolo 9 della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁷⁾. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁸⁾.
- (19) La definizione dell'infrazione più grave, ossia quella riguardante il superamento del tempo di guida giornaliero, di cui all'allegato IV del regolamento (CE) n. 1071/2009, non corrisponde alle vigenti disposizioni pertinenti stabilite dal regolamento (CE) n. 561/2006. Tale incoerenza genera incertezza e pratiche divergenti tra le autorità nazionali e, di conseguenza, complica l'esecuzione delle norme in questione. È quindi opportuno chiarire tale definizione per garantire la coerenza tra i due regolamenti.
- (20) Le norme sui trasporti nazionali effettuati a titolo temporaneo da trasportatori non residenti in uno Stato membro ospitante («cabotaggio») dovrebbero essere chiare, semplici e di facile esecuzione, mantenendo nel contempo il livello di liberalizzazione raggiunto finora.
- (21) I trasporti di cabotaggio dovrebbero contribuire ad aumentare il fattore di carico dei veicoli pesanti e a ridurre i percorsi a vuoto e dovrebbero essere consentiti nella misura in cui non sono effettuati in modo da costituire un'attività permanente o continuativa all'interno dello Stato membro interessato. Al fine di garantire che i trasporti di cabotaggio non siano effettuati in modo da costituire un'attività permanente o continuativa, i trasportatori non dovrebbero essere autorizzati a effettuare trasporti di cabotaggio nello stesso Stato membro nell'arco di un certo periodo dal termine di un periodo di trasporti di cabotaggio.

⁽⁷⁾ Direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 e della direttiva 2002/15/CE relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 35).

⁽⁸⁾ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

- (22) Se da un lato la maggiore liberalizzazione prevista dall'articolo 4 della direttiva 92/106/CEE del Consiglio ⁽⁹⁾ rispetto al cabotaggio di cui al regolamento (CE) n. 1072/2009 è stata utile per promuovere il trasporto combinato e dovrebbe, in linea di principio, essere preservata, dall'altro è necessario provvedere affinché non se ne faccia un uso improprio. L'esperienza dimostra che, in talune parti dell'Unione, tale disposizione è stata utilizzata in maniera sistematica per eludere la natura temporanea del cabotaggio nonché come base per la presenza continuativa di veicoli in uno Stato membro diverso da quello di stabilimento dell'impresa. Dette pratiche sleali rischiano di condurre al dumping sociale e compromettono il rispetto del quadro giuridico relativo al cabotaggio. Gli Stati membri dovrebbero pertanto avere la possibilità di derogare all'articolo 4 della direttiva 92/106/CEE e applicare le disposizioni relative al cabotaggio di cui al regolamento (CE) n. 1072/2009 per affrontare tali problemi, introducendo un limite proporzionato alla presenza continuativa di veicoli nel proprio territorio.
- (23) L'effettiva ed efficace applicazione delle norme costituisce una condizione necessaria per una concorrenza leale nel mercato interno. Un'ulteriore digitalizzazione degli strumenti di esecuzione è essenziale al fine di rendere disponibili maggiori capacità di esecuzione, ridurre gli oneri amministrativi inutili per gli operatori del trasporto internazionale, e in particolare per le piccole e medie imprese, concentrarsi meglio sui trasportatori ad alto rischio e individuare le pratiche fraudolente. È opportuno precisare con quali mezzi i trasportatori su strada possono dimostrare di rispettare le norme riguardanti le operazioni di cabotaggio. I controlli su strada si dovrebbero basare sui documenti di trasporto e, se disponibili, sulle registrazioni del tachigrafo. Al fine di semplificare la fornitura di elementi di prova pertinenti e il loro trattamento da parte delle autorità competenti, l'utilizzo e la trasmissione di informazioni elettroniche sui trasporti dovrebbero essere riconosciuti quali mezzi atti a dimostrare la conformità. Il formato utilizzato a tal fine dovrebbe garantire affidabilità e autenticità. Considerando il crescente ricorso a metodi elettronici efficienti di scambio di informazioni nel settore dei trasporti e della logistica, è importante garantire la coerenza dei quadri normativi e prevedere disposizioni riguardanti la semplificazione delle procedure amministrative.
- (24) Le imprese di trasporto sono destinatarie delle norme relative al trasporto internazionale e, in quanto tali, sono soggette alle conseguenze di eventuali infrazioni da loro commesse. Tuttavia, al fine di evitare abusi da parte di imprese che affidano servizi di trasporto a trasportatori di merci su strada, gli Stati membri dovrebbero prevedere anche norme chiare e prevedibili in materia di sanzioni per gli speditori, gli spedizionieri, i contraenti e i subcontraenti, qualora questi fossero a conoscenza del fatto — o, alla luce di tutte le circostanze del caso, avrebbero dovuto sapere — che i servizi di trasporto da essi commissionati comportano infrazioni del regolamento (CE) n. 1072/2009.
- (25) L'Autorità europea del lavoro, il cui ambito di attività definito all'articolo 1, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2019/1149 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁰⁾ comprende il regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, svolgerà un ruolo importante nel fornire assistenza agli Stati membri per applicare in modo adeguato le norme del presente regolamento. Tale ruolo riguarderà in particolare i controlli concertati, l'agevolazione della cooperazione e dello scambio di informazioni tra Stati membri, la promozione e la condivisione delle migliori prassi, il sostegno allo sviluppo delle capacità, alla formazione e alle campagne di sensibilizzazione.
- (26) Al fine di tenere conto dell'evoluzione del mercato e del progresso tecnico, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per modificare gli allegati I, II e III del regolamento (CE) n. 1071/2009 e per modificare gli allegati I, II e III del regolamento (CE) n. 1072/2009. È di particolare importanza che, durante i lavori preparatori, la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016 ⁽¹¹⁾. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, è opportuno che il Parlamento europeo e il Consiglio ricevano tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti abbiano sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.
- (27) Poiché gli obiettivi del presente regolamento, ossia l'introduzione di un certo grado di armonizzazione in alcuni ambiti finora non armonizzati dal diritto dell'Unione, riguardanti in particolare il trasporto con veicoli commerciali leggeri e le pratiche di esecuzione e il ravvicinamento delle condizioni di concorrenza e il miglioramento

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

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

⁽¹¹⁾ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

dell'esecuzione, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della natura degli obiettivi perseguiti e della dimensione transfrontaliera del trasporto stradale, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

- (28) È quindi opportuno modificare di conseguenza i regolamenti (CE) n. 1071/2009 e (CE) n. 1072/2009 e il regolamento (UE) n. 1024/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹²⁾,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Modifiche del regolamento (CE) n. 1071/2009

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

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

a) la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) alle imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate e che effettuano esclusivamente trasporti nazionali nel loro Stato membro di stabilimento;»;

b) è inserita la lettera seguente:

«a bis) alle imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 2,5 tonnellate;»;

c) la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) alle imprese che effettuano esclusivamente trasporti di passeggeri su strada a fini non commerciali o che non esercitano la professione di trasportatore di passeggeri su strada come attività principale.»;

d) è inserito il comma seguente:

«Ai fini del primo comma, lettera b), qualsiasi trasporto su strada che non rientri nel trasporto per conto terzi o per conto proprio, per il quale non sia percepita alcuna retribuzione diretta o indiretta e che non generi direttamente o indirettamente alcun reddito per il conducente del veicolo o per altri e non sia connesso a un'attività professionale, deve essere considerato un trasporto a fini esclusivamente non commerciali;»;

- 2) all'articolo 3, il paragrafo 2 è soppresso;

- 3) l'articolo 5 è sostituito dal seguente:

«Articolo 5

Condizioni relative al requisito di stabilimento

1. Per soddisfare il requisito di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), nello Stato membro di stabilimento un'impresa:

- a) dispone di locali in cui può avere accesso agli originali dei suoi documenti principali, in formato elettronico o in qualsiasi altro formato, in particolare i contratti di trasporto, i documenti relativi ai veicoli a disposizione dell'impresa, i documenti contabili, i documenti di gestione del personale, i contratti di lavoro, i documenti della previdenza sociale, i documenti contenenti dati relativi alla distribuzione e al distacco dei conducenti, i documenti contenenti dati relativi al cabotaggio, ai tempi di guida e ai periodi di riposo e qualsiasi altra documentazione cui l'autorità competente deve poter accedere per la verifica del rispetto da parte dell'impresa delle condizioni stabilite dal presente regolamento;
- b) organizza l'attività della sua flotta di veicoli in modo da garantire che i veicoli a disposizione dell'impresa e utilizzati nel trasporto internazionale ritornino a una delle sedi di attività in tale Stato membro al più tardi entro otto settimane dalla partenza;

⁽¹²⁾ Regolamento (UE) n. 1024/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2012, relativo alla cooperazione amministrativa attraverso il sistema di informazione del mercato interno e che abroga la decisione 2008/49/CE della Commissione («regolamento IMI») (GU L 316 del 14.11.2012, pag. 1).

- c) è iscritta nel registro delle società commerciali di tale Stato membro o in un registro analogo se richiesto dalla legislazione nazionale;
 - d) è soggetta all'imposta sui redditi e, se richiesto dalla legislazione nazionale, deve avere un numero di partita IVA valido;
 - e) una volta concessa l'autorizzazione, dispone di uno o più veicoli immatricolati o messi in circolazione e di cui sia stato autorizzato l'utilizzo in conformità della normativa dello Stato membro in questione, indipendentemente dal fatto che tali veicoli siano posseduti a titolo di proprietà o detenuti ad altro titolo, per esempio in virtù di un contratto di vendita a rate, di un contratto di noleggio o di un contratto di leasing;
 - f) svolge in modo efficace e continuativo, con l'ausilio delle attrezzature e strutture appropriate, le sue attività commerciali e amministrative nei locali di cui alla lettera a) situati in tale Stato membro e gestisce in modo efficace e continuativo le sue operazioni di trasporto utilizzando i veicoli di cui alla lettera g) con le attrezzature tecniche appropriate situate in tale Stato membro;
 - g) dispone ordinariamente, su base continuativa, di un numero di veicoli conformi alle condizioni di cui alla lettera e) e di conducenti che hanno normalmente come base una sede di attività in tale Stato membro che sia, in entrambi i casi, proporzionato al volume delle operazioni di trasporto da essa effettuate.
2. In aggiunta ai requisiti di cui al paragrafo 1, gli Stati membri possono esigere che un'impresa disponga nello Stato membro di stabilimento:
- a) proporzionalmente alle dimensioni dell'attività dell'impresa, di personale amministrativo debitamente qualificato nei suoi locali o di un gestore dei trasporti reperibile durante il normale orario d'ufficio;
 - b) proporzionalmente alle dimensioni dell'attività dell'impresa, di un'infrastruttura operativa diversa dalle attrezzature tecniche di cui al paragrafo 1, lettera f), nel territorio di tale Stato membro, compreso un ufficio aperto durante il normale orario d'ufficio.»;
- 4) l'articolo 6 è così modificato:
- a) il paragrafo 1 è così modificato:
 - i) il secondo comma è sostituito dal seguente:

«Nel determinare se un'impresa soddisfi tale requisito, gli Stati membri prendono in considerazione il comportamento di tale impresa, dei suoi gestori dei trasporti, dei direttori esecutivi e di qualsiasi altra persona interessata eventualmente individuata dallo Stato membro. I riferimenti nel presente articolo alle condanne, sanzioni o infrazioni comprendono le condanne, sanzioni o infrazioni dell'impresa stessa, dei suoi gestori dei trasporti, dei direttori esecutivi e di qualsiasi altra persona interessata eventualmente individuata dallo Stato membro.»;
 - ii) al terzo comma, lettera a), punto vi), il termine «e» è soppresso;
 - iii) al terzo comma, lettera a), è aggiunto il punto seguente:

«vii) diritto tributario; e»;
 - iv) al terzo comma, lettera b), sono aggiunti i punti seguenti:
 - «xi) il distacco dei lavoratori nel trasporto su strada;
 - xii) la legge applicabile alle obbligazioni contrattuali;
 - xiii) il cabotaggio.»;
 - b) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

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

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

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

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

Se l'autorità competente non ritiene che la perdita dell'onorabilità sia sproporzionata rispetto all'infrazione, la condanna o la sanzione comportano la perdita dell'onorabilità.»;

c) è inserito il paragrafo seguente:

«2 bis. La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono un elenco di categorie, tipi e livelli di gravità delle infrazioni gravi della normativa dell'Unione di cui al paragrafo 1, terzo comma, lettera b), che, oltre a quelle di cui all'allegato IV, possono comportare la perdita dell'onorabilità. Nello stabilire le priorità per i controlli a norma dell'articolo 12, paragrafo 1, gli Stati membri tengono conto delle informazioni su tali infrazioni, comprese le informazioni ricevute da altri Stati membri.

A tal fine la Commissione:

- a) stabilisce le categorie e i tipi di infrazione che sono riscontrati con maggiore frequenza;
- b) definisce il livello di gravità delle infrazioni in base al potenziale rischio per la vita o di lesioni gravi che esse comportano, nonché di distorsione della concorrenza nel mercato dei trasporti su strada, compromettendo tra l'altro le condizioni di lavoro dei lavoratori del settore dei trasporti;
- c) indica la frequenza del ripetersi dell'evento al di là della quale le infrazioni ripetute sono considerate più gravi, tenendo conto del numero di veicoli adibiti alle attività di trasporto dirette dal gestore dei trasporti.

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

5) l'articolo 7 è così modificato:

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

«1. Per soddisfare il requisito di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera c), un'impresa deve in ogni momento essere in grado di ottemperare agli obblighi finanziari che le incombono nel corso dell'esercizio contabile annuale. Sulla base dei conti annuali certificati da un revisore o da un altro soggetto debitamente riconosciuto, l'impresa dimostra di disporre ogni anno di capitale e di riserve, per un valore di almeno:

- a) 9 000 EUR per il primo veicolo a motore utilizzato;
- b) 5 000 EUR per ogni veicolo a motore supplementare o insieme di veicoli accoppiati utilizzati con una massa a carico tecnicamente ammissibile superiore a 3,5 tonnellate; e
- c) 900 EUR per ogni veicolo a motore supplementare o insieme di veicoli accoppiati utilizzati con una massa a carico tecnicamente ammissibile superiore a 2,5 tonnellate ma non a 3,5 tonnellate.

Sulla base dei conti annuali certificati da un revisore o da un altro soggetto debitamente riconosciuto, le imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati, la cui massa a carico tecnicamente ammissibile superi le 2,5 tonnellate ma non le 3,5 tonnellate, dimostrano di disporre ogni anno di un capitale e di riserve, per un valore di almeno:

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

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

b) è inserito il paragrafo seguente:

«1 bis. In aggiunta ai requisiti di cui al paragrafo 1, gli Stati membri possono esigere che l'impresa, il gestore dei trasporti, o qualsiasi altra persona interessata eventualmente individuata dagli Stati membri, non abbia in essere debiti non personali nei confronti di organismi di diritto pubblico e non sia in stato di fallimento né oggetto di una procedura di insolvenza o di liquidazione.»;

c) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. In deroga al paragrafo 1, l'autorità competente può convenire o esigere che un'impresa dimostri la propria idoneità finanziaria mediante un'attestazione stabilita dall'autorità competente, quale una garanzia bancaria o un'assicurazione, inclusa un'assicurazione di responsabilità professionale di una o più banche o altri istituti finanziari, comprese le compagnie di assicurazione, o altro documento vincolante, che fornisca una fideiussione in solido per l'impresa in relazione agli importi di cui al paragrafo 1.»;

d) è inserito il paragrafo seguente:

«2 bis. In deroga al paragrafo 1, in assenza di conti annuali certificati per l'anno di registrazione dell'impresa, l'autorità competente consente che un'impresa dimostri la propria idoneità finanziaria mediante un'attestazione, quale una garanzia bancaria, un documento rilasciato da un istituto finanziario che stabilisce l'accesso al credito a nome dell'impresa, o altro documento vincolante stabilito dall'autorità competente comprovante che l'impresa dispone degli importi di cui al paragrafo 1.»;

6) l'articolo 8 è modificato come segue:

a) il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

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

b) il paragrafo 9 è sostituito dal seguente:

«9. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 24 bis al fine di modificare gli allegati I, II e III per adeguarli all'evoluzione del mercato e al progresso tecnico.»;

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

«Ai fini del rilascio di una licenza a un'impresa di trasporto di merci su strada che utilizza esclusivamente veicoli a motore singoli o insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate, gli Stati membri possono decidere di dispensare dagli esami di cui all'articolo 8, paragrafo 1, le persone che dimostrino di aver diretto in maniera continuativa un'impresa dello stesso tipo nei dieci anni precedenti il 20 agosto 2020.»;

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

9) all'articolo 12, è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Le autorità competenti controllano periodicamente che le imprese da esse autorizzate a esercitare la professione di trasportatore su strada continuino a soddisfare i requisiti di cui all'articolo 3 del presente regolamento. A tal fine gli Stati membri eseguono controlli che comprendono, se del caso, ispezioni in loco nei locali dell'impresa in questione, mirate alle imprese classificate a maggior rischio. A tale scopo, gli Stati membri estendono il sistema di classificazione del rischio da essi istituito a norma dell'articolo 9 della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (*) a tutte le infrazioni di cui all'articolo 6 del presente regolamento.

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

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

10) all'articolo 13, paragrafo 1, la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«c) un termine non superiore a sei mesi nel caso in cui il requisito dell'idoneità finanziaria non sia stato soddisfatto, affinché l'impresa possa dimostrare che tale requisito è nuovamente soddisfatto in via permanente.»;

11) l'articolo 14 è modificato come segue:

a) al paragrafo 1 è aggiunto il comma seguente:

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

b) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

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

12) l'articolo 16 è così modificato:

a) il paragrafo 2 è così modificato:

i) la lettera c) è sostituita dalla seguente:

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

ii) sono aggiunte le lettere seguenti:

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

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

i) il fattore di rischio dell'impresa a norma dell'articolo 9, paragrafo 1, della direttiva 2006/22/CE.»;

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

«I dati di cui al primo comma, lettere da a) a d), sono accessibili al pubblico, in conformità delle pertinenti disposizioni sulla protezione dei dati personali.

Gli Stati membri possono scegliere di mantenere i dati di cui al primo comma, lettere da e) a i), in registri separati. In tali casi, i dati di cui alle lettere e) e f) sono resi disponibili su richiesta o sono direttamente accessibili a tutte le autorità competenti dello Stato membro in questione. Le informazioni richieste sono fornite entro cinque giorni lavorativi a decorrere dalla data in cui è pervenuta la richiesta.

I dati di cui al primo comma, lettere g), h) e i), devono essere a disposizione delle autorità competenti durante i controlli su strada entro 12 mesi dall'entrata in vigore dell'atto di esecuzione, adottato a norma del paragrafo 6, che specifica le funzionalità per consentire che i dati siano messi a disposizione delle autorità competenti durante i controlli su strada.

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

b) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

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

c) al paragrafo 6 sono aggiunti i commi seguenti:

«Entro 14 mesi dall'adozione di un atto di esecuzione relativo a una formula comune per calcolare il fattore di rischio ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 1, della direttiva 2006/22/CE, la Commissione adotta atti di esecuzione che specificano le funzionalità per consentire che i dati di cui al paragrafo 2, primo comma, lettere g), h) e i), siano messi a disposizione delle autorità competenti durante i controlli su strada.

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

d) il paragrafo 7 è soppresso;

13) l'articolo 18 è sostituito dal seguente:

«Articolo 18

Cooperazione amministrativa fra Stati membri

1. Gli Stati membri designano un punto di contatto nazionale incaricato di scambiare informazioni con gli altri Stati membri per quanto riguarda l'applicazione del presente regolamento. Gli Stati membri trasmettono alla Commissione il nome e l'indirizzo del proprio punto di contatto nazionale entro il 4 dicembre 2011. La Commissione redige l'elenco di tutti i punti di contatto nazionali e lo trasmette agli Stati membri.

2. Le autorità competenti degli Stati membri cooperano strettamente e si prestano prontamente assistenza reciproca, nonché qualunque altra informazione pertinente al fine di agevolare l'attuazione e l'esecuzione del presente regolamento.

3. Le autorità competenti degli Stati membri si scambiano informazioni sulle condanne e le sanzioni per le infrazioni gravi di cui all'articolo 6, paragrafo 2. Lo Stato membro che riceve la notifica di un'infrazione grave di cui all'articolo 6, paragrafo 2, che ha dato luogo a una condanna o a una sanzione in un altro Stato membro nel corso dei due anni precedenti inserisce l'infrazione notificata nel proprio registro elettronico nazionale.

4. Gli Stati membri rispondono alle richieste di informazioni provenienti da tutte le autorità competenti degli altri Stati membri e procedono a controlli, ispezioni e indagini riguardanti il rispetto del requisito di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), da parte dei trasportatori su strada stabiliti nel loro territorio. Tali richieste di informazioni possono comprendere l'accesso ai documenti necessari per dimostrare che le condizioni di cui all'articolo 5 sono soddisfatte. Le richieste di informazioni inoltrate dalle autorità competenti degli Stati membri sono debitamente giustificate e motivate e, a tal fine, includono indicazioni verosimili di possibili infrazioni dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), indicano la finalità della richiesta e precisano in modo sufficientemente dettagliato le informazioni e i documenti richiesti.

5. Gli Stati membri trasmettono le informazioni richieste dagli altri Stati membri a norma del paragrafo 4 entro trenta giorni lavorativi dal ricevimento della richiesta. Un termine più breve può essere concordato tra gli Stati membri.

6. Se lo Stato membro che ha ricevuto una richiesta di informazioni ritiene che questa non sia sufficientemente motivata, ne informa lo Stato membro richiedente entro dieci giorni lavorativi dal ricevimento della richiesta. Lo Stato membro richiedente fornisce ulteriori elementi a sostegno della sua richiesta. Qualora lo Stato membro richiedente non sia in grado di fornire ulteriori elementi a sostegno della sua richiesta, lo Stato membro richiesto può respingere la richiesta.

7. Laddove sia difficoltoso dare seguito a una richiesta di informazioni o effettuare controlli, ispezioni o indagini, lo Stato membro che ha ricevuto la richiesta ne informa lo Stato membro richiedente entro dieci giorni lavorativi dal ricevimento della richiesta, spiegando i motivi di tale difficoltà. Gli Stati membri interessati intraprendono discussioni per trovare la soluzione alle eventuali difficoltà. In caso di ritardi persistenti nella fornitura delle informazioni allo Stato membro richiedente, la Commissione ne è informata e adotta misure adeguate.

8. Lo scambio di informazioni di cui al paragrafo 3 è effettuato tramite il sistema di scambio di messaggi, ossia i registri europei delle imprese di trasporto su strada (*European Registers of Road Transport Undertakings* — ERRU), istituito dal regolamento (UE) n. 1213/2010 della Commissione (*). La cooperazione amministrativa e l'assistenza reciproca tra le autorità competenti degli Stati membri di cui ai paragrafi da 4 a 7 sono attuate tramite il sistema di informazione del mercato interno (IMI), istituito dal regolamento (UE) n. 1024/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio (**). A tal fine, ciascuno Stato membro può designare il punto di contatto di cui al paragrafo 1 quale autorità competente e ne informa la Commissione tramite l'IMI.

9. Gli Stati membri provvedono affinché le informazioni loro comunicate a norma del presente articolo siano utilizzate soltanto in relazione alle questioni per cui sono state richieste. Qualsiasi trattamento di dati personali è effettuato unicamente in ottemperanza al presente regolamento e in conformità del regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio (**).

10. La cooperazione amministrativa e l'assistenza reciproche sono prestate a titolo gratuito.

11. Una richiesta di informazioni non osta a che le autorità competenti adottino misure in linea con la pertinente normativa nazionale e dell'Unione, per indagare e prevenire possibili infrazioni del presente regolamento.

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

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

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

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

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

In deroga all'articolo 16, paragrafo 2, l'obbligo di includere il fattore di rischio delle imprese nei registri elettronici nazionali si applica a decorrere da 14 mesi dopo l'entrata in vigore dell'atto di esecuzione relativo alla formula comune per il calcolo del rischio di cui all'articolo 9, paragrafo 1, della direttiva 2006/22/CE.»;

15) l'articolo 24 è soppresso;

16) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 24 bis

Esercizio della delega

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

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 8, paragrafo 9, è conferito alla Commissione per un periodo indeterminato a decorrere dal 20 agosto 2020.

3. La delega di potere di cui all'articolo 8, paragrafo 9, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

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

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

6. L'atto delegato adottato in forza dell'articolo 8, paragrafo 9, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

(*) GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.»;

17) l'articolo 25 è modificato come segue:

a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

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

(*) Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).»;

b) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

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

18) l'articolo 26 è così modificato:

a) il titolo è sostituito dal seguente:

«*Relazioni e riesame*»;

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

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

i) trasportatori di passeggeri su strada;

ii) trasportatori di merci su strada che utilizzano esclusivamente veicoli a motore singoli o insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate; e

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

c) sono aggiunti i paragrafi seguenti:

«3. Ogni due anni gli Stati membri riferiscono alla Commissione in merito alle richieste effettuate a norma dell'articolo 18, paragrafi da 4 a 9, alle risposte ricevute da altri Stati membri e alle misure adottate sulla base delle informazioni fornite;

4. Entro il 21 agosto 2023, in base alle informazioni raccolte dalla Commissione conformemente al paragrafo 3 e a ulteriori elementi concreti, la Commissione presenta una relazione dettagliata al Parlamento europeo e al Consiglio in merito alla portata della cooperazione amministrativa tra gli Stati membri, a possibili lacune a tale proposito e a possibili modalità per migliorare la cooperazione. Sulla scorta di tale relazione, essa valuta se sia necessario proporre misure supplementari.

5. La Commissione valuta l'attuazione del presente regolamento entro il 21 agosto 2023 e presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio in merito all'applicazione del presente regolamento.

6. A seguito della relazione di cui al paragrafo 5, la Commissione valuta periodicamente il presente regolamento e presenta i risultati di tale valutazione al Parlamento europeo e al Consiglio.

7. Le relazioni di cui ai paragrafi 5 e 6 sono corredate, se del caso, di proposte legislative pertinenti.»;

19) l'allegato IV è così modificato:

a) il titolo è sostituito dal seguente:

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

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

«b) Superamento, durante un periodo di lavoro giornaliero, del 50 % o più dei tempi limite di guida fissati per un giorno.»;

c) il punto 2 è sostituito dal seguente:

«2. Mancata installazione di un tachigrafo e/o di un limitatore di velocità, o installazione nel veicolo e/o utilizzo di un dispositivo fraudolento in grado di modificare i dati registrati dall'apparecchio di controllo e/o dal limitatore di velocità o falsificazione dei fogli di registrazione o dei dati scaricati dal tachigrafo e/o dalla carta del conducente.».

Articolo 2

Modifiche del regolamento (CE) n. 1072/2009

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

1) all'articolo 1, il paragrafo 5 è così modificato:

a) la lettera c) è sostituita dalla seguente:

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

b) è inserita la lettera seguente:

«c bis) dal 21 maggio 2022: trasporti di merci con veicoli la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 2,5 tonnellate;»;

2) l'articolo 4 è così modificato:

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

b) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

«4. La licenza comunitaria e le copie certificate devono corrispondere al modello figurante nell'allegato II. Tale allegato ne stabilisce inoltre le condizioni di impiego. Esse contengono almeno due degli elementi di sicurezza elencati nell'allegato I.

Nel caso di veicoli utilizzati per il trasporto di merci la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate e a cui si applicano i requisiti finanziari ridotti di cui all'articolo 7, paragrafo 1, secondo comma, del regolamento (CE) n. 1071/2009, l'autorità di rilascio riporta nella sezione "osservazioni particolari" della licenza comunitaria, o della relativa copia certificata conforme: "≤ 3,5 t".

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

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

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

4) l'articolo 8 è così modificato:

a) è inserito il paragrafo seguente:

«2 bis. Ai trasportatori non è consentito effettuare, con lo stesso veicolo oppure, se si tratta di veicoli combinati, con il veicolo a motore dello stesso veicolo, trasporti di cabotaggio nello stesso Stato membro nell'arco di quattro giorni dal termine del loro trasporto di cabotaggio nello Stato membro in questione.»;

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

«3. I trasporti nazionali di merci su strada effettuati nello Stato membro ospitante da un trasportatore non residente sono considerati conformi al presente regolamento solo se il trasportatore può produrre prove che attestino chiaramente il precedente trasporto internazionale, nonché ogni trasporto di cabotaggio che abbia effettuato in seguito. Nel caso in cui il veicolo sia stato nel territorio dello Stato membro ospitante nel corso del periodo di quattro giorni precedente il trasporto internazionale, il trasportatore deve inoltre produrre prove che attestino chiaramente tutti i trasporti effettuati nel corso di detto periodo.»;

c) è inserito il paragrafo seguente:

«4 bis. Le prove di cui al paragrafo 3 sono esibite o trasmesse agli agenti autorizzati dello Stato membro ospitante preposti al controllo su richiesta e durante un controllo su strada. Possono essere esibite o trasmesse per via elettronica mediante un formato strutturato modificabile che può essere utilizzato direttamente per l'immagazzinamento e il trattamento tramite computer, come la lettera di vettura elettronica (e-CMR) ai sensi del protocollo addizionale di Ginevra della Convenzione relativa al contratto di trasporto internazionale di merci su strada (CMR) per quanto riguarda la lettera di vettura elettronica del 20 febbraio 2008. Nel corso del controllo su strada, il conducente è autorizzato a contattare la sede centrale, il gestore dei trasporti o qualunque altra persona o entità al fine di fornire, prima della conclusione del controllo su strada, le eventuali prove di cui al paragrafo 3.»;

d) il paragrafo 5 è così modificato:

«5. A qualsiasi trasportatore che sia abilitato nello Stato membro di stabilimento, conformemente alla legislazione di quest'ultimo, ad effettuare i trasporti di merci su strada per conto terzi di cui all'articolo 1, paragrafo 5, lettere da a) a c bis), è consentito effettuare, alle condizioni stabilite dal presente capo, a seconda dei casi, trasporti di cabotaggio dello stesso tipo o con veicoli della stessa categoria.»;

5) l'articolo 10 è modificato come segue:

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

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

b) è aggiunto il paragrafo seguente:

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

6) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 10 bis

Controlli

1. Al fine di far rispettare ulteriormente gli obblighi di cui al presente capo, gli Stati membri provvedono affinché nel loro territorio sia applicata una strategia di esecuzione nazionale coerente. Tale strategia si concentra sulle imprese che presentano un elevato fattore di rischio di cui all'articolo 9 della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (*).

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

3. Almeno due volte l'anno, gli Stati membri effettuano controlli su strada concertati riguardanti i trasporti di cabotaggio. Tali controlli sono svolti contemporaneamente dalle autorità nazionali preposte all'esecuzione delle norme nel settore del trasporto su strada di due o più Stati membri, ciascuna autorità nazionale operante sul proprio territorio. Gli Stati membri possono combinare tali attività con quelle di cui all'articolo 5 della direttiva 2006/22/CE. I punti di contatto nazionali designati a norma dell'articolo 18, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1071/2009 scambiano informazioni sul numero e sul tipo di infrazioni rilevate in seguito ai controlli su strada concertati.

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

7) sono inseriti gli articoli seguenti:

«Articolo 14 bis

Responsabilità

Gli Stati membri stabiliscono norme sulle sanzioni nei confronti di speditori, spedizionieri, contraenti e subcontraenti per mancata osservanza dei capi II e III, qualora essi fossero a conoscenza del fatto — o, alla luce di tutte le circostanze del caso, avrebbero dovuto esserne a conoscenza — che i servizi di trasporto da essi commissionati hanno comportato infrazioni del presente regolamento.

Articolo 14 ter

Esercizio della delega

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

(*) GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.»;

8) l'articolo 15 è soppresso;

9) l'articolo 17 è sostituito dal seguente:

«Articolo 17

Relazioni e riesame

1. Ogni due anni, entro il 31 marzo, gli Stati membri notificano alla Commissione il numero di trasportatori titolari di una licenza comunitaria al 31 dicembre di ciascuno dei due anni precedenti e il numero delle copie certificate conformi corrispondenti ai veicoli in circolazione a tale data. Le relazioni relative al periodo successivo al 20 maggio 2022 comprendono anche un elenco di tali elementi suddivisi per trasportatori di merci su strada che effettuano operazioni di trasporto internazionale esclusivamente per mezzo di veicoli la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non supera le 3,5 tonnellate e i restanti trasportatori di merci su strada.

2. Ogni due anni, entro il 31 marzo, gli Stati membri notificano alla Commissione il numero di attestati di conducente rilasciati nel corso di ciascuno dei due anni civili precedenti, nonché il numero di attestati di conducente in circolazione al 31 dicembre di ciascuno dei due anni precedenti. Le relazioni relative al periodo successivo al 20 maggio 2022 comprendono anche un elenco di tali elementi suddivisi per trasportatori di merci su strada che effettuano operazioni di trasporto internazionale esclusivamente per mezzo di veicoli la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non supera le 3,5 tonnellate e i restanti trasportatori di merci su strada.
3. Entro il 21 agosto 2022, al più tardi, gli Stati membri trasmettono alla Commissione la loro strategia di esecuzione nazionale adottata a norma dell'articolo 10 bis. Entro il 31 marzo di ogni anno, gli Stati membri notificano alla Commissione le operazioni di esecuzione effettuate nel corso dell'anno civile precedente a norma dell'articolo 10 bis, compreso, ove opportuno, il numero di controlli effettuati. Queste informazioni comprendono il numero di veicoli sottoposti a controllo.
4. Entro il 21 agosto 2024 la Commissione redige una relazione sullo stato del mercato dell'Unione del trasporto su strada. La relazione contiene un'analisi della situazione del mercato, compresa una valutazione dell'efficacia dei controlli e dell'evoluzione delle condizioni di impiego nel settore.
5. La Commissione valuta l'attuazione del presente regolamento, in particolare l'impatto delle modifiche dell'articolo 8 introdotto dal regolamento (UE) 2020/1055 del Parlamento europeo e del Consiglio (*), entro il 21 agosto 2023 e presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio in merito all'applicazione del presente regolamento.
6. A seguito della relazione di cui al paragrafo 5, la Commissione valuta periodicamente il presente regolamento e presenta i risultati di tale valutazione al Parlamento europeo e al Consiglio.
7. Le relazioni di cui ai paragrafi 5 e 6 sono corredate, se del caso, di proposte legislative pertinenti.

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

Articolo 3

Modifiche del regolamento (UE) n. 1024/2012

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

«15. Regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009 che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada e abroga la direttiva 96/26/CE del Consiglio (*): articolo 18, paragrafo 8.

(*) GU L 300 del 14.11.2009, pag. 51.».

Articolo 4

Entrata in vigore

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

Esso si applica a decorrere dal 21 febbraio 2022.

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

Fatto a Bruxelles, il 15 luglio 2020

Per il Parlamento europeo

Il presidente

D.M. SASSOLI

Per il Consiglio

La presidente

J. KLOECKNER