



Bruxelles, 28 novembre 2018
(OR. en)

Fascicoli interistituzionali:

2017/0121(COD)

2017/0122(COD)

2017/0123(COD)

14802/18
ADD 1

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

RELAZIONE

Origine: Segretariato generale del Consiglio

Destinatario: delegazioni

n. doc. prec.: ST 13203/3/18 REV 3

n. doc. Comm.: ST 9668/17

Oggetto: **Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica i regolamenti (CE) n. 1071/2009 e (CE) n. 1072/2009 per adeguarli all'evoluzione del settore**

– Orientamento generale

Si allega per le delegazioni il compromesso della presidenza relativo al regolamento n. 1071/2009.

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

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

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹,

visto il parere del Comitato delle regioni²,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

¹ GU C [...] del [...], pag. [...].

² GU C [...] del [...], pag. [...].

- (1) Dall'esperienza maturata con l'attuazione dei regolamenti (CE) n. 1071/2009³ e (CE) n. 1072/2009⁴ è emersa l'opportunità di migliorare le norme ivi contenute su una serie di punti.
- (2) Sino ad oggi, a meno che il diritto nazionale disponga altrimenti, le norme sull'accesso alla professione di trasportatore su strada non si applicano alle imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate. Il numero di imprese attive in operazioni di trasporto sia nazionale che internazionale è in aumento. Diversi Stati membri hanno pertanto deciso di applicare a tali imprese le norme sull'accesso alla professione di trasportatore su strada previste nel regolamento (CE) n. 1071/2009. Al fine di garantire mediante norme comuni un livello minimo di professionalizzazione del settore che utilizza veicoli 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 gli operatori, tale disposizione andrebbe modificata [...]. I requisiti [...] per l'accesso alla professione dovrebbero diventare obbligatori per gli operatori che utilizzano veicoli a motore singoli o insiemi di veicoli accoppiati, destinati esclusivamente al trasporto di merci e la cui massa a carico tecnicamente ammissibile è compresa tra le 2,5 e le 3,5 tonnellate, adibiti al trasporto internazionale.
- (2 bis) A norma del regolamento (CE) n. 1072/2009, talune attività di trasporto internazionale di merci sono esentate dall'obbligo di licenza comunitaria per entrare nel 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.

³ 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).

⁴ 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).

- (2 ter) 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.
- (3) Attualmente gli Stati membri possono legittimamente subordinare l'accesso alla professione di trasportatore su strada al rispetto di requisiti supplementari oltre a quelli specificati nel regolamento (CE) n. 1071/2009. Questa possibilità, che non si è rivelata necessaria per rispondere ad esigenze imperative e ha alimentato divergenze riguardo a tale accesso, andrebbe pertanto abolita.
- (4) Per contrastare le pratiche abusive basate sulle cosiddette "società di comodo", occorre assicurare che i trasportatori su strada stabiliti in uno Stato membro siano presenti in modo effettivo e permanente in tale Stato membro e da lì svolgano la loro attività. Di conseguenza, e alla luce dell'esperienza maturata, è necessario chiarire le disposizioni relative all'esistenza di una sede effettiva e stabile nonché consentire agli Stati membri di introdurre taluni requisiti supplementari volti a rafforzare il collegamento necessario tra il trasportatore e lo Stato membro di stabilimento in funzione di esigenze specifiche, ad esempio relative a infrastrutture operative quali uffici facilmente accessibili e parcheggi sufficienti.
- (4 bis) 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 e accolga periodicamente i suoi veicoli utilizzati nel trasporto internazionale presso una sede di attività in tale Stato membro.

- (4 ter) L'obbligo di organizzare ritorni periodici della flotta di veicoli a una delle sedi di attività nello Stato membro di stabilimento sarebbe un onere eccessivo per le imprese stabilite in uno Stato membro insulare senza frontiere terrestri con altri Stati membri. La situazione particolare di tali imprese dovrebbe essere riconosciuta con una possibile esenzione dall'obbligo di garantire il ritorno dei veicoli a tale Stato membro. Per garantire condizioni di parità nel mercato dei trasporti dell'Unione e assicurare comunque uno stretto legame tra la flotta di veicoli e lo Stato membro di stabilimento, agli Stati membri interessati dovrebbe essere concessa l'alternativa di garantire il ritorno del veicolo a un luogo in cui le merci trasportate verso e dallo Stato membro di stabilimento sono frequentemente trasbordate da un mezzo di trasporto via mare a uno su strada. La Commissione dovrebbe monitorare l'applicazione di tale deroga, segnatamente per garantire che non vi ricorrano società di comodo.
- (5) Nella misura in cui l'accesso alla professione dipende dall'onorabilità dell'impresa interessata, sono necessari chiarimenti per quanto riguarda le persone il cui comportamento deve essere preso in considerazione, le procedure amministrative da espletare e i periodi necessari per la riabilitazione dopo che un gestore dei trasporti ha perso l'onorabilità.
- (6) In considerazione della potenziale capacità di influenzare significativamente le condizioni di concorrenza leale nel mercato del trasporto di merci su strada, agli elementi pertinenti ai fini della valutazione dell'onorabilità è opportuno aggiungere le infrazioni gravi delle normative fiscali nazionali.
- (7) In considerazione della potenziale capacità di influenzare significativamente il mercato del trasporto di merci su strada nonché la protezione sociale dei lavoratori, agli elementi pertinenti ai fini della valutazione dell'onorabilità è opportuno aggiungere le infrazioni gravi della normativa dell'Unione sul distacco dei lavoratori e della legge applicabile alle obbligazioni contrattuali.
- (8) Data l'importanza della concorrenza leale nel mercato, è opportuno prendere in considerazione le infrazioni della normativa dell'Unione pertinenti in materia, comprese le disposizioni relative all'accesso al mercato come le norme sul cabotaggio, nel valutare l'onorabilità dei gestori dei trasporti e delle imprese di trasporto. Il potere conferito alla Commissione di definire il livello di gravità delle infrazioni pertinenti dovrebbe essere conseguentemente precisato.

- (9) Le autorità nazionali competenti hanno avuto difficoltà a individuare i documenti che le imprese di trasporto possono produrre per dimostrare la propria idoneità finanziaria, in particolare in assenza di conti annuali certificati. Le norme riguardanti le prove necessarie a dimostrare l'idoneità finanziaria andrebbero pertanto chiarite.
- (10) Le imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada [...] con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati destinati esclusivamente al trasporto di merci, adibiti al trasporto internazionale 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 sufficienti 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 agli operatori 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 i requisiti finanziari di livello più elevato qualora la massa a carico tecnicamente ammissibile dell'insieme di veicoli accoppiati superi le 3,5 tonnellate.
- (10 bis) 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 finanziari relativi all'uso di veicoli pesanti anche alle imprese stabilite nel loro territorio per quanto concerne i veicoli di peso inferiore a 3,5 tonnellate.
- (10 ter) Al fine di garantire l'affidabilità del settore del trasporto su strada e di migliorare la riscossione di debiti a favore del settore 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.

- (11) Le informazioni relative ai trasportatori contenute nei registri elettronici nazionali dovrebbero essere quanto più possibile complete per consentire alle autorità nazionali preposte all'applicazione delle norme pertinenti di avere un quadro generale sufficiente degli operatori sottoposti ad inchiesta. In particolare, le informazioni concernenti il numero di immatricolazione dei veicoli a disposizione degli operatori [...] e il fattore di rischio che essi presentano [...] dovrebbero consentire una migliore esecuzione a livello nazionale e transfrontaliero delle disposizioni dei regolamenti (CE) n. 1071/2009 e (CE) n. 1072/2009. Le norme relative al registro elettronico nazionale dovrebbero pertanto essere modificate di conseguenza.
- (12) La definizione dell'infrazione più grave, ossia quella riguardante il superamento del tempo di guida giornaliero, di cui all'allegato IV del regolamento (CE) n. 1071/2009, non corrisponde alle vigenti disposizioni pertinenti stabilite dal regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio⁵. Questa incoerenza genera incertezza e pratiche divergenti tra le autorità nazionali e, di conseguenza, complica l'esecuzione delle norme in questione. È quindi opportuno chiarire tale definizione per garantire la coerenza tra i due regolamenti.
- (...)
- (17) Nella misura in cui il presente regolamento introduce un certo grado di armonizzazione in alcuni ambiti finora non armonizzati dal diritto dell'Unione e riguardanti in particolare il trasporto con veicoli commerciali leggeri e le pratiche di esecuzione, gli obiettivi del presente regolamento, ossia il ravvicinamento delle condizioni di concorrenza e il miglioramento dell'esecuzione, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della natura degli obiettivi perseguiti e della dimensione transfrontaliera del trasporto stradale, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione. L'Unione può quindi intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali scopi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

⁵ 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).

- (18) Al fine di tenere conto dell'evoluzione del mercato e del progresso tecnico, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per modificare gli allegati I, II e III del regolamento (CE) n. 1071/2009 [...] 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 2016⁶. 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.
- (18 bis) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del regolamento (CE) n. 1071/2009, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per stilare un elenco di categorie, tipi e livelli di gravità delle infrazioni gravi che, oltre a quelle di cui all'allegato IV del regolamento (CE) n. 1071/2009, possono comportare la perdita dell'onorabilità. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio⁷.
- (19) È quindi opportuno modificare di conseguenza i regolamenti (CE) n. 1071/2009 e (CE) n. 1072/2009,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

⁶ GU L 123 del 12.5. 2016, pag. 1.

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).

Articolo 1
Modifiche del regolamento (CE) n. 1071/2009

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

1) l'articolo 1 è così modificato:

a) il paragrafo 4 è così modificato:

i) la lettera a) è [...] 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;"

ii) è inserita la seguente lettera a bis):

"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;"

iii) la lettera b) è sostituita dalla seguente:

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

Qualsiasi trasporto su strada per il quale non sia percepita alcuna retribuzione e che non generi alcun reddito, come il trasporto di persone a fini di beneficenza o ad uso strettamente privato, deve essere considerato un trasporto a fini esclusivamente non commerciali;"

b) [...]

- 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 conserva gli originali dei suoi documenti principali o, in caso di documenti in formato elettronico, assicura l'accesso ai medesimi, 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 dei conducenti, i documenti contenenti dati relativi ai tempi di guida e ai periodi di riposo e qualsiasi altra documentazione cui l'autorità competente deve poter accedere per la verifica delle condizioni stabilite dal presente regolamento;
 - a bis) è iscritta nel registro delle società commerciali di tale Stato membro o in un registro analogo se richiesto dalla legislazione nazionale;
 - a bis bis) è soggetta all'imposta sui redditi e, se richiesto dalla legislazione nazionale, assegnataria di un numero di partita IVA;
 - b) una volta concessa un'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 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;

- c) svolge in modo efficace e continuativo, con l'ausilio delle [...] strutture appropriate, le sue attività commerciali e amministrative in locali situati in tale Stato membro e le sue operazioni di trasporto utilizzando i veicoli di cui alla lettera e) con attrezzature tecniche appropriate situate in tale Stato membro;
- c bis) organizza l'attività della sua flotta di veicoli in modo da garantire che un veicolo a disposizione dell'impresa e utilizzato nel trasporto internazionale torni a una delle sedi di attività in tale Stato membro al più tardi entro sei settimane dalla partenza;
- [...]
- e) [...] dispone ordinariamente, su base continuativa, di un numero di veicoli conformi alle condizioni di cui alla lettera b) e di conducenti proporzionato al volume delle operazioni di trasporto da essa effettuate.

In deroga alla lettera c bis), uno Stato membro insulare privo di collegamenti terrestri con un altro Stato membro può disporre che un'impresa stabilita nel suo territorio organizzi l'attività della sua flotta di veicoli in modo da garantire che, invece di tornare allo Stato membro di stabilimento, i veicoli tornino a un luogo in un altro Stato membro in cui le merci trasportate verso e dallo Stato membro di stabilimento sono frequentemente trasbordate da un mezzo di trasporto via mare a uno su strada.

La Commissione monitora l'applicazione della presente deroga. A tale scopo, lo Stato membro che ricorre alla presente deroga riferisce ogni due anni in merito al ricorso a detta deroga, compresi il luogo o i luoghi a cui le imprese stabilite nel suo territorio fanno tornare i propri veicoli.

- 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 c), 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 soddisfa tale requisito, gli Stati membri prendono in considerazione il comportamento dell'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), è aggiunto il seguente punto vii):

"vii) diritto fiscale.";

iii) al terzo comma, lettera b), sono aggiunti i seguenti punti xi) e xii):

"xi) il distacco dei lavoratori nel trasporto su strada;

xii) la legge applicabile alle obbligazioni contrattuali.";

b) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

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

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

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

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

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

c) è inserito il seguente paragrafo 2 bis:

"2 bis. 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 ai potenziali rischi per la vita o di lesioni gravi che esse comportano, nonché di distorsione della concorrenza nel mercato dei trasporti su strada, compromettendo tra l'altro le condizioni di lavoro dei lavoratori del settore dei trasporti;
- c) indica la frequenza del ripetersi dell'evento al di là della quale le infrazioni ripetute sono considerate più gravi, tenendo conto del numero di 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 bis. ";

5) l'articolo 7 è così modificato:

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

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

- per un valore di almeno 9 000 EUR [...] per il primo veicolo a motore singolo o insieme di veicoli accoppiati utilizzato con una massa a carico tecnicamente ammissibile superiore a 3,5 tonnellate o idoneo al trasporto di più di nove persone, conducente compreso, e di 5 000 EUR per ogni veicolo supplementare di questo tipo utilizzato [...];
- per un valore di almeno 1 800 EUR [...] per il primo veicolo a motore singolo o insieme di veicoli accoppiati utilizzato adibito al trasporto internazionale e con una massa a carico tecnicamente ammissibile superiore a 2,5 tonnellate ma non a 3,5 tonnellate e di 900 EUR per ogni veicolo supplementare di questo tipo utilizzato. Gli Stati membri possono esigere che l'impresa stabilita nel loro territorio dimostri di avere a disposizione per tali veicoli la stessa quantità di capitale e di riserve che per i veicoli di cui al precedente trattino. In tal caso, l'autorità competente dello Stato membro interessato ne informa la Commissione, che mette tali informazioni a disposizione del pubblico.";

a 1) dopo il paragrafo 1 è inserito il seguente paragrafo:

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

b) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. In deroga al paragrafo 1, [...] l'autorità competente [...] può 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, primo comma.

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 dell'autorità competente comprovante che l'impresa dispone degli importi di cui al paragrafo 1, primo comma.";

6) all'articolo 8, il paragrafo 9 è sostituito dal seguente:

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

6 bis) all'articolo 9 è aggiunto il seguente paragrafo:

"2. 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 [data di entrata in vigore del presente regolamento modificativo].";

- 7) all'articolo 11, paragrafo 4, il terzo comma è soppresso;
- 8) all'articolo 12, paragrafo 2, il secondo comma è soppresso;
- 9) all'articolo 13, paragrafo 1, la lettera c) è sostituita dalla seguente:
- "c) un termine non superiore a sei mesi nel caso in cui il requisito dell'idoneità finanziaria non sia soddisfatto, affinché l'impresa possa dimostrare che tale requisito è nuovamente soddisfatto in via permanente.";
- 10) all'articolo 14, paragrafo 1, è aggiunto il secondo comma seguente:
- "L'autorità competente non riabilita il gestore dei trasporti prima che sia trascorso un anno dalla data della perdita dell'onorabilità.";
- 11) l'articolo 16 è così modificato:
- a) il paragrafo 2 è così modificato:
- i) sono aggiunte le seguenti lettere:
- "g) numero di immatricolazione dei veicoli a disposizione dell'impresa, a norma dell'articolo 5, [...] paragrafo 1, lettera e);
- [...]
- j) fattore di rischio dell'impresa a norma dell'articolo 9 della direttiva 2006/22/CE.";

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

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

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

b) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

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

c) il paragrafo 7 è soppresso;

12) all'articolo 18, i paragrafi 2 e 3 sono sostituiti dai seguenti:

"2. Le autorità competenti degli Stati membri si scambiano informazioni sulle condanne e 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 degli ultimi due anni inserisce l'infrazione notificata nel proprio registro elettronico nazionale.

3. Gli Stati membri rispondono alle richieste di informazioni provenienti da tutte le autorità competenti degli altri Stati membri e, se del caso, procedono a controlli, ispezioni e indagini riguardanti il rispetto del requisito di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), da parte dei trasportatori su strada stabiliti nel loro territorio. Le richieste di informazioni inoltrate dalle autorità competenti degli Stati membri sono motivate e, a tal fine, includono indicazioni verosimili di possibili violazioni dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), indicano la finalità della richiesta e precisano in modo sufficientemente dettagliato le informazioni richieste.
- 3 bis. Gli Stati membri trasmettono le informazioni richieste dagli altri Stati membri a norma del paragrafo 3 entro trenta giorni lavorativi dal ricevimento della richiesta. Un termine più breve può essere concordato tra gli Stati membri.
4. Se lo Stato membro che ha ricevuto una richiesta di informazioni ritiene che questa non sia sufficientemente motivata, ne informa lo Stato membro richiedente entro dieci giorni lavorativi. Lo Stato membro richiedente fornisce ulteriori elementi a sostegno della sua richiesta. Ove ciò non sia possibile, la richiesta può essere respinta dallo Stato membro che l'ha ricevuta.
5. Laddove sia difficoltoso [...] dar 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, spiegando i motivi di tale difficoltà. Gli Stati membri interessati intavolano discussioni per risolvere di concerto eventuali difficoltà.

[...]

- 6 bis. Lo scambio di informazioni di cui al paragrafo 2 è effettuato tramite il sistema di scambio di messaggi ERRU (European Registers of Road Transport Undertakings - registri europei delle imprese di trasporto su strada) istituito dal regolamento (UE) n. 1213/2010*.

La cooperazione amministrativa e l'assistenza reciproca tra le autorità competenti degli Stati membri di cui ai paragrafi 3, 4 e 5 sono attuate per mezzo del sistema di informazione del mercato interno (IMI) istituito dal regolamento (UE) n. 1024/2012**. 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.

* 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 (GU L 316 del 14.11.2012, pag. 1).

7. Gli Stati membri assicurano che le informazioni loro comunicate a norma del presente articolo siano utilizzate soltanto in relazione alle questioni per cui sono state richieste. 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.
8. La cooperazione amministrativa e l'assistenza reciproca sono prestate a titolo gratuito.
9. Una richiesta di informazioni non osta a che le autorità competenti adottino misure in linea con le pertinenti normative nazionali e dell'Unione, per indagare e prevenire possibili violazioni del presente regolamento.";

12 bis) all'articolo 23 sono aggiunti i seguenti paragrafi:

- "2. In deroga all'articolo 1, paragrafo 2, fino al [GU: due anni dopo l'entrata in vigore del presente regolamento modificativo], le imprese di trasporto di merci su strada che effettuano operazioni di trasporto internazionale esclusivamente con veicoli a motore singoli o insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate sono esentate dalle disposizioni del presente regolamento, salvo se diversamente previsto dalla legislazione dello Stato membro di stabilimento.

3. 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 dall'entrata in vigore dell'atto di esecuzione relativo alla formula comune di classificazione del rischio di cui all'articolo 9, paragrafo 1, della direttiva 2006/22/CE. "

13) l'articolo 24 è soppresso;

14) è inserito il seguente articolo 24 bis:

"Articolo 24 bis
Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 8, paragrafo 9, è conferito alla Commissione per un periodo indeterminato a decorrere da [data di entrata in vigore del presente regolamento (modificativo)].
3. La delega di potere di cui [...] all'articolo 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.";

15) l'articolo 25 è così modificato:

- a) il paragrafo 3 è soppresso;
- b) è aggiunto il seguente paragrafo:

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

16) l'articolo 26 è così modificato:

- a) al paragrafo 1, la lettera b) è così modificata:
 - "b) il numero, per anno e per tipo, delle autorizzazioni rilasciate a norma del presente regolamento e di quelle sospese e ritirate, il numero di dichiarazioni di inidoneità e le relative motivazioni. Le relazioni relative al periodo successivo al [GU: data di cui all'articolo 23, paragrafo 2] comprendono anche un elenco di tali elementi suddivisi per: 1) trasportatori di persone su strada; 2) 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 3) tutti gli altri trasportatori di merci su strada;"

b) è inserito il seguente paragrafo [...]:

[...]

"1 bis. Ogni due anni gli Stati membri riferiscono alla Commissione in merito alle richieste effettuate a norma dell'articolo 18, paragrafi da 3 [...] a 7, alle risposte ricevute da altri Stati membri e alle misure adottate sulla base delle informazioni fornite.";

17) l'allegato IV è così modificato:

a) 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.";

b) 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.".

(...)
