



Bruxelles, 11 aprile 2019
(OR. en)

7729/19

**Fascicolo interistituzionale:
2017/0121(COD)**

**CODEC 745
TRANS 215
SOC 232
EMPL 185
MI 282
COMPET 270
PE 106**

NOTA INFORMATIVA

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Comitato dei rappresentanti permanenti/Consiglio
Oggetto:	Proposta di DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda le prescrizioni di applicazione e fissa norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada - Risultati della prima lettura del Parlamento europeo (Bruxelles, 3-4 aprile 2019)

I. INTRODUZIONE

La relatrice Merja KYLLÖNEN (GUE/NGL, FI) ha presentato, a nome della commissione per i trasporti e il turismo, una relazione sulla proposta di direttiva.

II. VOTAZIONE

Nella votazione del 4 aprile 2019, la plenaria ha adottato la relazione sulla proposta di direttiva.

La proposta della Commissione così modificata costituisce la posizione del Parlamento in prima lettura, contenuta nella risoluzione legislativa riportata in allegato¹.

¹ La versione della posizione del Parlamento contenuta nella risoluzione legislativa è stata contrassegnata in modo da indicare le modifiche apportate dagli emendamenti alla proposta della Commissione. Le aggiunte al testo della Commissione sono evidenziate in *neretto e corsivo*. Le soppressioni sono indicate dal simbolo "■".

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

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

(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2017)0278),
 - visti l'articolo 294, paragrafo 2, e l'articolo 91, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione,
 - visto l'articolo 294, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
 - visto il parere del Comitato economico e sociale europeo del 18 gennaio 2018²,
 - visto il parere del Comitato delle regioni del 1° febbraio 2018³,
 - visto l'articolo 59 del suo regolamento,
 - visti la relazione della commissione per i trasporti e il turismo e il parere della commissione per l'occupazione e gli affari sociali (A8-0206/2018),
1. adotta la posizione in prima lettura figurante in appresso;
 2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora la sostituisca, la modifichi sostanzialmente o intenda modificarla sostanzialmente;
 3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

² GU C 197 dell'8.6.2018, pag. 45.

³ GU C 176 del 23.5.2018, pag. 57.

Emendamento 764

Proposta di direttiva Titolo 1

Testo della Commissione

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO
EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda le prescrizioni di applicazione e fissa norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada

Emendamento

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO
EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda le prescrizioni di applicazione e fissa norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada *e che modifica il regolamento (UE) n. 1024/2012 relativo alla cooperazione amministrativa attraverso il sistema di informazione del mercato interno ("regolamento IMI")*

Emendamento 765

Proposta di direttiva Considerando -1 (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(-1) Tenendo conto dell'elevata mobilità della forza lavoro del settore dei trasporti su strada, sono necessarie norme settoriali per garantire l'equilibrio tra la libertà dei trasportatori di fornire servizi transfrontalieri, la libera circolazione delle merci e la protezione sociale dei conducenti. Pertanto, la presente direttiva mira a garantire certezza e chiarezza giuridiche, a contribuire all'armonizzazione e alla promozione dell'applicazione e alla lotta contro le pratiche illegali nonché a ridurre gli oneri amministrativi.

Emendamento 766

Proposta di direttiva
Considerando 1

Testo della Commissione

(1) Al fine di creare un settore del trasporto su strada sicuro, efficiente e socialmente responsabile è necessario, **da un lato**, assicurare condizioni di lavoro adeguate e la protezione sociale dei conducenti **e, dall'altro condizioni commerciali e concorrenziali eque** per i trasportatori.

Emendamento

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

Emendamento 767

Proposta di direttiva
Considerando 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

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

Emendamento 768

Proposta di direttiva
Considerando 2

Testo della Commissione

(2) L'elevata mobilità intrinseca ai servizi di trasporto su strada richiede particolare attenzione per garantire che i conducenti possano esercitare i propri diritti e che i trasportatori non debbano affrontare ostacoli amministrativi sproporzionati che limitano indebitamente la libertà di fornire servizi transfrontalieri.

Emendamento

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

Emendamento 769

**Proposta di direttiva
Considerando 2 bis (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

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

Emendamento 770

**Proposta di direttiva
Considerando 3**

Testo della Commissione

(3) Per il corretto funzionamento del mercato interno è fondamentale l'equilibrio tra il miglioramento delle condizioni sociali e lavorative dei conducenti e la semplificazione dell'esercizio della libertà di prestazione di servizi di trasporto su strada basato sulla concorrenza leale tra trasportatori nazionali ed esteri.

Emendamento

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

Emendamento 771

**Proposta di direttiva
Considerando 4**

Testo della Commissione

(4) In seguito alla valutazione dell'efficacia ed efficienza dell'attuale legislazione sociale dell'UE nel settore dei trasporti su strada sono stati individuate alcune lacune nelle disposizioni esistenti e carenze nella loro applicazione. Inoltre esiste un certo numero di discrepanze tra gli Stati membri nell'interpretazione, applicazione ed attuazione delle norme, ***che*** comporta incertezza giuridica ***e di disparità di trattamento di conducenti e operatori, il*** che va a scapito delle condizioni lavorative, sociali e della concorrenza in questo settore.

Emendamento

(4) In seguito alla valutazione dell'efficacia ed efficienza dell'attuale legislazione sociale dell'UE nel settore dei trasporti su strada sono stati individuate alcune lacune nelle disposizioni esistenti e carenze nella loro applicazione ***nonché pratiche illegali, come il ricorso a società di comodo. È opportuno porre maggiore enfasi sulla lotta contro il lavoro sommerso nel settore dei trasporti.*** Inoltre esiste un certo numero di discrepanze tra gli Stati membri nell'interpretazione, applicazione ed attuazione delle norme, ***che è fonte di ingenti oneri amministrativi per i conducenti e i trasportatori. Ciò*** comporta incertezza giuridica che va a scapito delle condizioni lavorative, sociali e della concorrenza in questo settore.

Emendamento 772

Proposta di direttiva Considerando 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(bis) Al fine di garantire che le direttive 96/71/CE^{1bis} e 96/71/UE^{1ter} del Parlamento europeo e del Consiglio siano correttamente applicate, i controlli e la cooperazione a livello dell'Unione per combattere le frodi in materia di distacco dei conducenti dovrebbero essere rafforzati, e dovrebbero essere effettuati controlli più rigorosi per garantire che i contributi sociali relativi ai conducenti distaccati siano effettivamente versati.

^{1 bis} Direttiva 96/71/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 1996, relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi (GU L 18 del 21.1.1997, pag. 1).

^{1 ter} Direttiva 2014/67/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 maggio 2014, concernente l'applicazione della direttiva 96/71/CE relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi e recante modifica del regolamento (UE) n. 1024/2012 relativo alla cooperazione amministrativa attraverso il sistema di informazione del mercato interno ("regolamento IMI") (GU L 159 del 28.5.2014, pag. 11).

Emendamento 773

Proposta di direttiva Considerando 5

Testo della Commissione

(5) Un'applicazione adeguata, effettiva e sistematica delle disposizioni in materia di orario di lavoro è fondamentale per tutelare le condizioni di lavoro dei conducenti e prevenire distorsioni della concorrenza derivanti dalla non conformità alle norme. È pertanto opportuno estendere le attuali prescrizioni di applicazione stabilite dalla direttiva 2006/22/CE al controllo della conformità alle disposizioni in materia di orario di lavoro di cui alla direttiva 2002/15/UE.

Emendamento

(5) Un'applicazione adeguata, effettiva e sistematica delle disposizioni in materia di orario di lavoro **e di tempi di riposo** è fondamentale **per migliorare la sicurezza stradale**, tutelare le condizioni di lavoro dei conducenti e prevenire distorsioni della concorrenza derivanti dalla non conformità alle norme. È pertanto opportuno estendere le attuali prescrizioni di applicazione stabilite dalla direttiva 2006/22/CE al controllo della conformità alle disposizioni in materia di orario di lavoro di cui alla direttiva 2002/15/UE. **Dovrebbe inoltre essere prevista la possibilità di combinare i controlli sui tempi di guida e l'orario di lavoro con i controlli sulle disposizioni relative al distacco dei conducenti, senza che ciò comporti oneri amministrativi supplementari. I controlli della conformità con l'orario di lavoro dovrebbero essere limitati ai controlli eseguiti nei locali dei trasportatori finché non sia disponibile una tecnologia che consenta di eseguire efficacemente i controlli dell'orario di lavoro su strada.**

Emendamento 774

**Proposta di direttiva
Considerando 5 bis (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(5 bis) In considerazione della specificità dei servizi di trasporto e dell'impatto diretto sulla libera circolazione delle merci, con particolare attenzione alla sicurezza stradale, è opportuno limitare al minimo i controlli su strada. I conducenti non dovrebbero essere responsabili di ulteriori obblighi amministrativi delle rispettive imprese. Le norme in materia di orario di lavoro

dovrebbero essere controllate esclusivamente presso i locali del trasportatore.

Emendamento 775

**Proposta di direttiva
Considerando 5 ter (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(5 ter) *Per aumentare l'efficienza, la rapidità e la frequenza dei controlli su strada, riducendo al contempo gli oneri normativi a carico dei conducenti, è opportuno che il rispetto della direttiva 2002/15/CE sia verificato nel quadro dei controlli nei locali delle imprese e non nell'ambito dei controlli su strada.*

Emendamento 776

**Proposta di direttiva
Considerando 6 bis (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(6 bis) *Al fine di promuovere una cooperazione amministrativa e uno scambio di informazioni efficaci, gli Stati membri dovrebbero creare un'interconnessione tra i rispettivi registri elettronici nazionali mediante il sistema del registro europeo delle imprese di trasporto su strada (ERRU) fondato sull'articolo 16, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 1071/2009. Gli Stati membri dovrebbero adottare tutte le misure necessarie per garantire che i registri elettronici nazionali siano interconnessi affinché le autorità competenti degli Stati membri, ivi compresi gli ispettori su strada, abbiano accesso diretto e in tempo reale ai dati e*

alle informazioni contenuti nell'ERRU.

Emendamento 777

**Proposta di direttiva
Considerando 6 ter (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(6 ter) Onde facilitare un'applicazione migliore e più uniforme delle condizioni minime per l'applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006, del regolamento (UE) n. 165/2014 e della direttiva 2002/15/CE, e per agevolare il rispetto degli obblighi amministrativi da parte dei trasportatori su strada al momento del distacco dei conducenti, la Commissione dovrebbe sviluppare uno o più moduli IMI per la presentazione di dichiarazioni di distacco e una domanda elettronica che consenta agli ispettori di avere un accesso diretto e in tempo reale all'ERRU e all'IMI durante i controlli su strada.

Emendamento 778

**Proposta di direttiva
Considerando 7 bis (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(7 bis) Al fine di garantire una concorrenza equa e la parità di condizioni per i lavoratori e le imprese è necessario compiere progressi verso un'applicazione intelligente e fornire tutto il sostegno possibile per l'introduzione e l'utilizzo completi dei sistemi di classificazione del rischio. A tal fine, le autorità di controllo devono ottenere l'accesso in tempo reale ai registri elettronici nazionali utilizzando quanto più possibile il registro europeo

delle imprese di trasporto su strada (ERRU).

Emendamento 779

Proposta di direttiva
Considerando 8 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(8 bis) Le norme sul distacco dei lavoratori applicabili alle operazioni di trasporto su strada dovrebbero essere equilibrate e semplici e comportare oneri amministrativi ridotti per gli Stati membri e le imprese di trasporto. Esse non dovrebbero mirare a scoraggiare le operazioni al di fuori del paese di stabilimento di un'impresa.

Emendamento 780

Proposta di direttiva
Considerando 9

Testo della Commissione

Emendamento

(9) Determinate disposizioni della direttiva 97/71/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁵ relative al distacco dei lavoratori e le della direttiva 2014/67/UE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁶ sulle prescrizioni amministrative si sono dimostrate difficile da applicare al settore ad elevata mobilità del trasporto su strada. La mancanza di coordinamento delle misure nazionali per l'attuazione e l'applicazione delle disposizioni in materia di distacco dei lavoratori nel settore dei trasporti su strada ha generato elevati oneri amministrativi per i trasportatori non residenti nell'Unione. Ciò ha prodotto indebite restrizioni alla libertà di fornire servizi di trasporto stradale transfrontalieri con conseguenti effetti negativi

(9) Determinate disposizioni della direttiva 97/71/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁵ relative al distacco dei lavoratori e le della direttiva 2014/67/UE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁶ sulle prescrizioni amministrative si sono dimostrate difficile da applicare al settore ad elevata mobilità del trasporto su strada. La mancanza di coordinamento delle misure nazionali per l'attuazione e l'applicazione delle disposizioni in materia di distacco dei lavoratori nel settore dei trasporti su strada ha generato **incertezza giuridica, distorsioni della concorrenza nel settore dei trasporti ed** elevati oneri amministrativi per i trasportatori non residenti nell'Unione. Ciò ha prodotto indebite restrizioni alla libertà di fornire servizi di trasporto stradale transfrontalieri

sull'occupazione.

con conseguenti effetti negativi sull'occupazione *e sulla competitività delle imprese di trasporto. È necessaria l'armonizzazione degli obblighi amministrativi e delle misure di controllo per evitare che i trasportatori subiscano ritardi inutili o arbitrari.*

¹⁵ Direttiva 96/71/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 1996, relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi (GU L 18 del 21.1.1997, pag. 1).

¹⁶ Direttiva 2014/67/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 maggio 2014, concernente l'applicazione della direttiva 96/71/CE relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi e recante modifica del regolamento (UE) n. 1024/2012 relativo alla cooperazione amministrativa attraverso il sistema di informazione del mercato interno ("regolamento IMI") (GU L 159 del 28.5.2014, pag. 11).

¹⁵ Direttiva 96/71/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 1996, relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi (GU L 18 del 21.1.1997, pag. 1).

¹⁶ Direttiva 2014/67/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 maggio 2014, concernente l'applicazione della direttiva 96/71/CE relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi e recante modifica del regolamento (UE) n. 1024/2012 relativo alla cooperazione amministrativa attraverso il sistema di informazione del mercato interno ("regolamento IMI") (GU L 159 del 28.5.2014, pag. 11).

Emendamento 781

Proposta di direttiva

Considerando 9 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(9 bis) *Lo scambio di dati e informazioni, nonché la cooperazione amministrativa e la mutua assistenza tra gli Stati membri ai fini della corretta applicazione delle norme dovrebbero essere effettuati per mezzo del sistema di informazione del mercato interno (IMI), la cui base giuridica è fornita dal regolamento (UE) n. 1034/2012. Allo stesso tempo, l'IMI dovrebbe essere utilizzato per la presentazione e l'aggiornamento delle dichiarazioni di distacco tra i trasportatori e le autorità competenti degli Stati membri di*

destinazione. Al fine di conseguire quest'ultimo obiettivo, sarebbe necessario sviluppare un'interfaccia parallela pubblica nel quadro del sistema IMI cui abbiano accesso i trasportatori.

Emendamento 782

**Proposta di direttiva
Considerando 9 ter (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(9 ter) Tutti i soggetti della catena di consegna delle merci dovrebbero assumersi la propria giusta parte di responsabilità per le violazioni delle norme previste dalla presente direttiva. Tale dovrebbe essere il caso in cui i soggetti siano stati effettivamente a conoscenza di violazioni o il caso in cui, alla luce di tutte le circostanze pertinenti, dovrebbero esserne a conoscenza.

Emendamento 783

**Proposta di direttiva
Considerando 9 quater (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(9 quater) Al fine di garantire la corretta applicazione delle misure di controllo per il distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada a norma delle direttive 96/71/CE e 2014/67/UE, dovrebbero essere rafforzati i controlli e la cooperazione a livello dell'Unione per combattere le frodi relative al distacco dei conducenti.

Emendamento 784

Proposta di direttiva

Considerando 9 quinquies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(9 quinquies) I contraenti dovrebbero essere incoraggiati ad agire in modo socialmente responsabile facendo ricorso a trasportatori che rispettino le norme stabilite dalla presente direttiva. Per facilitare la ricerca di tali trasportatori da parte dei contraenti, la Commissione dovrebbe valutare gli strumenti esistenti e le migliori prassi che promuovono un comportamento socialmente responsabile da parte di tutti i soggetti nella catena di consegna delle merci, al fine di istituire una piattaforma europea di società dei trasporti fidate, se del caso.

Emendamento 785

Proposta di direttiva

Considerando 9 sexies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(9 sexies) Il mancato rispetto delle norme che disciplinano la costituzione delle società di trasporti internazionali su strada crea differenze nel mercato interno e contribuisce a rendere sleale la concorrenza tra imprese. Pertanto, le condizioni per la costituzione di società di trasporti internazionali su strada dovrebbero essere rese più severe e più facili da controllare, in particolare per combattere la creazione di società di comodo.

Emendamento 786

Proposta di direttiva

Considerando 10 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(10 bis) *Alla luce della carenza di conducenti in Europa, le condizioni lavorative dovrebbero essere migliorate in modo significativo per aumentare l'attrattiva di tale professione.*

Emendamento 787

Proposta di direttiva Considerando 11

Testo della Commissione

Emendamento

(11) Al fine di garantire l'efficace attuazione della direttiva 96/71/CE nel settore dei trasporti su strada, è necessario stabilire norme settoriali che rispecchino la particolarità della forza lavoro ad elevata mobilità del settore dei trasporti su strada, garantendo l'equilibrio tra la protezione sociale dei conducenti e la libera prestazione di servizi transfrontalieri per i trasportatori.

(11) Al fine di garantire l'efficace attuazione della direttiva 96/71/CE nel settore dei trasporti su strada, è necessario stabilire norme settoriali che rispecchino la particolarità della forza lavoro ad elevata mobilità del settore dei trasporti su strada, garantendo l'equilibrio tra la protezione sociale dei conducenti e la libera prestazione di servizi transfrontalieri per i trasportatori. ***Le disposizioni sul distacco dei conducenti, di cui alla direttiva 96/71/CE, e sull'applicazione di tali disposizioni a norma della direttiva 2014/67/UE dovrebbero applicarsi al settore del trasporto su strada nei termini stabiliti dalla presente direttiva.***

Emendamento 788

Proposta di direttiva Considerando 12

Testo della Commissione

Emendamento

(12) Tali criteri equilibrati dovrebbero basarsi sul concetto di un legame sufficiente del conducente con il territorio

(12) Tali criteri equilibrati dovrebbero basarsi sul concetto di un legame sufficiente del conducente con il territorio

dello Stato membro ospitante. **Di conseguenza nel caso di operazioni di trasporto internazionale è opportuno stabilire una soglia temporale oltre la quale si applicano la tariffa salariale minima e le ferie annuali retribuite minime dello Stato membro ospitante. Tale soglia non si applica ai** trasporti di cabotaggio, come stabilito dai regolamenti n. 1072/2009 e n. 1073/2009, dal momento che l'intera operazione di trasporto ha luogo in uno Stato membro ospitante. Di conseguenza la **tariffa minima salariale e le ferie annuali retribuite minime dello Stato membro ospitante** dovrebbero applicarsi al cabotaggio **a prescindere dalla frequenza e dalla durata delle operazioni effettuate dal conducente.**

dello Stato membro ospitante. **Tale legame sufficiente esiste nel caso dei** trasporti di cabotaggio, come stabilito dai regolamenti n. 1072/2009 e n. 1073/2009, dal momento che l'intera operazione di trasporto ha luogo in uno Stato membro ospitante. Di conseguenza la **direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE** dovrebbero applicarsi al cabotaggio.

Emendamento 789

Proposta di direttiva Considerando 12 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(12 bis) Nel caso del trasporto internazionale, il legame prevalente di un conducente nell'ambito del trasporto internazionale bilaterale sarebbe con lo Stato membro di stabilimento dell'impresa di trasporto, dal momento che il conducente ritorna con regolarità in tale Stato membro. Un conducente può intraprendere varie operazioni di trasporto bilaterale durante un unico viaggio. D'altro canto, vi è un legame sufficiente con il territorio di uno Stato membro ospitante quando il conducente effettua altri tipi di operazioni, segnatamente operazioni di trasporto internazionale non bilaterale, in tale Stato membro.

Emendamento 790

Proposta di direttiva
Considerando 12 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(12 ter) *Al fine di garantire un utilizzo efficiente delle risorse di trasporto, tenere conto delle realtà operative e ridurre il numero di percorsi a vuoto, il che è un fattore importante per conseguire gli obiettivi previsti dall'accordo di Parigi in materia di riduzione delle emissioni di CO₂, dovrebbe essere possibile realizzare un numero limitato di attività di trasporto supplementari senza attivare le norme sul distacco. Tali attività consistono in operazioni realizzate durante o dopo l'operazione di trasporto internazionale bilaterale dallo Stato membro di stabilimento e prima del ritorno allo Stato membro di stabilimento.*

Emendamento 791

Proposta di direttiva
Considerando 12 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(12 quater) *Nel caso in cui il conducente effettui un'operazione di trasporto combinato, la natura del servizio prestato durante il tragitto stradale iniziale o terminale è strettamente legata allo Stato membro di stabilimento, purché il tragitto stradale costituisca di per sé un'operazione di trasporto bilaterale. D'altro canto, vi è un legame sufficiente con il territorio di uno Stato membro ospitante quando l'operazione di trasporto durante il tragitto stradale è effettuata all'interno dello Stato membro ospitante o come operazione di trasporto internazionale non bilaterale e quindi, in tal caso, si dovrebbero applicare le norme*

sul distacco.

Emendamento 792

Proposta di direttiva

Considerando 12 quinquies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(12 quinquies) Dal momento che non esiste un legame sufficiente dei conducenti con il territorio di uno Stato membro di transito, le operazioni di transito non dovrebbero essere considerate situazioni di distacco. Occorre altresì precisare che il fatto che i passeggeri, durante una fermata, scendano dall'autobus per motivi igienici lascia invariata la qualificazione dell'operazione di trasporto.

Emendamento 793

Proposta di direttiva

Considerando 12 sexies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(12 sexies) Il trasporto stradale, che è un settore ad alta mobilità, richiede un approccio comune a taluni aspetti riguardanti le retribuzioni. Le imprese di trasporto hanno bisogno di certezza giuridica in merito alle norme e ai requisiti cui devono conformarsi. Tali norme e requisiti dovrebbero essere chiari, comprensibili e facilmente accessibili alle imprese di trasporto e dovrebbero consentire controlli efficaci. È importante che le nuove disposizioni non introducano oneri amministrativi inutili e tengano in debito conto gli interessi delle PMI.

Emendamento 794

Proposta di direttiva Considerando 12 septies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(12 septies) Se, secondo le leggi, le tradizioni e le prassi nazionali, tra cui il rispetto dell'autonomia delle parti sociali, le condizioni di lavoro di cui all'articolo 3 della direttiva 96/71/CE sono stabilite in contratti collettivi, come previsto dall'articolo 3, paragrafi 1 e 8, di tale direttiva, gli Stati membri dovrebbero garantire che, conformemente alla direttiva 2014/67/UE, tali condizioni siano messe a disposizione delle imprese di trasporti di altri Stati membri e dei conducenti distaccati in modo accessibile e trasparente, e dovrebbero adoperarsi per coinvolgere le parti sociali al riguardo. Le pertinenti informazioni dovrebbero in particolare riguardare le diverse retribuzioni e i loro elementi costitutivi, compresi gli elementi delle retribuzioni previsti negli accordi collettivi applicabili a livello locale o regionale, il metodo utilizzato per calcolare la retribuzione dovuta e, se del caso, i criteri per la classificazione nelle diverse categorie salariali. In conformità della direttiva (UE) 2018/957/UE recante modifica della direttiva 96/71/CE, le imprese di trasporto non dovrebbero essere oggetto di sanzioni in caso di inadempienza di elementi delle retribuzioni, del metodo utilizzato per calcolare la retribuzione dovuta e, se del caso, dei criteri per la classificazione nelle diverse categorie salariali che non siano disponibili al pubblico.

Emendamento 795

Proposta di direttiva

Considerando 13

Testo della Commissione

(13) Al fine di garantire un'applicazione effettiva ed efficace della normativa settoriale sul distacco dei lavoratori ed evitare oneri amministrativi sproporzionati per i trasportatori non residenti è opportuno istituire specifiche prescrizioni amministrative e di controllo per il settore dei trasporti su strada, sfruttando appieno gli strumenti di controllo come il tachigrafo digitale.

Emendamento

(13) Al fine di garantire un'applicazione effettiva ed efficace della normativa settoriale sul distacco dei lavoratori ed evitare oneri amministrativi sproporzionati per i trasportatori non residenti è opportuno istituire specifiche prescrizioni amministrative e di controllo per il settore dei trasporti su strada, sfruttando appieno gli strumenti di controllo come il tachigrafo digitale. ***Al fine di ridurre al minimo la complessità degli obblighi stabiliti dalla presente direttiva e dalla direttiva 96/71/CE, gli Stati membri dovrebbero poter imporre ai trasportatori su strada esclusivamente gli obblighi amministrativi specificati nella presente direttiva, che sono stati adattati al settore del trasporto su strada.***

Emendamento 796

Proposta di direttiva Considerando 13 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(13 bis) Al fine di ridurre al minimo gli oneri amministrativi e di gestione dei documenti per il conducente, i trasportatori dovrebbero mettere a disposizione, su richiesta delle autorità competenti del rispettivo Stato membro di stabilimento, tutti i documenti necessari, come stabilito al capo III della direttiva 2014/67/UE sulla mutua assistenza e cooperazione tra gli Stati membri.

Emendamento 797

Proposta di direttiva

Considerando 13 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(13 ter) Al fine di agevolare l'attuazione, l'applicazione e l'esecuzione della presente direttiva, il sistema di informazione del mercato interno (IMI) istituito dal regolamento (UE) n. 1024/2012 dovrebbe essere utilizzato negli Stati membri per migliorare lo scambio di informazioni tra le autorità regionali e locali a livello transfrontaliero. Potrebbe essere altresì vantaggioso ampliare le caratteristiche dell'IMI in modo da comprendere la presentazione e la trasmissione di dichiarazioni semplici.

Emendamento 798

Proposta di direttiva

Considerando 13 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(13 quater) Al fine di ridurre gli oneri amministrativi dei trasportatori, che sono spesso piccole e medie imprese, sarebbe opportuno semplificare la procedura di invio delle dichiarazioni di distacco da parte dei trasportatori mediante moduli standardizzati con alcuni elementi predefiniti tradotti in tutte le lingue ufficiali dell'Unione.

Emendamento 799

Proposta di direttiva

Considerando 13 quinquies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(13 quinquies) Un'attuazione e applicazione generali delle norme sul distacco dei lavoratori al settore del trasporto su strada potrebbero incidere sulla struttura del settore del trasporto di merci su strada dell'Unione. Pertanto, gli Stati membri e la Commissione dovrebbero monitorare attentamente l'impatto di tale procedura.

Emendamento 800

**Proposta di direttiva
Considerando 13 sexies (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(13 sexies) L'applicazione dovrebbe concentrarsi sulle ispezioni nei locali delle imprese. I controlli su strada non dovrebbero essere esclusi ma dovrebbero essere effettuati in maniera non discriminatoria solo per le lettere di vettura o le loro versioni elettroniche, le conferme della pre-registrazione e l'attestato di rientro al paese di stabilimento del trasportatore o di residenza del conducente. I controlli su strada dovrebbero verificare in primo luogo i dati dei tachigrafi, il che è importante per determinare l'attività di un conducente e di un veicolo in un periodo continuo di quattro settimane e la copertura geografica di tale attività. Può essere utile la registrazione del codice paese.

Emendamento 801

**Proposta di direttiva
Considerando 13 septies (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(13 septies) L'impatto dell'applicazione e dell'esecuzione delle norme in materia di distacco dei lavoratori nel settore del trasporto su strada dovrebbe essere ripetutamente valutato dalla Commissione e riferito al Parlamento e al Consiglio, e dovrebbero essere formulate proposte per semplificare ulteriormente dette norme e ridurre gli oneri amministrativi.

Emendamento 802

**Proposta di direttiva
Considerando 14 octies (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(13 octies) Onde riconoscere l'esigenza di un trattamento specifico del settore dei trasporti, nel quale gli spostamenti rappresentano l'essenza stessa del lavoro dei conducenti, l'applicazione della direttiva 96/71/UE al settore del trasporto su strada dovrebbe coincidere con la data di entrata in vigore della modifica della direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda i requisiti di applicazione e le norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE relativa al distacco di conducenti nel settore del trasporto su strada.

Emendamento 803

**Proposta di direttiva
Considerando 13 nonies (nuovo)**

(13 nonies) Al fine di adeguare gli allegati della presente direttiva all'evoluzione delle migliori prassi, il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea dovrebbe essere delegato dalla Commissione per quanto concerne le modifiche da apportare a tali allegati. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

Emendamento 804

**Proposta di direttiva
Considerando 14 bis (nuovo)**

(14 bis) Lo scambio di informazioni nel quadro di un'efficace cooperazione amministrativa e mutua assistenza tra gli Stati membri dovrebbe rispettare le norme in materia di protezione dei dati personali stabilite dal regolamento (UE) 2016/679.

Emendamento 805

Proposta di direttiva
Considerando 14 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(14 ter) Le norme intese a salvaguardare le buone condizioni sociali in tutto il mercato europeo del trasporto di merci su strada dovrebbero essere rispettate da tutte le parti della catena di approvvigionamento. Al fine di creare un mercato interno europeo sostenibile dal punto di vista economico e sociale, è opportuno istituire e attuare una catena di responsabilità che interessi tutti gli attori della catena logistica. L'applicazione della trasparenza e della responsabilità e l'aumento dell'uguaglianza sociale ed economica accresceranno l'attrattiva della professione di conducente e promuoveranno una sana concorrenza.

Emendamento 806

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 3 – lettera a

Direttiva 2006/22/CE

Articolo 2 – paragrafo 1 – comma 2

Testo della Commissione

Emendamento

I controlli interessano ogni anno una parte rilevante e rappresentativa dei lavoratori mobili, dei conducenti, delle imprese e dei veicoli che rientrano nell'ambito d'applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 e dei conducenti e lavoratori mobili che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2002/15/CE.

I controlli interessano ogni anno una parte rilevante e rappresentativa dei lavoratori mobili, dei conducenti, delle imprese e dei veicoli che rientrano nell'ambito d'applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 e, **nel caso di controlli presso i locali delle imprese**, dei conducenti e lavoratori mobili che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2002/15/CE. **Gli Stati membri organizzano su strada controlli dell'applicazione della direttiva 2002/15/CE solo dopo l'introduzione di una tecnologia che consenta**

*un'esecuzione efficace di tali controlli.
Fino ad allora tali controlli sono eseguiti
esclusivamente nei locali delle imprese di
trasporto.*

Emendamento 807

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 3 – lettera b

Direttiva 2006/22/CE

Articolo 2 – paragrafo 3 – comma 1

Testo della Commissione

Ciascuno Stato membro organizza i controlli in modo che, a decorrere dal 1° maggio 2006, sia controllato almeno il 3 % dei giorni di lavoro effettivo dei conducenti di veicoli che rientrano nell'ambito di applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 e della direttiva 2002/15/CE.

Emendamento

Ciascuno Stato membro organizza i controlli in modo che, a decorrere dal 1° maggio 2006, sia controllato almeno il 3 % dei giorni di lavoro effettivo dei conducenti di veicoli che rientrano nell'ambito di applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 e della direttiva 2002/15/CE.
Qualora a seguito dei controlli su strada il conducente non sia in grado di presentare uno o più documenti richiesti, lo stesso è lasciato libero di continuare il trasporto e il trasportatore nello Stato membro di stabilimento è tenuto a presentare i documenti richiesti tramite le autorità competenti.

Emendamento 808

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 3 – lettera c

Direttiva 2006/22/CE

Articolo 2 – paragrafo 4

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 809

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 3 bis (nuovo)

Direttiva 2006/22/CE

Articolo 5

Testo in vigore

Articolo 5

Controlli concertati

Gli Stati membri organizzano, almeno sei volte l'anno, controlli concertati per controllare su strada i conducenti e i veicoli oggetto ***dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85***. Queste operazioni sono svolte contemporaneamente dalle autorità di controllo di due o più Stati membri, che operano ciascuna sul proprio territorio.

Emendamento

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

"Articolo 5

Controlli concertati

Gli Stati membri organizzano, almeno sei volte l'anno, controlli concertati per controllare su strada ***e nei locali*** i conducenti e i veicoli oggetto ***del regolamento (CE) n. 561/2006 o del regolamento (UE) n. 165/2014***. Queste operazioni sono svolte contemporaneamente dalle autorità di controllo di due o più Stati membri, che operano ciascuna sul proprio territorio. ***Il riepilogo dei risultati dei controlli concertati è reso pubblico in linea con il regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al***

trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati.";

Emendamento 810

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 4

Direttiva 2006/22/CE

Articolo 6 – paragrafo 1

Testo della Commissione

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

Emendamento

1. I controlli nei locali delle imprese sono organizzati tenendo conto dell'esperienza acquisita riguardo alle diverse categorie di trasporto e tipi di imprese. Tali controlli si effettuano inoltre quando siano state accertate su strada gravi infrazioni *ai regolamenti* (CE) n. 561/2006 *e* (UE) n. 165/2014.

Emendamento 811

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 4 bis (nuovo)

Direttiva 2006/22/CE

Articolo 7 – paragrafo 1 – lettera b

Testo in vigore

b) trasmettere alla Commissione i dati statistici biennali, ai sensi dell'articolo **16, paragrafo 2**, del regolamento (*CEE*) n. **3820/85**;

Emendamento

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

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

Emendamento 812

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 6 – lettera -a (nuova)

Direttiva 2006/22/CE

Articolo 8 – paragrafo 1 – parte introduttiva

Testo in vigore

1. Le informazioni comunicate bilateralmente in applicazione dell'articolo 17, paragrafo 3, del regolamento (CEE) n. 3820/85 o dell'articolo 19, **paragrafo 3**, del regolamento (CEE) n. 3821/85 sono scambiate tra gli organismi notificati alla Commissione ai sensi dell'articolo 7, **paragrafo 2**:

Emendamento

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

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

Emendamento 813

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 6 – lettera a

Direttiva 2006/22/CE

Articolo 8 – paragrafo 1 – lettera b

Testo della Commissione

b) su richiesta **motivata** di uno Stato membro, in relazione a singoli casi.

Emendamento

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

Emendamento 814

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 6 – lettera b

Direttiva 2006/22/CE

Articolo 8 – paragrafo 1 bis – comma 1

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 815

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 6 – lettera b

Direttiva 2006/22/CE

Articolo 8 – paragrafo 1 bis – comma 2

Testo della Commissione

Se lo Stato membro che riceve la richiesta ritiene che la domanda sia insufficientemente motivata, ne informa lo Stato membro richiedente entro **10** giorni

Emendamento

Se lo Stato membro che riceve la richiesta ritiene che la domanda sia insufficientemente motivata, ne informa lo Stato membro richiedente entro **5** giorni

lavorativi. Lo Stato membro richiedente è tenuto a comprovare la richiesta. Qualora ciò non sia possibile, la richiesta può essere respinta dallo Stato membro.

lavorativi. Lo Stato membro richiedente è tenuto a comprovare la richiesta. Qualora ciò non sia possibile, la richiesta può essere respinta dallo Stato membro.

Emendamento 816

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 6 – lettera b

Direttiva 2006/22/CE

Articolo 8 – paragrafo 1 bis – comma 3

Testo della Commissione

Qualora sia difficile o impossibile dar seguito a una richiesta di informazioni o effettuare controlli, ispezioni o indagini, lo Stato membro *in questione* lo comunica allo Stato membro richiedente insieme alla relativa motivazione entro **10** giorni lavorativi. Gli Stati membri interessati cooperano al fine di trovare una soluzione alle difficoltà emerse.

Emendamento

Qualora sia difficile o impossibile dar seguito a una richiesta di informazioni o effettuare controlli, ispezioni o indagini, lo Stato membro *che riceve la richiesta* lo comunica allo Stato membro richiedente insieme alla relativa motivazione entro **5** giorni lavorativi *e fornisce le ragioni per giustificare debitamente la difficoltà o l'impossibilità di fornire le informazioni pertinenti*. Gli Stati membri interessati cooperano al fine di trovare una soluzione alle difficoltà emerse.

Emendamento 817

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 6 – lettera b

Direttiva 2006/22/CE

Articolo 8 – paragrafo 1 bis – comma 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Qualora venga a conoscenza di un problema persistente nello scambio di

informazioni o di un rifiuto permanente di fornire informazioni, la Commissione può adottare tutte le misure necessarie per porre rimedio alla situazione, tra cui, ove necessario, aprire un'indagine e, se del caso, applicare sanzioni allo Stato membro.

Emendamento 818

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 6 – lettera b bis (nuova)

Direttiva 2006/22/CE

Articolo 8 – paragrafo 2

Testo in vigore

2. Gli Stati membri cercano di istituire sistemi per lo scambio elettronico di informazioni. La Commissione, secondo la procedura di cui all'articolo 12, paragrafo 2, definisce una metodologia comune per lo scambio efficace di informazioni.

Emendamento

b bis) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

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

Emendamento 819

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 6 – lettera b ter (nuova)

Direttiva 2006/22/CE

Testo della Commissione

Emendamento

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

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

Emendamento 820

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 7 – lettera a

Direttiva 2006/22/CE

Articolo 9 – paragrafo 1 – comma 2

Testo della Commissione

Emendamento

La Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, una formula per calcolare il fattore di rischio delle imprese, che prende in considerazione il numero, la gravità e la frequenza delle infrazioni nonché i risultati dei controlli in cui non sono stati rilevate violazioni e se l'impresa di trasporto su strada utilizza il tachigrafo intelligente su tutti i suoi veicoli, in applicazione del capo II del regolamento (UE) n. 165/2014. Tali atti di esecuzione sono adottati in base alla procedura di esame di cui all'articolo 12, paragrafo 2, della presente direttiva.

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 15 bis al fine di stabilire una formula per calcolare il fattore di rischio delle imprese, che prende in considerazione il numero, la gravità e la frequenza delle infrazioni nonché i risultati dei controlli in cui non sono stati rilevate violazioni e se l'impresa di trasporto su strada utilizza il tachigrafo intelligente sui suoi veicoli, in applicazione del capo II del regolamento (UE) n. 165/2014.

Emendamento 821

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 7 – lettera b bis (nuova)

Direttiva 2006/22/CE

Articolo 9 – paragrafo 3 – comma 1

Testo in vigore

3. Un elenco iniziale delle infrazioni ai regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 è riportato nell'allegato III.

Emendamento

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

3. Un elenco iniziale delle infrazioni ai regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 è riportato nell'allegato III.

Emendamento 822

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 7 – lettera b ter (nuova)

Direttiva 2006/22/CE

Articolo 9 – paragrafo 3 – comma 2

Testo in vigore

Allo scopo di definire linee direttrici sulla valutazione delle infrazioni dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85, la Commissione può, ove opportuno, conformemente alla procedura di cui all'articolo 12, paragrafo 2, adattare l'allegato III onde definire linee direttrici su una gamma comune di infrazioni, suddivise in categorie in funzione della loro gravità.

Emendamento

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

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

Emendamento 823

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 7 – lettera b quater (nuova)

Direttiva 2006/22/CE

Articolo 9 – paragrafo 3 – comma 3

Testo della Commissione

La categoria relativa alle infrazioni più gravi dovrebbe comprendere le infrazioni in cui il mancato rispetto delle disposizioni dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 comporta un elevato rischio di morte o gravi lesioni alle persone.

Emendamento

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

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

Emendamento 824

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 7 – lettera c

Direttiva 2006/22/CE

Articolo 9 – paragrafo 4

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 825

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 7 – lettera c

Direttiva 2006/22/CE

Articolo 9 – paragrafo 5

Testo della Commissione

5. Gli Stati membri forniscono, **su richiesta o** in modo direttamente accessibile, a tutte le autorità competenti degli altri Stati membri, le informazioni disponibili contenute nel sistema nazionale di classificazione del rischio **in conformità dei limiti di tempo** di cui all'articolo 8.";

Emendamento

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

Emendamento 826

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 8

Direttiva 2006/22/CE

Articolo 11 – paragrafo 3

Testo della Commissione

"3. **La** Commissione **stabilisce, mediante atti di esecuzione**, un approccio comune per la registrazione e il controllo dei periodi di altre mansioni di cui alla lettera e) dell'articolo 4 del regolamento (CE) n. 561/2006 e **i** periodi di almeno una

Emendamento

"3. **Alla** Commissione **è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 15 bis, al fine di stabilire** un approccio comune per la registrazione e il controllo dei periodi di altre mansioni di cui alla lettera e)

settimana, in cui il conducente non è sul veicolo. *Tali atti d'esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 12, paragrafo 2.*";

dell'articolo 4 del regolamento (CE) n. 561/2006, *compresi la forma della registrazione e i casi specifici in cui deve essere effettuata, nonché per la registrazione e il controllo dei periodi di almeno una settimana in cui il conducente non è sul veicolo e non è in grado di svolgere alcuna attività con tale veicolo.*";

Emendamento 827

Proposta di direttiva Articolo 1 – punto 8 bis (nuovo)

Direttiva 2006/22/CE

Articolo 12

Testo in vigore

Articolo 12

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 18, paragrafo 1, del regolamento (CEE) n. 3821/85.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si *applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.*

Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE è fissato in tre mesi.

3. *Il comitato adotta il suo regolamento interno.*

Emendamento

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

"Articolo 12

Procedura di comitato

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

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

Emendamento 828

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 8 ter (nuovo)

Direttiva 2006/22/CE

Articolo 13 – lettera b

Testo in vigore

b) favorire la coerenza dei metodi e un'interpretazione armonizzata del regolamento *(CEE) n. 3820/85* tra le autorità di controllo;

Emendamento

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

"b) favorire la coerenza dei metodi e un'interpretazione armonizzata del regolamento *(CE) n. 561/2006* tra le autorità di controllo;"

Emendamento 829

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 8 quater (nuovo)

Direttiva 2006/22/CE

Articolo 14

Testo in vigore

Articolo 14

Negoziati con paesi terzi

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

In attesa della conclusione di tali negoziati, gli Stati membri trasmettono alla Commissione informazioni sui controlli effettuati sui veicoli dei paesi terzi come indicato all'articolo **16, paragrafo 2**, del regolamento *(CEE) n. 3820/85*.

Emendamento

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

"Articolo 14

Negoziati con paesi terzi

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

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

Emendamento 830

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 8 quinquies (nuovo)

Direttiva 2006/22/CE

Articolo 15

Testo in vigore

Articolo 15

Aggiornamento degli allegati

Le modifiche degli allegati, che si rendano necessarie per adeguare questi ultimi all'evoluzione delle migliori prassi, sono adottate conformemente alla procedura di cui all'articolo 12, paragrafo 2.

Emendamento

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

"Articolo 15

Aggiornamento degli allegati

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

Emendamento 831

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 8 sexies (nuovo)

Direttiva 2006/22/CE

Articolo 15 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

8 sexies) è inserito l'articolo seguente:

"Articolo 15 bis

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle

condizioni stabilite nel presente articolo.

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 9, paragrafo 3, e all'articolo 15 è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere da [data di entrata in vigore della presente direttiva]. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.

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

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

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

6. L'atto delegato adottato in forza dell'articolo 9, paragrafo 3, e dell'articolo 15 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la

Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.";

Emendamento 832

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 9 – lettera -a (nuova)

Direttiva 2006/22/CE

Allegato I – parte A – punto 1

Testo in vigore

(1) i periodi di guida giornalieri e settimanali, le interruzioni di lavoro e i periodi di riposo giornalieri e settimanali; i fogli di registrazione dei giorni precedenti, che devono trovarsi a bordo del veicolo, conformemente all'articolo 15, **paragrafo 7**, del regolamento (CEE) n. 3821/85 e/o i dati memorizzati per lo stesso periodo nella carta del conducente e/o nella memoria dell'apparecchio di controllo in conformità dell'allegato II della presente direttiva e/o sui tabulati;

Emendamento

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

"(1) i periodi di guida giornalieri e settimanali, le interruzioni di lavoro e i periodi di riposo giornalieri e settimanali; i fogli di registrazione dei giorni precedenti, che devono trovarsi a bordo del veicolo, conformemente all'articolo 36, **paragrafi 1 e 2, del regolamento (UE) n. 165/2014 e/o i dati memorizzati per lo stesso periodo nella carta del conducente e/o nella memoria dell'apparecchio di controllo in conformità dell'allegato II della presente direttiva e/o sui tabulati;"**

Emendamento 833

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 9 – lettera -a bis (nuova)

Direttiva 2006/22/CE

Allegato I – Parte A – punto 2

Testo in vigore

(2) per il periodo di cui all'articolo 15, **paragrafo 7**, del regolamento (CEE) n. 3821/85, gli eventuali superamenti della velocità autorizzata del veicolo, definiti come ogni periodo di durata superiore a un minuto durante il quale la velocità del veicolo supera 90 km orari per i veicoli della categoria N3 o 105 km orari per i veicoli della categoria M3 [per categorie N3 e M3 si intendono le categorie definite **all'allegato II, parte A, della direttiva 70/156/CEE del Consiglio, del 6 febbraio 1970, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi**¹;

¹ *GU L 42 del 23.2.1970, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2006/28/CE della Commissione (GU L 65 del 7.3.2006, pag. 27).*

Emendamento

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

“(2) per il periodo di cui all'articolo 36, **paragrafi 1 e 2**, del regolamento (UE) n. 165/2014, gli eventuali superamenti della velocità autorizzata del veicolo, definiti come ogni periodo di durata superiore a un minuto durante il quale la velocità del veicolo supera 90 km orari per i veicoli della categoria N3 o 105 km orari per i veicoli della categoria M3 [per categorie N3 e M3 si intendono le categorie definite nella **direttiva 2007/46/CE**^{1 bis};

^{1 bis} *Direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (direttiva quadro)."*

Emendamento 834

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 9 – lettera -a ter (nuova)

Direttiva 2006/22/CE

Allegato I – Parte A – punto 4

Testo in vigore Commissione

4) il corretto funzionamento

Emendamento

-a ter) alla parte A, il punto 4 è sostituito dal seguente:

"4) il corretto funzionamento

dell'apparecchio di controllo (verifica di eventuali manipolazioni dell'apparecchio e/o della carta del conducente e/o dei fogli di registrazione) oppure, se del caso, la presenza dei documenti indicati all'articolo 14, paragrafo 5, del regolamento (CEE) n. 3820/85.

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

Emendamento 835

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 9 – lettera a

Direttiva 2006/22/CE

Allegato I – Parte A – punto 6

Testo della Commissione

6) l'orario lavorativo settimanale di cui agli articoli 4 e 5 della direttiva 2002/15/CE.

Emendamento

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

Emendamento 836

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 9 – lettera b bis (nuova)

Direttiva 2006/22/CE

Allegato I – Parte B – comma 2

Testo in vigore

Nel caso venga accertata un'infrazione durante la catena di trasporto, gli Stati membri possono, se opportuno, verificare la corresponsabilità di altri soggetti che hanno istigato o in altro modo contribuito a commettere tale infrazione, ad esempio

Emendamento

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

"Nel caso venga accertata un'infrazione durante la catena di trasporto, gli Stati membri possono, se opportuno, verificare la corresponsabilità di altri soggetti che hanno istigato o in altro modo contribuito a commettere tale infrazione, ad esempio

caricatori, commissionari di trasporto o subappaltatori, compresa la verifica che i contratti per la fornitura di servizi di trasporto siano conformi alle disposizioni dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85.

caricatori, commissionari di trasporto o subappaltatori, compresa la verifica che i contratti per la fornitura di servizi di trasporto siano conformi alle disposizioni dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014.".

Emendamento 837

Proposta di direttiva

Articolo 2 – paragrafo 2 – comma 1

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

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

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

stabilimento.

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

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

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

Tale esenzione si applica solo fino alla data in cui il tachigrafo intelligente conforme con la registrazione degli attraversamenti di frontiera e delle attività aggiuntive di cui all'articolo 8, paragrafo 1, primo comma, del regolamento (UE) n. 165/2014, è installato per la prima volta sui veicoli immatricolati in uno Stato membro, come specificato all'articolo 8, paragrafo 1, secondo comma, di detto regolamento. A decorrere da tale data l'esenzione di cui al primo comma si applica esclusivamente ai conducenti che utilizzano veicoli dotati di tachigrafo intelligente, come previsto dagli articoli 8, 9 e 10 di tale regolamento.

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

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

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

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

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

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

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

2 septies. Lo Stato membro garantisce che, in conformità della direttiva 2014/67/UE, le condizioni di lavoro di cui all'articolo 3 della direttiva 96/71/CE, stabilite dai contratti collettivi in conformità dell'articolo 3, paragrafi 1 e 8 di tale direttiva, siano messe a disposizione delle imprese di trasporto di altri Stati membri e dei conducenti distaccati in modo accessibile e trasparente. Le pertinenti informazioni riguardano in particolare le diverse retribuzioni e i loro elementi costitutivi, compresi gli elementi delle retribuzioni previsti negli accordi collettivi applicabili

a livello locale o regionale, il metodo utilizzato per calcolare la retribuzione dovuta e, se del caso, i criteri per la classificazione nelle diverse categorie salariali. In conformità della direttiva (UE) 2018/957/UE recante modifica della direttiva 96/71/CE, le imprese di trasporto non sono oggetto di sanzioni in caso di inadempienza di elementi delle retribuzioni, del metodo utilizzato per calcolare la retribuzione dovuta e, se del caso, dei criteri per la classificazione nelle diverse categorie salariali che non siano disponibili al pubblico.

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

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

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

Emendamento 838

Proposta di direttiva

Articolo 2 – paragrafo 2 – comma 2

Testo della Commissione

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

Emendamento

soppresso

Emendamento 839

Proposta di direttiva

Articolo 2 – paragrafo 3 – parte introduttiva

Testo della Commissione

3. Ai fini del calcolo dei periodi di distacco di cui al paragrafo 2:

Emendamento

soppresso

Emendamento 840

Proposta di direttiva

Articolo 2 – paragrafo 3 – lettera a

Testo della Commissione

a) un periodo di lavoro giornaliero inferiore a sei ore, trascorso nel territorio di uno Stato membro ospitante, è

Emendamento

soppresso

considerato come una mezza giornata;

Emendamento 841

Proposta di direttiva

Articolo 2 – paragrafo 3 – lettera b

Testo della Commissione

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

Emendamento

soppresso

Emendamento 842

Proposta di direttiva

Articolo 2 – paragrafo 3 – lettera c

Testo della Commissione

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

Emendamento

soppresso

Emendamento 843

Proposta di direttiva

Articolo 2 – paragrafo 4 – parte introduttiva

Testo della Commissione

4. Gli Stati membri possono imporre

Emendamento

4. ***In deroga all'articolo 9 della***

solo gli obblighi amministrativi e le misure di controllo seguenti:

direttiva 2014/67/UE, gli Stati membri possono imporre solo gli obblighi amministrativi e le misure di controllo seguenti:

Emendamento 844

Proposta di direttiva

Articolo 2 – paragrafo 4 – lettera a – parte introduttiva

Testo della Commissione

a) l'obbligo per il trasportatore su strada con sede in un altro Stato membro di **inviare** una dichiarazione **di distacco** alle autorità nazionali competenti al più tardi all'inizio del distacco, in forma elettronica, in una delle lingue ufficiali **dello Stato membro ospitante o in inglese**, contenente le seguenti informazioni:

Emendamento

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

Emendamento 845

Proposta di direttiva

Articolo 2 – paragrafo 4 – lettera a – punto i

Testo della Commissione

i) l'identità del trasportatore su strada;

Emendamento

i) l'identità del trasportatore su strada **per mezzo del suo codice fiscale intracomunitario o del numero della licenza comunitaria**;

Emendamento 846

Proposta di direttiva

Articolo 2 – paragrafo 4 – lettera a – punto iii

Testo della Commissione

iii) *il numero previsto e l'identità dei lavoratori distaccati;*

Emendamento

iii) *informazioni sul conducente distaccato comprendenti: l'identità, il paese di residenza, il paese di versamento dei contributi sociali, il numero di previdenza sociale e il numero della patente di guida;*

Emendamento 847

Proposta di direttiva

Articolo 2 – paragrafo 4 – lettera a – punto iv

Testo della Commissione

iv) *la durata, la data di inizio e di fine distacco previste;*

Emendamento

iv) *la data di inizio distacco prevista e la durata stimata, la data di fine distacco e il diritto applicabile al contratto di lavoro;*

Emendamento 848

Proposta di direttiva

Articolo 2 – paragrafo 4 – lettera a – punto iv bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

iv bis) per i trasportatori di merci su strada: l'identità e i recapiti dei destinatari, purché il trasportatore non

utilizzi il sistema e-CMR;

Emendamento 849

Proposta di direttiva

Articolo 2 – paragrafo 4 – lettera a – punto vi bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

vi bis) per i trasportatori di merci su strada: gli indirizzi delle operazioni di carico e di scarico, purché il trasportatore non utilizzi il sistema e-CMR;

Emendamento 850

Proposta di direttiva

Articolo 2 – paragrafo 4 – lettera b

Testo della Commissione

Emendamento

b) l'obbligo per il conducente **di conservare e mettere** a disposizione, su richiesta in sede di controllo su strada, su carta o in formato elettronico, una copia della dichiarazione **di distacco** e la prova dell'operazione di trasporto che si svolge nello Stato membro ospitante, come ad esempio la lettera di vettura elettronica (e-CMR) o le prove di cui all'articolo 8 del regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio;

b) l'obbligo per il **trasportatore su strada di assicurare che** il conducente **abbia a sua** disposizione, su richiesta in sede di controllo su strada, su carta o in formato elettronico, una copia della dichiarazione e la prova dell'operazione di trasporto che si svolge nello Stato membro ospitante, come ad esempio la lettera di vettura elettronica (e-CMR) o le prove di cui all'articolo 8 del regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio;

Emendamento 851

Proposta di direttiva

Articolo 2 – paragrafo 4 – lettera c

Testo della Commissione

c) l'obbligo per il conducente di **conservare e mettere** a disposizione, su richiesta in sede di controllo su strada, le registrazioni del tachigrafo, in particolare i codici paese degli Stati membri in cui il conducente sia stato presente al momento di effettuare operazioni di trasporto internazionale su strada o di cabotaggio;

Emendamento

c) l'obbligo per il **trasportatore su strada** di **assicurare che** il conducente **abbia** a **sua** disposizione, su richiesta in sede di controllo su strada, le registrazioni del tachigrafo, in particolare i codici paese degli Stati membri in cui il conducente sia stato presente al momento di effettuare operazioni di trasporto internazionale su strada o di cabotaggio;

Emendamento 852

Proposta di direttiva

Articolo 2 – paragrafo 4 – lettera c bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

c bis) nel corso dei controlli su strada di cui alle lettere b) e c) del presente articolo, il conducente è autorizzato a contattare la sede centrale, il gestore dei trasporti o qualunque altra persona o entità in grado di fornire i documenti richiesti;

Emendamento 854

Proposta di direttiva

Articolo 2 – paragrafo 4 – lettera d

Testo della Commissione

Emendamento

d) l'obbligo per il conducente di conservare e mettere a disposizione, su richiesta in sede di controllo su strada, su carta o in formato elettronico, una copia del contratto di lavoro o di un documento equivalente ai sensi dell'articolo 3 della

soppresso

direttiva 91/533/CEE²⁰ del Consiglio, tradotta in una delle lingue ufficiali dello Stato membro ospitante o in inglese;

²⁰ *Direttiva 91/533/CEE del Consiglio, del 14 ottobre 1991, relativa all'obbligo del datore di lavoro di informare il lavoratore delle condizioni applicabili al contratto o al rapporto di lavoro (GU L 288 del 18.10.1991, pag. 32).*

Emendamento 855

**Proposta di direttiva
Articolo 2 – paragrafo 4 – lettera e**

Testo della Commissione

e) l'obbligo per il conducente di conservare e mettere a disposizione, su richiesta in sede di controllo su strada, su carta o in formato elettronico, una copia delle buste paga degli ultimi due mesi; nel corso del controllo su strada, il conducente è autorizzato a contattare la sede centrale, il gestore dei trasporti o qualunque altra persona o entità in grado di fornire tali copie;

Emendamento

soppresso

Emendamento 853

**Proposta di direttiva
Articolo 2 – paragrafo 4 – lettera f**

Testo della Commissione

*f) l'obbligo per il trasportatore su strada di **fornire**, dopo il periodo di distacco, su carta o in formato elettronico, copie dei documenti di cui alle lettere b), c) **ed e)**, su*

Emendamento

*f) l'obbligo per il trasportatore su strada di **inviare tramite l'interfaccia pubblica dell'IMI**, dopo il periodo di distacco, [...] copie dei documenti di cui alle lettere b) e*

richiesta delle autorità dello Stato membro ospitante, entro un termine ragionevole;

c) su richiesta delle autorità dello Stato membro *in cui il conducente è distaccato, nonché della documentazione relativa alla retribuzione percepita dai conducenti distaccati nel periodo di distacco e del loro contratto di lavoro o di un documento equivalente ai sensi dell'articolo 3 della direttiva 91/533/CEE del Consiglio^{1bis}, dei cartellini orari riguardanti le attività dei conducenti e delle prove del pagamento.*

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

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

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

^{1 bis} *Direttiva 91/533/CEE del Consiglio, del 14 ottobre 1991, relativa all'obbligo del datore di lavoro di informare il lavoratore delle condizioni applicabili al contratto o al rapporto di lavoro (GU L 288 del 18.10.1991, pag. 32).*

Emendamento 856

Proposta di direttiva Articolo 2 – paragrafo 5

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 857

Proposta di direttiva Articolo 2 – paragrafo 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

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

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

- si riferiscano al distacco nel territorio dello Stato membro interessato;***
- siano utilizzate ai fini dell'applicazione delle norme sul distacco; e che***

– il trattamento dei dati avvenga in conformità del regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati.

Emendamento 858

**Proposta di direttiva
Articolo 2 – paragrafo 5 ter (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

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

Emendamento 859

**Proposta di direttiva
Articolo 2 – paragrafo 5 quater (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

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

Emendamento 860

**Proposta di direttiva
Articolo 2 – paragrafo 5 quinquies (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

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

Emendamento 861

**Proposta di direttiva
Articolo 2 bis (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 2 bis

- 1.** *La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 42, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 165/2014. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.*
- 2.** *Nei casi in cui è fatto riferimento al*

presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

Emendamento 862

Proposta di direttiva Articolo 2 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 2 ter

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

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

Emendamento 863

Proposta di direttiva Articolo 2 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 2 quater

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

Emendamento 864

Proposta di direttiva Articolo 2 quinquies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 2 quinquies

Applicazione intelligente

- 1. Fatta salva la direttiva 2014/67/UE e al fine di progredire nell'applicazione degli obblighi previsti all'articolo 2 della presente direttiva, gli Stati membri provvedono affinché nel loro territorio sia posta in essere una coerente strategia nazionale di applicazione delle norme. Tale strategia si concentra sulle imprese che presentano un fattore di rischio elevato, di cui all'articolo 9 della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio.*
- 2. Gli Stati membri assicurano che i controlli previsti all'articolo 2 della direttiva 2006/22/CE includano, ove opportuno, un controllo sul distacco e che tali controlli siano effettuati senza discriminazioni, in particolare senza discriminazioni basate sulla targa dei veicoli usati durante il periodo di distacco.*
- 3. Gli Stati membri procedono a controlli mirati nei confronti delle imprese classificate a maggior rischio di violare le disposizioni dell'articolo 2 della presente direttiva ad esse applicabili. A tal*

fine gli Stati membri trattano il rischio di tali infrazioni come un rischio a sé stante nell'ambito del sistema di classificazione del rischio da essi istituito a norma dell'articolo 9 della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ed esteso in conformità all'articolo 12 del regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio.

4. Ai fini del paragrafo 3, gli Stati membri hanno accesso alle informazioni e ai dati pertinenti registrati, elaborati o memorizzati dal tachigrafo intelligente di cui al capo II del regolamento (UE) n. 165/2014, alle dichiarazioni di distacco di cui all'articolo 2, paragrafo 4, della presente direttiva e ai documenti di trasporto elettronici, quali le lettere di vettura elettroniche nel quadro della Convenzione relativa al contratto di trasporto internazionale di merci su strada (eCMR).

5. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati con cui stabilisce le caratteristiche dei dati ai quali hanno accesso gli Stati membri, le condizioni per il loro utilizzo e le specifiche tecniche per la loro trasmissione o consultazione, indicando in particolare:

a) un elenco dettagliato di informazioni e dati cui hanno accesso le autorità nazionali competenti, che includono almeno l'ora e il luogo degli attraversamenti di frontiera e delle operazioni di carico e scarico, il numero di targa del veicolo e i dati del conducente;

b) i diritti di accesso delle autorità competenti, differenziati se del caso in base al tipo di autorità competenti, al tipo di accesso e alle finalità per le quali i dati vengono usati;

c) le specifiche tecniche per la trasmissione dei dati di cui alla lettera a) o per l'accesso agli stessi, tra cui, ove opportuno, il periodo massimo di conservazione dei dati, differenziate se del

caso in base alla tipologia di dati.

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

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

Il riepilogo dei risultati dei controlli concertati è reso pubblico in linea con il regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati.

Emendamento 865

Proposta di direttiva Articolo 2 sexies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 2 sexies

*Modifica del regolamento (UE)
n. 1024/2012*

All'allegato del regolamento (UE) n.

1024/2012 sono aggiunti i punti seguenti:

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

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

Emendamento 866

Proposta di direttiva Articolo 3

Testo della Commissione

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

Emendamento

Articolo 3

Relazioni e riesame

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

Per poter valutare l'efficacia delle informazioni relative all'applicazione

delle norme, la relazione reca informazioni sull'efficacia:

- del tachigrafo intelligente di cui al capo II del regolamento (UE) n. 165/2014;

- dell'uso degli IMI di cui all'articolo 2, paragrafi 5 bis e 5 ter, della presente direttiva;

- dell'impiego di documenti di trasporto elettronici, quali le lettere di vettura elettroniche conformemente alla convenzione relativa al contratto di trasporto internazionale di merci su strada (eCMR);

- dello scambio di informazioni tra le autorità competenti attraverso l'ERRU e l'IMI, nonché delle informazioni sull'efficacia dell'accesso diretto e in tempo reale da parte delle autorità competenti sia all'ERRU che all'IMI attraverso l'applicazione dell'UE durante i controlli su strada, di cui agli articoli 8 e 9 della direttiva 2006/22/CE; e

- dell'attuazione del programma di formazione volto ad aiutare i conducenti e tutti gli altri soggetti coinvolti nella procedura, tra cui le imprese, le amministrazioni e gli ispettori, ad adeguarsi alle nuove norme e ai requisiti che li riguardano.

2. In seguito alla relazione di cui al paragrafo 1, la Commissione valuta periodicamente la presente direttiva e presenta i risultati della valutazione al Parlamento europeo e al Consiglio.

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

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

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

3. La Commissione, al più tardi entro il 31 dicembre 2025, presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'attuazione e sugli effetti

della presente direttiva, in particolare per quanto riguarda l'efficacia dell'applicazione, comprensiva di un'analisi costi-benefici dell'uso dei sensori di pesatura ai fini della registrazione automatica dei punti di carico/scarico. La relazione della Commissione è corredata, se del caso, di una proposta legislativa. La relazione è resa pubblica.

Emendamento 867

Proposta di direttiva Articolo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 3 bis

Formazione

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

Emendamento 868

Proposta di direttiva Articolo 4 – paragrafo 1 – comma 1

Testo della Commissione

Emendamento

Gli Stati membri adottano e pubblicano, entro il [...] *[Il termine ultimo di recepimento è quanto più breve possibile e non supera, di regola, i due anni]*, le disposizioni legislative, regolamentari e

Gli Stati membri adottano e pubblicano, entro il **30 luglio 2020**, le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi ne informano

amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

immediatamente la Commissione.

Emendamento 869

Proposta di direttiva

Articolo 4 – paragrafo 1 – comma 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

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

Emendamento 870

Proposta di direttiva

Articolo 4 – paragrafo 1 – comma 1 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

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