



Consiglio
dell'Unione europea

Bruxelles, 1° giugno 2017
(OR. en)

9671/17

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

**TRANS 215
SOC 441
EMPL 342
MI 456
COMPET 450
CODEC 926**

PROPOSTA

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	1° giugno 2017
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2017) 278 final
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

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2017) 278 final.

All.: COM(2017) 278 final



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 31.5.2017
COM(2017) 278 final

2017/0121 (COD)

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

{SWD(2017) 184 final}

{SWD(2017) 185 final}

{SWD(2017) 186 final}

{SWD(2017) 187 final}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

- **Motivi e obiettivi della proposta**

Nel settore del trasporto su strada le norme sociali dell'Unione contribuiscono a conseguire gli obiettivi politici di migliorare le condizioni di lavoro dei conducenti, garantire una concorrenza più equa tra imprese di trasporto su strada e migliorare la sicurezza stradale per tutti gli utenti della strada. Adattare le norme alle esigenze del settore, e renderne più facile, uniforme ed efficiente l'applicazione sono aspetti fondamentali della strategia della Commissione per integrare ulteriormente il mercato dei trasporti su strada nell'UE e per creare un settore equo, sicuro e sostenibile dal punto di vista sociale, come delineato nel Libro bianco sui trasporti del 28 marzo 2011¹.

Le principali norme sociali applicabili ai trasporti su strada comprendono disposizioni sull'organizzazione dell'orario di lavoro dei conducenti di cui alla direttiva 2002/15/CE², le norme minime per l'applicazione di cui alla direttiva 2006/22/CE, le norme in materia di periodi di guida, interruzioni e periodi di riposo di cui al regolamento (CE) n. 561/2006³ e le disposizioni in materia di distacco dei lavoratori di cui alla direttiva 96/71/CE⁴ e alla direttiva 2014/67/UE⁵. Tali atti giuridici rientrano in un più ampio sforzo volto a migliorare le condizioni di lavoro dei conducenti, garantire una concorrenza leale tra i trasportatori e migliorare la sicurezza sulle strade europee, nonché a garantire un equilibrio tra la protezione sociale dei conducenti e la libertà dei trasportatori di fornire servizi transfrontalieri.

Una valutazione ex post della legislazione sociale nel settore dei trasporti su strada e della sua attuazione, eseguita nel periodo 2015-2017⁶ nell'ambito del programma sull'adeguatezza della regolamentazione (REFIT), ha concluso che l'attuale normativa non affronta in modo efficace ed efficiente i rischi di deterioramento delle condizioni di lavoro dei conducenti e le distorsioni della concorrenza a causa di carenze nel quadro giuridico. Alcune norme sono poco chiare, inadeguate o difficili da attuare e da rispettare, di conseguenza le norme comuni sono attuate in modo diverso tra gli Stati membri, creando il rischio di frammentazione del mercato interno.

Dall'analisi dei problemi sul terreno emerge, in particolare, che le differenze nell'interpretazione e nell'applicazione delle direttive 96/71/CE e 2014/67/UE al settore del trasporto su strada devono essere affrontati con urgenza. La valutazione d'impatto che accompagna la presente proposta conclude che le disposizioni in materia di distacco e i requisiti amministrativi non sono adeguati all'elevato grado di mobilità che caratterizza il lavoro dei conducenti nei trasporti internazionali su strada. Ciò causa oneri normativi sproporzionati per i trasportatori e crea ostacoli ingiustificati alla fornitura di servizi transfrontalieri. Le difficoltà giuridiche e pratiche nell'applicazione delle norme in materia di

¹ COM(2011)144 definitivo

² GU L 80 del 23.3.2002, pag. 35.

³ GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1.

⁴ GU L 18 del 21.1.1997, pag. 1.

⁵ GU L 159 del 28.5.2014, pag. 11.

⁶ La valutazione ex post ha riguardato il regolamento (CE) n. 561/2006 sui tempi di guida, le interruzioni e i periodi di riposo, la direttiva 2006/22/CE sull'applicazione delle disposizioni del suddetto regolamento e della direttiva 2002/15/CE concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro dei lavoratori che effettuano operazioni mobili di autotrasporto.

distacco nel settore dei trasporti su strada è stato sottolineato nel considerando 10 della proposta della Commissione dell'8 marzo 2016⁷ di modifica della direttiva 96/71/CE: *A motivo dell'elevato grado di mobilità che caratterizza il lavoro nel settore del trasporto internazionale su strada, l'attuazione della direttiva sul distacco dei lavoratori solleva particolari problematiche e difficoltà di natura giuridica (specialmente se il collegamento con lo Stato membro interessato è insufficiente). Sarebbe maggiormente opportuno affrontare tali problematiche mediante una legislazione settoriale, accompagnata da altre iniziative dell'UE finalizzate a migliorare il funzionamento del mercato interno del trasporto su strada.*

La presente proposta prevede un approccio globale per affrontare i rischi di inadeguatezza delle condizioni di lavoro dei conducenti, incluse le condizioni di lavoro e di occupazione, e allo stesso tempo mitiga gli eccessivi oneri normativi che gravano sui trasportatori, evitando distorsioni della concorrenza. L'obiettivo generale è quello di garantire un adeguato equilibrio tra le condizioni di lavoro dei conducenti e la libertà di prestare servizi transfrontalieri per i trasportatori.

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

La presente proposta rientra in una più ampia revisione attualmente in corso della normativa in materia di trasporto su strada. Essa è strettamente connessa a un'iniziativa volta a migliorare la chiarezza e l'adeguatezza delle norme in materia di tempi di guida, interruzioni e periodi di riposo di cui al regolamento (CE) n. 561/2006 e quelle sull'utilizzo dei tachigrafi di cui al regolamento (UE) n. 165/2014. Riguarda inoltre l'attuale revisione delle norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada [regolamento (CE) n. 1071/2009], delle norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada [regolamento (CE) n. 1072/2009] e delle norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus [regolamento (CE) n. 1073/2009]. Le norme sociali e di mercato costituiscono un quadro giuridico coerente e di vasta portata e la loro attuazione uniforme ed efficace è fondamentale per costituire un settore dei trasporti su strada equo, sicuro e sostenibile dal punto di vista ambientale e sociale. Nessuna di tali iniziative può risolvere efficacemente da sola gli attuali problemi sociali e di mercato.

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

La proposta contribuisce a due delle priorità della Commissione, ossia creare un mercato interno più profondo e più equo e stimolare gli investimenti allo scopo di favorire l'occupazione e la crescita. Essa è coerente con le azioni di lotta all'ingiustizia sociale e alla concorrenza sleale e con le azioni intese a creare un quadro sociale che favorisca nuove opportunità di lavoro e condizioni imprenditoriali eque.

Uno degli obiettivi della proposta è garantire condizioni di lavoro dignitose e un'adeguata protezione sociale. È pertanto in linea con l'obiettivo dell'Agenda sociale della Commissione e con l'iniziativa sulla creazione di un pilastro europeo dei diritti sociali. È inoltre coerente con la Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, il cui articolo 31 prevede, in particolare, il diritto a periodi di riposo giornalieri e settimanali.

La proposta contribuisce al programma REFIT riducendo gli oneri normativi, semplificando e adeguando determinate norme alle esigenze specifiche del settore. Consente inoltre

⁷ COM(2016) 128 final.

un'applicazione più efficiente delle norme grazie al migliore impiego degli strumenti e dei sistemi di controllo esistenti.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

• Base giuridica

La presente proposta modifica la direttiva 2006/22/CE e stabilisce norme settoriali in materia di distacco dei lavoratori in relazione alle direttive 96/71/CE e 2014/67/UE.

La direttiva 2006/22/CE si basa sull'attuale articolo 91, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) e tale disposizione dovrebbe costituire la base per la sua modifica.

Le direttive 96/71/CE e 2014/67/UE sono fondate sull'(attuale) articolo 53, paragrafo 1 del TFUE. Tuttavia le norme proposte riguardano esclusivamente le situazioni specifiche connesse alla fornitura di servizi di trasporto, di conseguenza è opportuno basarle sull'articolo 91, paragrafo 1, del TFUE.

• Sussidiarietà

A norma dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera g), del TFUE, nel settore dei trasporti l'UE condivide la competenza normativa con gli Stati membri; le norme esistenti tuttavia possono essere modificate unicamente dal legislatore dell'UE.

Le carenze dell'attuale normativa inducono gli Stati membri ad attuare e a far rispettare le disposizioni dell'UE in materia sociale in modo diverso, comprese quelle sul distacco dei lavoratori. Il ricorso a orientamenti o all'autoregolamentazione da parte degli Stati membri non sarebbe sufficiente per garantire che le disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada siano applicate in modo coerente e rispettate in tutta l'Unione. Per questo motivo un'azione a livello dell'UE è giustificata.

• Proporzionalità

La proposta non va oltre quanto necessario per affrontare i problemi individuati relativi alle condizioni di lavoro inadeguate per i conducenti e le distorsioni della concorrenza tra trasportatori.

Come indicato nella sezione 7.2 della valutazione d'impatto, la proposta presenta l'opzione ritenuta la più adeguata e proporzionata, garantendo l'equilibrio tra il miglioramento delle condizioni di lavoro dei conducenti, riducendo gli oneri normativi per i trasportatori e applicando le norme efficacemente al di là delle frontiere.

La proposta si concentra sulla semplificazione e la chiarificazione di talune norme in modo da rispondere alle esigenze del settore. La proposta evita gli oneri amministrativi inutili a carico dei trasportatori e garantisce che le disposizioni relative alla cooperazione amministrativa e all'assistenza reciproca tra gli Stati membri siano proporzionate. Secondo le conclusioni della valutazione d'impatto le misure previste non avranno un impatto sproporzionato sulle PMI.

- **Scelta dell'atto giuridico**

La proposta apporta un numero limitato di modifiche alla direttiva 2006/22/CE e stabilisce norme settoriali in materia di distacco dei lavoratori nel settore dei trasporti su strada in relazione alle direttive 96/71/CE e 2014/67/UE, pertanto lo strumento scelto è una direttiva.

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

- **Valutazioni ex post / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente**

La direttiva 2006/22/CE sull'applicazione, unitamente al regolamento (CE) n. 561/2006 sui tempi di guida e la direttiva 2002/15/CE sull'orario di lavoro, sono stati oggetto di un'ampia valutazione ex post realizzata nel periodo 2015-2017⁸. Tale valutazione è stata confermata da uno studio esterno⁹.

I principali problemi individuati sono i seguenti:

- interpretazione e applicazione divergente delle disposizioni sulla registrazione dei periodi in cui il conducente non è sul veicolo;
- violazione delle norme in materia di orario di lavoro e conseguenti orari di lavoro eccessivi e accumulo di fatica per i conducenti con effetti negativi sulla salute e sulla sicurezza dei conducenti e stradale;
- carenze nell'applicazione delle disposizioni in materia di orario di lavoro e mancanza di uniformità dei dati sul monitoraggio e sui controlli della conformità;
- cooperazione amministrativa e assistenza reciproca tra gli Stati membri insufficienti, il che ostacola l'applicazione sistematica delle norme UE;
- sistemi nazionali di classificazione del rischio delle imprese di trasporto non omogenei, il che ostacola lo scambio di informazioni e il confronto dei dati nella prospettiva di controlli efficaci;
- un uso insufficiente dei dati dei sistemi classificazione del rischio che ostacola l'applicazione efficace di controlli mirati;
- rischi non affrontati di deterioramento delle condizioni di lavoro a causa di una retribuzione inadeguata e un insufficiente livello di protezione sociale dei conducenti che lavorano per lunghi periodi al di fuori del paese della sede di servizio.

Le disposizioni in materia di distacco dei lavoratori non sono state trattate esplicitamente in tale valutazione REFIT. Le difficoltà connesse all'applicazione di misure nazionali divergenti in materia di distacco dei lavoratori nel settore dei trasporti su strada dimostrano tuttavia che le norme generali in materia di distacco non sono adatte al settore dei trasporti su strada a causa dell'elevata mobilità della sua forza lavoro e che le prescrizioni amministrative sono eccessivamente onerose e limitano quindi la libertà di fornire servizi transfrontalieri.

⁸ Cfr. la nota 1.

⁹ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>

• **Consultazioni dei portatori di interessi**

Per preparare la presente proposta si sono tenute ampie consultazioni dei portatori di interessi, nel rispetto delle prescrizioni minime per tali consultazioni stabilite nella comunicazione della Commissione dell'11 dicembre 2002 [COM(2002) 704 definitivo].

Tutti i gruppi pertinenti di portatori di interessi hanno contribuito al processo di consultazione: autorità nazionali, autorità nazionali preposte all'applicazione delle norme, associazioni rappresentanti i trasportatori su strada di merci e passeggeri, spedizionieri, speditori, PMI, sindacati, conducenti e altri lavoratori del settore dei trasporti su strada. In particolare, le parti sociali europee sono state ampiamente consultate durante l'intero processo. A tal fine sono stati usati vari metodi aperti e mirati:

- una conferenza ad alto livello su "un'agenda sociale per i trasporti", tenutasi il 4 giugno 2015, che ha introdotto un ampio dibattito sugli aspetti sociali del settore dei trasporti su strada; l'evento ha riunito ha richiamato 350 partecipanti: decisori politici, esperti del settore dei trasporti e parti sociali;
- seminari alla fine del 2015 che hanno riunito i portatori d'interesse del settore, i rappresentanti degli Stati membri e le parti sociali a livello dell'UE. Le discussioni si sono incentrate sul funzionamento della legislazione sociale e sul mercato interno nel settore dei trasporti su strada;
- un convegno sui trasporti su strada tenutosi il 19 aprile 2016 con un workshop dedicato al mercato interno e agli aspetti sociali del trasporto su strada. Il convegno ha visto la partecipazione di circa 400 persone, in particolare rappresentanti degli Stati membri, membri del Parlamento europeo e importanti portatori d'interessi che hanno discusso gli obiettivi e la portata delle iniziative programmate in materia di trasporti su strada;
- cinque indagini specialmente concepite che sono state condotte per raccogliere le opinioni dei ministeri dei trasporti nazionali (sull'attuazione e l'interpretazione delle norme), delle autorità preposte all'applicazione (sulla prassi di applicazione e i relativi costi e benefici), delle imprese (psull'impatto della normativa sui trasportatori), dei sindacati (sull'impatto della legislazione sui conducenti) e di altri portatori d'interessi quali le associazioni di categoria (su una visione trasversale degli effetti della legislazione). In totale sono pervenute 1 441 risposte, di cui 1 269 provenienti da imprese di trasporti su strada;
- sono stati intervistati 90 portatori interessati (di cui 37 conducenti) per raccogliere informazioni sulle loro esperienze del funzionamento e dell'efficacia dell'applicazione delle norme e sui problemi di conformità.
- una consultazione pubblica¹⁰ tra il 5 settembre e l'11 dicembre 2016 per definire il problema e individuare possibili soluzioni. Delle 1 378 risposte 1209 sono pervenute da conducenti, operatori del settore, speditori, spedizionieri e 169 da autorità nazionali, organismi preposti all'applicazione, organizzazioni dei lavoratori e associazioni di settore;
- un'indagine mediante lo "SME panel" che si è svolta tra il 4 novembre 2016 e il 4 gennaio 2017. Le 109 risposte pervenute hanno fornito pareri sugli obiettivi della revisione del quadro giuridico e sulle possibili soluzioni;

¹⁰ Summary of findings http://ec.europa.eu/transport/modes/road/consultations/2016-social-legislation-road_en

- Un'indagine online dei conducenti (le 345 risposte pervenute hanno fornito pareri sulle potenziali misure, anche se 140 risposte sono pervenute dai Paesi Bassi e 127 dal Regno Unito); un'indagine tra le autorità nazionali e gli organismi nazionali responsabili dell'applicazione (41 risposte provenienti da 27 Stati membri dell'UE, dalla Norvegia e dalla Svizzera), e un'indagine tra i trasportatori (73 risposte, ma nemmeno in questo caso erano pienamente rappresentative in quanto 58 risposte provenivano dall'Ungheria);
- alcune interviste con 7 imprese di trasporto, 9 associazioni nazionali di settore, 9 autorità nazionali, 4 organizzazioni sindacali nazionali e 6 parti sociali europee.

Le parti sociali europee inoltre sono state regolarmente informate e consultate nel corso di vari incontri bilaterali con la Commissione e in occasione delle riunioni periodiche del comitato di dialogo sociale settoriale dei trasporti stradali e del gruppo di lavoro delle parti sociali.

Le attività di consultazione hanno confermato che i problemi principali sono i seguenti: 1) condizioni di lavoro dei conducenti inadeguate; 2) distorsioni della concorrenza tra trasportatori; e 3) oneri normativi per i trasportatori e per gli Stati membri. Le principali questioni giuridiche alla base di tali sfide sono: norme sociali poco chiare o inadeguate, un'attuazione divergente delle norme, un'applicazione inefficace e un'insufficiente cooperazione amministrativa tra gli Stati membri.

Per quanto riguarda il progetto di misure strategiche, tutti i portatori d'interessi hanno appoggiato il rafforzamento dell'applicazione delle norme e della cooperazione tra gli organismi preposti a tale applicazione, anche se alcune autorità nazionali di controllo hanno sollevato preoccupazioni circa il possibile aumento dei costi del controllo. In particolare, le misure volte ad armonizzare i sistemi nazionali di classificazione del rischio e a concedere l'accesso in tempo reale ai dati di tali sistemi sono state sostenute dalle autorità nazionali e dagli organismi dell'UE preposti all'applicazione delle norme (un sostegno di oltre il 70%).

I portatori d'interesse avevano opinioni contrastanti sui progetti di misure relative alle condizioni di distacco nel settore dei trasporti su strada; gli Stati membri UE-13 e i trasportatori hanno sostenuto la misura con riserve (una soglia temporale non dovrebbe essere troppo bassa), mentre i sindacati hanno ritenuta la misura pregiudizievole per i conducenti. Gli Stati membri UE-15 e i trasportatori avevano opinioni divergenti. La misura sulla riduzione degli oneri amministrativi in sede di applicazione delle norme relative al distacco nel settore dei trasporti su strada è stata preferita da una maggioranza di tutti i gruppi di portatori d'interesse, ad eccezione dei sindacati.

- **Assunzione e uso di perizie**

La Commissione si è avvalsa di contraenti esterni che a giugno 2016 hanno svolto uno studio di conferma della valutazione ex post¹¹ e un secondo studio di conferma della valutazione d'impatto, completata a maggio 2017.

- **Valutazione d'impatto**

L'iniziativa trova conferma in una valutazione d'impatto che ha ricevuto il parere positivo, con raccomandazioni, del comitato per il controllo normativo. Tutte le principali osservazioni del

¹¹ Relazione finale: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>

comitato sono state prese in considerazione nella versione riveduta della valutazione d'impatto (si veda l'allegato 1).

Sono state esaminate quattro opzioni. Le prime tre opzioni sono cumulative in termini di aumento del livello di intervento normativo e di impatti previsti, mentre la quarta è orizzontale e le sue misure possono essere combinate con qualunque delle prime tre.

La prima opzione strategica mirava principalmente a chiarire il quadro giuridico e a migliorare la cooperazione tra le autorità di controllo. La seconda si è concentrata sul rafforzamento dell'applicazione e sul miglioramento dei modelli di organizzazione del lavoro per i lavoratori. La terza opzione proponeva modifiche sostanziali della normativa, in particolare il divieto di retribuzione basata sui risultati. La quarta comprendeva criteri e misure di applicazione specifiche per il distacco dei lavoratori nel settore dei trasporti su strada. Inoltre comprendeva varianti basate su soglie temporali: variante a) - 3 giorni - b) 5 giorni, c) - 7 giorni e d) - 9 giorni in totale per mese di calendario trascorsi sul territorio di uno Stato membro ospitante, oltre i quali si applicano al trasportatore di un altro paese le norme dello Stato membro ospitante in materia di retribuzione minima e ferie annuali.

L'opzione strategica 1 è apparsa come la meno efficace nell'affrontare l'incertezza giuridica e le disparità tra conducenti e trasportatori, principalmente a causa della natura facoltativa delle misure. Ciò aumenterebbe le preoccupazioni per il numero di misure nazionali con le quali conducenti e operatori si devono confrontare.

L'opzione strategica 3 potrebbe avere alcuni effetti collaterali negativi in termini di condizioni di lavoro dei conducenti nel settore del trasporto passeggeri, in quanto la misura sul rinvio del riposo settimanale potrebbe aumentare l'indice di fatica del 20-33 % e i rischi per la sicurezza stradale del 4 - 5 %. Tale aumento della fatica e del rischio sarebbe accompagnata da una riduzione tra il 3 % e il 5 % dei costi di conformità per i trasportatori.

L'opzione strategica 2 presenta il maggior numero di effetti positivi in termini di miglioramento delle condizioni di lavoro per i conducenti (riducendo l'indice di fatica del 28 % e i periodi di assenza da casa del 43 % per i conducenti dell'UE-13 e del 16 % per quelli dell'UE-15). Nello stesso tempo contribuisce a ridurre le distorsioni della concorrenza e a migliorare la sicurezza stradale grazie alle misure che rendono sistematica e più efficiente l'applicazione delle norme e riducendo in certa misura gli oneri amministrativi per le autorità nazionali e per le imprese di trasporti.

Per quanto riguarda l'opzione orizzontale (PS4) relativa al distacco dei lavoratori, i costi di adeguamento alla normativa per i trasportatori sono più bassi in presenza di una soglia più elevata a causa di un numero ridotto di viaggi che rientrano nel campo d'applicazione delle norme in materia di salario minimo. D'altro canto, una soglia temporale inferiore coprirebbe un più ampio gruppo di conducenti coinvolti nella prestazione transfrontaliera di servizi di trasporto su strada, con maggiori effetti complessivamente positivi in termini di miglioramento delle condizioni sociali e di lavoro dei conducenti e dell'attrattiva della professione.

I significativi risparmi stimati per i trasportatori risultano principalmente dall'opzione 4, in particolare dalle misure relative alle prescrizioni amministrative e di controllo. Tali risparmi si aggirano su 785 milioni di EUR all'anno in spese amministrative. Non è stato possibile quantificare i risparmi derivanti dall'opzione 2. Si prevede tuttavia una riduzione delle violazioni e pertanto dei costi di non conformità. Inoltre essi consentono una maggiore

efficienza delle operazioni di trasporto e offrono un incentivo ai conducenti per rientri presso il proprio domicilio più frequenti. Si prevedono tuttavia costi di attuazione leggermente più elevati per le autorità nazionali (tra l'1,3 % e l'8 %), in particolare per quanto riguarda il controllo del rispetto delle regole sull'orario di lavoro.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

La proposta persegue l'obiettivo REFIT di migliorare l'efficacia della legislazione e ridurre gli oneri normativi che gravano sulle imprese. Ciò si esplica soprattutto mediante la semplificazione e l'adeguamento delle norme alle esigenze specifiche del settore e l'uso più efficace e uniforme degli strumenti di applicazione e delle banche dati. Sebbene sia previsto un leggero aumento dei costi di attuazione per le autorità nazionali, tale aumento è tuttavia giustificato dal miglioramento delle condizioni di lavoro dei conducenti e delle condizioni imprenditoriali per i trasportatori, che consentono risparmi in termini di costi di non conformità. La proposta consentirà inoltre un'applicazione più efficiente, ad esempio aumentando l'uso di sistemi di classificazione del rischio per effettuare controlli mirati presso trasportatori inadempienti. La proposta non concede deroghe alle microimprese perché comporterebbero un rischio di disparità nelle condizioni di concorrenza e di lavoro.

Diritti fondamentali

La proposta contribuisce agli obiettivi della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, in particolare dell'articolo 31 che sancisce il diritto a condizioni di lavoro giuste ed eque.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

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

5. ALTRI ELEMENTI

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

Il monitoraggio dell'evoluzione, in particolare della quantità, del tipo e della frequenza delle infrazioni alle disposizioni in materia sociale sarà effettuato mediante una combinazione di relazioni nazionali sullo stato di attuazione e l'analisi dei dati raccolti dagli organismi dell'UE preposti all'applicazione delle norme. I problemi di attuazione e applicazione sono regolarmente monitorati e valutati dal comitato dei trasporti stradali. Le informazioni sul distacco sono raccolte dalle banche dati nazionali, che si basano sul modulo A1: una dichiarazione secondo la quale il lavoratore distaccato rimane coperto dal sistema di sicurezza sociale del paese di origine.

Altri sviluppi del mercato e il loro potenziale impatto sulle condizioni di lavoro e sulle condizioni di concorrenza viene valutato utilizzando i dati pertinenti raccolti nell'ambito di altre iniziative, in particolare la revisione del regolamento sull'accesso al mercato del trasporto internazionale di merci.

- **Documenti esplicativi**

La presente proposta modifica due direttive vigenti in misura limitata e stabilisce norme specifiche in relazione alle altre due direttive in vigore. Non si ritengono necessari documenti esplicativi riguardanti il recepimento.

- **Possibile modifica della direttiva 2002/15/CE**

In virtù dell'articolo 154 del TFUE, che prevede la consultazione delle parti sociali a livello europeo su questioni riguardanti l'occupazione e gli affari sociali di cui all'articolo 153 del trattato, la Commissione avvierà un processo di consultazione per ottenere il parere delle parti sociali sul possibile orientamento di un'azione dell'Unione in merito alla direttiva 2002/15/CE, che fa parte del quadro giuridico delle disposizioni sociali nel settore dei trasporti su strada.

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

Gli elementi principali della proposta sono i seguenti.

Direttiva 2006/22/CE

L'articolo 1 modifica la direttiva 2006/22/CE come segue:

Articolo 1 - Oggetto

L'articolo 1 è stato modificato per chiarire che le prescrizioni di applicazione di cui alla presente direttiva si applicano anche per monitorare la conformità alla direttiva 2002/15/CE.

Articolo 2 - Sistemi di controllo

L'articolo 2, paragrafo 1, secondo comma è modificato in modo da includere nei controlli effettuati dagli Stati membri il controllo del rispetto delle disposizioni in materia di orario di lavoro contenute nella direttiva 2002/15/CE.

L'articolo 2, paragrafo 3, specifica che il numero minimo di controlli del rispetto delle disposizioni del regolamento (CE) n. 561/2006 comprende i controlli sul rispetto della direttiva 2002/15/CE.

L'articolo 2, paragrafo 4, impone che le informazioni trasmesse dagli Stati membri alla Commissione sui risultati dei controlli su strada e presso i locali delle imprese includano i controlli sul rispetto della direttiva 2002/15/CE.

Articolo 6 - Controlli nei locali delle imprese

L'articolo 6, paragrafo 1, specifica che le gravi infrazioni che danno luogo a controlli presso i locali delle imprese di trasporto stradale comprendono anche le violazioni della direttiva 2002/15/CE.

Articolo 7 - Collegamento intracomunitario

All'articolo 7, paragrafo 1, è inserita la lettera d) per imporre l'obbligo alle autorità nazionali designate di scambiare informazioni sull'attuazione della presente direttiva e della direttiva 2002/15/CE.

Articolo 8 - Scambio di informazioni

L'articolo 8 è modificato al fine di estendere la cooperazione amministrativa e l'assistenza reciproca tra gli Stati membri. L'articolo 8, paragrafo 1, è modificato al fine di precisare che

lo scambio di informazioni tra le autorità nazionali designate riguarda anche l'attuazione della direttiva 2002/15/CE e del regolamento (CE) n. 561/2006. All'articolo 8, è inserito il paragrafo 1 *bis*, per fissare i termini entro cui un'autorità dello Stato membro deve rispondere alle richieste di informazioni provenienti da altri Stati membri.

Articolo 9 - Sistema di classificazione del rischio

L'articolo 9 è modificato per migliorare la coerenza e l'efficacia dei sistemi nazionali di classificazione del rischio. All'articolo 9, paragrafo 1, è aggiunto un secondo paragrafo che impone alla Commissione di istituire una formula uniforme per calcolare il fattore di rischio per le imprese di trasporto; esso specifica inoltre i criteri da prendere in considerazione ai fini della determinazione di tale formula, compreso l'uso del tachigrafo "intelligente". L'articolo 9, paragrafo 2, è modificato per incoraggiare gli Stati membri a discutere le norme per l'esecuzione di ulteriori controlli nei locali delle imprese di trasporto su strada che presentano un fattore di rischio elevato. All'articolo 9, è aggiunto il paragrafo 4 per precisare che i dati nel sistema di classificazione del rischio devono essere messi a disposizione delle autorità di controllo. All'articolo 9, è aggiunto il paragrafo 5 per imporre agli Stati membri l'obbligo di mettere a disposizione degli altri Stati membri che ne fanno richiesta le informazioni del sistema nazionale di classificazione dei rischi .

Articolo 11 - Migliori pratiche

All'articolo 11, è aggiunto il paragrafo 3 che impone alla Commissione di definire un approccio comune per la registrazione e il controllo dei periodi di lavoro diversi dai periodi di guida, quando il conducente non è sul veicolo e, quindi, non ha potuto effettuare le necessarie registrazioni nel tachigrafo.

Allegato 1

Alla parte A è aggiunto il punto 6 al fine di estendere il campo di applicazione dei controlli su strada in modo da includere i controlli del rispetto dei limiti all'orario di lavoro settimanale. Alla parte B è aggiunto il punto 4 al fine di estendere il campo di applicazione dei controlli effettuati nei locali delle imprese di trasporto e includervi i controlli dell'orario di lavoro settimanale, le interruzioni e le disposizioni relative al lavoro notturno di cui alla direttiva 2002/15/CE.

Disposizioni specifiche in materia di distacco dei lavoratori nel settore dei trasporti su strada che prevalgono rispetto a talune disposizioni della direttiva 96/71/CE e della direttiva 2014/67/UE

Articolo 2, paragrafo 1

All'articolo 2, il paragrafo 1 illustra gli obiettivi delle norme che stabiliscono regole specifiche per il distacco nel settore dei trasporti su strada che prevalgono sulle disposizioni pertinenti nelle direttive 96/71/CE e direttiva 2014/67/UE.

Articolo 2, paragrafi 2 e 3

All'articolo 2, il paragrafo 2 specifica il periodo minimo di distacco al di sotto del quale non sono applicabili alle operazioni di trasporto internazionale su strada le norme dello Stato membro ospitante riguardanti le tariffe minime salariali e le ferie retribuite. Tale soglia temporale non si applica ai trasporti di cabotaggio, 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. Il paragrafo 3 spiega inoltre il metodo di calcolo di tali periodi di distacco.

Articolo 2, paragrafo 4

All'articolo 3, i paragrafi 4 e 5 definiscono le prescrizioni amministrative specifiche e le misure di controllo per verificare il rispetto delle disposizioni in materia di distacco dei lavoratori nel settore dei trasporti su strada.

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

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹²,

visto il parere del Comitato delle regioni¹³,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (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.
- (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.
- (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.
- (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

¹² GU C del , pag. .

¹³ GU C del , pag. .

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.

- (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.
- (6) La cooperazione amministrativa tra Stati membri nell'ambito dell'attuazione delle norme sociali nel settore dei trasporti su strada si è rivelata insufficiente, rendendo più difficile, inefficace e incoerente l'applicazione transfrontaliera delle norme. È pertanto necessario stabilire un quadro per una comunicazione efficace e un'assistenza reciproca, compreso lo scambio di dati sulle infrazioni e informazioni sulle buone pratiche in materia di applicazione.
- (7) Al fine di migliorare ulteriormente l'efficacia, l'efficienza e la coerenza dell'applicazione, è opportuno definire le caratteristiche e l'utilizzo degli attuali sistemi nazionali di classificazione del rischio. L'accesso ai dati contenuti nei sistemi di classificazione del rischio consentirebbe controlli più mirati presso i trasportatori inadempienti e una formula uniforme per la valutazione del rischio di un'impresa di trasporto dovrebbe contribuire a un più equo trattamento dei trasportatori in occasione dei controlli.
- (8) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione della direttiva 2006/22/CE, dovrebbero essere attribuite alla Commissione competenze di esecuzione. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011¹⁴.
- (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 sull'occupazione.

¹⁴ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

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).

- (10) Nella sua proposta dell'8 marzo 2016¹⁷ per la revisione della direttiva 96/71/CE, la Commissione ha riconosciuto che l'attuazione della direttiva solleva particolari problemi e difficoltà di natura giuridica nel settore ad elevata mobilità dei trasporti su strada e ha indicato che tali questioni dovrebbero essere affrontate mediante normative settoriali specifiche per il settore dei trasporti su strada.
- (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.
- (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. 1072/2009¹⁸ e n. 1073/2009¹⁹, 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.
- (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.
- (14) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la direttiva 2006/22/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

La direttiva 2006/22/CE è così modificata:

- 1) il titolo è sostituito dal seguente:

"Direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 e della

¹⁷ COM(2016) 128 final.

¹⁸ Regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 72).

¹⁹ Regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 88).

direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio";

2) L'articolo 1 è sostituito dal seguente:

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

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

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

3) l'articolo 2 è così modificato:

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

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

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

"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."

c) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

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

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

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

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

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

6) l'articolo 8 è così modificato:

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

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

b) è inserito il seguente paragrafo 1 *bis*:

"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.

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

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.";

7) l'articolo 9 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

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

La 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 state 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.";

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

c) sono aggiunti i seguenti paragrafi 4 e 5:

"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.

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.";

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

"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 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.";

9) l'allegato I è così modificato:

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

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

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

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

Articolo 2

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

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.

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

- a) un periodo di lavoro giornaliero inferiore a sei ore, trascorso nel territorio di uno Stato membro ospitante, è considerato come una mezza giornata;

- 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;
 - 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.
4. Gli Stati membri possono imporre solo gli obblighi amministrativi e le misure di controllo seguenti:
- 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:
 - i) l'identità del trasportatore su strada;
 - ii) i recapiti di un gestore dei trasporti o di altre persone di contatto nello Stato membro di stabilimento con l'incarico di assicurare i contatti con le autorità competenti nello Stato membro ospitante in cui i servizi sono prestati e di inviare e ricevere documenti o comunicazioni;
 - iii) il numero previsto e l'identità dei lavoratori distaccati;
 - iv) la durata, la data di inizio e di fine distacco previste;
 - v) il numero di targa dei veicoli usati durante il periodo di distacco;
 - vi) il tipo di servizi di trasporto, vale a dire il trasporto di merci, il trasporto di passeggeri, il trasporto internazionale, il trasporto di cabotaggio;
 - 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;
 - 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;
 - d) l'obbligo per il conducente di conservare e mettere a disposizione, su richiesta in sede di controllo su strada, su carta o in formato elettronico, una copia del contratto di lavoro o di un documento equivalente ai sensi dell'articolo 3 della direttiva 91/533/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).

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

Articolo 3

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

Articolo 4

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

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

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

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

Articolo 5

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

Articolo 6

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Parlamento europeo
Il presidente*

*Per il Consiglio
Il presidente*