



**CONSIGLIO  
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 29 maggio 2007 (09.07)  
(OR. en)**

**10092/07**

**Fascicolo interistituzionale:  
2007/0099(COD)**

**TRANS 189  
CODEC 599**

**PROPOSTA**

---

Mittente: Commissione

Data: 24 maggio 2007

---

Oggetto: Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che  
fissa norme comuni per l'accesso al mercato del trasporto internazionale  
di merci su strada

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, la proposta della Commissione inviata con lettera del Signor Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, presso il Segretariato generale della Commissione europea, al Signor Javier SOLANA, Segretario Generale/Alto Rappresentante.

All.: COM(2007) 265 definitivo



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 23.5.2007  
COM(2007) 265 definitivo

2007/0099(COD)

Proposta di

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**che fissa norme comuni per l'accesso al mercato del trasporto internazionale di merci su  
strada**

**(rifusione)**

(presentata dalla Commissione)

{SEC(2007) 635}  
{SEC(2007) 636}

## RELAZIONE

### **1. CONTESTO DELLA PROPOSTA**

#### **1.1. Motivazioni e obiettivi della proposta**

La direttiva 96/26/CE riguardante l'accesso alla professione di trasportatore su strada, il regolamento (CEE) n. 881/92, il regolamento (CEE) n. 3118/93, il regolamento (CEE) n. 684/92 e il regolamento (CE) n. 12/98 relativi all'accesso al mercato del trasporto su strada costituiscono i pilastri su cui si fonda il mercato interno del trasporto stradale.

Questo contesto normativo ha permesso uno sviluppo equilibrato del mercato interno. La direttiva ha prescritto requisiti minimi di qualità che è necessario soddisfare per accedere alla professione, mentre i quattro regolamenti hanno liberalizzato il trasporto internazionale di merci su strada e i servizi occasionali di trasporto passeggeri e hanno istituito condizioni di concorrenza regolamentata fra i servizi regolari di trasporto di viaggiatori e per le operazioni di cabotaggio nel trasporto merci da parte di trasportatori non residenti. Gli operatori hanno sviluppato e diversificato l'offerta di servizi, rispondendo meglio alle esigenze dei clienti del "*just in time*" o proponendo servizi specifici. Nel complesso, il settore ha iniziato a muoversi verso il consolidamento su un mercato in continua espansione.

Tuttavia, l'esperienza mostra che alcune disposizioni di questo quadro legislativo sono applicate e fatte rispettare in misura diseguale a causa di disposizioni imprecise o incomplete. Nel caso del trasporto su strada di merci, questo vale per il regolamento (CEE) n. 881/92, il regolamento (CEE) n. 3118/93 e la direttiva 2006/94/CE (che costituisce la codifica della prima direttiva del Consiglio del 23 luglio 1962). Su alcuni aspetti gli autotrasportatori devono applicare regolamentazioni nazionali diverse e scontano la conseguente incertezza normativa: queste situazioni possono generare costi aggiuntivi quando essi operano in diversi Stati membri.

La rifusione di questi regolamenti intende quindi migliorare la chiarezza, la leggibilità e l'applicabilità delle norme vigenti.

#### **1.2. Contesto generale**

Il regolamento (CEE) n. 881/92 stabilisce la libertà del trasporto internazionale di merci su strada per conto terzi per le imprese titolari di una licenza comunitaria, mentre la prima direttiva del Consiglio identifica alcuni trasporti che sono esonerati da qualsiasi autorizzazione. Il regolamento (CEE) n. 3118/93 autorizza le imprese titolari di una licenza comunitaria rilasciata da uno Stato membro a fornire servizi di trasporto merci su strada in altri Stati membri a condizione che il servizio sia fornito in via temporanea. Le licenze comunitarie possono essere rilasciate esclusivamente a imprese stabilite in uno Stato membro che soddisfino i requisiti minimi di onorabilità, capacità finanziaria e idoneità professionale fissati dalla direttiva 96/26/CE.

Nel programma legislativo per il 2006 la Commissione ha annunciato l'intenzione di esaminare più attentamente le norme in questione e, se necessario, di semplificarle, chiarirle e facilitarne il controllo dell'applicazione. Dopo aver eseguito diversi studi, una consultazione pubblica e una valutazione di impatto, risulta che la mancanza di chiarezza o l'incompletezza

delle disposizioni vigenti genera incoerenze, difficoltà di controllo dell'attuazione e oneri amministrativi superflui nei settori seguenti:

- il campo di applicazione del regolamento sui trasporti da parte di operatori comunitari da e verso paesi terzi;
- le difficoltà di attuazione del concetto di "cabotaggio temporaneo"; nonostante una comunicazione interpretativa pubblicata nel 2005 fondata sulla definizione di "temporaneo" fornita dalla Corte di giustizia in relazione alla libertà dei servizi, le difficoltà persistono e gli Stati membri tendono ad applicare norme che sono divergenti, difficili da controllare o che impongono ulteriori oneri amministrativi;
- l'inefficacia dello scambio di informazioni fra Stati membri, sebbene sia già previsto dalle norme vigenti; di conseguenza, le imprese che operano sul territorio di uno Stato membro diverso dal loro Stato membro di stabilimento non hanno quasi timore di incorrere in sanzioni amministrative, per cui la concorrenza potrebbe essere distorta fra le imprese meno propense a rispettare le regole e le altre;
- L'eterogeneità dei vari documenti di controllo (licenza comunitaria, copie certificate e attestati di conducente) crea problemi durante le ispezioni a bordo strada e spesso causa perdite di tempo prezioso per gli operatori.

### **1.3. Disposizioni vigenti nel settore della proposta**

La proposta intende rivedere e consolidare il regolamento (CEE) n. 881/92, il regolamento (CEE) n. 3118/93 e la direttiva 2006/94/CE.

### **1.4. Coerenza con le altre politiche e gli obiettivi dell'Unione**

La proposta potenzia l'efficienza del mercato interno del trasporto su strada migliorando la certezza normativa, tagliando le spese amministrative e favorendo condizioni di concorrenza più eque. La proposta consente ai clienti del trasporto stradale – e quindi all'economia in generale, visto che il trasporto stradale svolge un ruolo fondamentale nelle catene di approvvigionamento e distribuzione dell'industria europea – di trarre maggiori vantaggi dal mercato interno. Di conseguenza, contribuisce al conseguimento degli obiettivi della strategia di Lisbona rafforzando la competitività dell'Europa.

Il nuovo regolamento contribuisce indirettamente a migliorare la sicurezza stradale controllando con maggiore efficacia le imprese che operano in vari Stati membri.

La presente proposta rientra nell'ambito del programma "Legiferare meglio" ed è coerente con l'impegno assunto dalla Commissione di semplificare e aggiornare la normativa europea. Particolare attenzione è stata rivolta a semplificare e migliorare la coerenza delle disposizioni del regolamento (CEE) n. 881/92 e del regolamento (CEE) n. 3118/93 con le disposizioni della direttiva 96/26/CE che stabilisce le condizioni di base per l'accesso alla professione e le modalità di controllo della loro applicazione.

## 2. CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONE DI IMPATTO

### 2.1. Consultazione delle parti interessate

#### Metodi di consultazione utilizzati, principali settori interessati e profilo generale dei partecipanti

Prima di elaborare la presente proposta è stata svolta una consultazione pubblica per raccogliere il maggior numero possibile di commenti e suggerimenti da parte di singoli individui e degli organismi interessati. La consultazione, organizzata congiuntamente a un'altra consultazione riguardante l'accesso alla professione, si è svolta mediante un questionario pubblicato su Internet e inviato a tutte le organizzazioni che rappresentano gli interessi fondamentali del settore a livello nazionale o europeo.

La Commissione ha ricevuto 67 contributi provenienti da autorità nazionali, associazioni internazionali e nazionali di operatori stradali, utenti e dipendenti del settore, vari gruppi di interesse e singole imprese. Il 5 settembre 2006 la Commissione ha discusso i temi fondamentali affrontati nella presente rifusione nell'ambito del dialogo sociale con le parti sociali. Il 7 novembre 2006 si è svolta a Bruxelles una riunione di consultazione con le parti interessate alla quale hanno partecipato delegazioni di 42 organizzazioni rappresentanti il settore e 37 osservatori appartenenti ad amministrazioni nazionali.

#### Sintesi delle risposte ricevute e misura in cui sono state prese in considerazione

In generale, i partecipanti alla consultazione concordano nel sottolineare la necessità di semplificare e chiarire ulteriormente la normativa che attualmente disciplina il mercato del trasporto di merci su strada. Un aspetto evidenziato ripetutamente è la necessità di favorire un'applicazione più semplice ed efficace delle norme vigenti, in particolare di quelle sull'accesso al mercato del trasporto di merci su strada. Le conclusioni che emergono chiaramente dalla consultazione sono le seguenti:

- il trasporto su strada di merci e di viaggiatori dovrebbe continuare a essere disciplinato da due regolamentazioni distinte. Si tratta di due tipi diversi di trasporto, che secondo le parti interessate non presentano tratti comuni sufficienti da autorizzarne l'integrazione in un unico testo giuridico.
- il giudizio è quasi unanime circa la necessità di trovare una definizione semplice, chiara e attuabile di cabotaggio. Non sorprende che le risposte siano molto divergenti quanto alla soluzione da adottare. Tuttavia, sembra raccogliere un ampio sostegno l'approccio che collega il cabotaggio ai viaggi internazionali, in modo da evitare i viaggi a vuoto.
- molti contributi hanno posto in evidenza la necessità di applicare correttamente le norme vigenti e di controllare che siano debitamente rispettate. Dovrebbe essere favorita una migliore cooperazione fra le autorità nazionali di controllo, che richiederebbe l'istituzione di un registro comunitario degli operatori titolari di licenza o una banca dati delle licenze comunitarie.
- i partecipanti si sono inoltre espressi nettamente a favore di un'ulteriore standardizzazione dei modelli di licenza comunitaria, delle copie certificate e degli attestati dei conducenti.

La sintesi delle risposte ricevute nell'ambito della consultazione pubblica, il testo completo delle singole risposte e il verbale dell'audizione del 7 novembre 2006 sono disponibili al sito seguente:

[http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/road\\_market\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/road_market_en.htm)

## **2.2. Raccolta e utilizzo delle competenze specialistiche**

La consultazione delle parti interessate ha ricevuto il contributo di un esperto indipendente, il professor Brian Bayliss, copresidente del Comitato di indagine sul trasporto stradale, il quale nel luglio 1994 ha elaborato una relazione dettagliata sullo stato di realizzazione del mercato interno del trasporto stradale di merci e sugli interventi ancora da realizzare per completarlo.

## **2.3. Valutazione di impatto**

La valutazione di impatto realizzata per elaborare la presente proposta si è basata sulla rifusione delle norme riguardanti l'accesso alla professione e l'accesso al mercato, tenendo conto degli stretti legami e delle sovrapposizioni fra i due settori.

La valutazione di impatto si basa su una serie di studi svolti nel 2004, 2005 e 2006<sup>1</sup> ed è stata elaborata nell'ambito di un contratto concluso con un consulente esterno. Durante l'esecuzione del contratto è stato assicurato uno scambio continuo di informazioni ai fini della valutazione di impatto per assicurare l'inclusione dei risultati nella rifusione proposta. È stato applicato il principio dell'analisi proporzionata e la valutazione si è concentrata sulle forme di impatto più significative e sugli effetti distributivi.

In totale sono state prese in considerazione cinque opzioni strategiche:

1. L'opzione "senza modifiche" lascerebbe inalterata l'attuale legislazione in materia di trasporto stradale. I problemi descritti all'inizio del presente documento rimarrebbero tali e, anzi, si aggraverebbero.
2. L'opzione "semplificazione tecnica ma non regolamentare" comporterebbe esclusivamente una fusione dei due regolamenti e della direttiva. Questa opzione sarebbe molto semplice da attuare ma non risolverebbe il problema della definizione poco chiara di "cabotaggio" e delle norme nazionali divergenti. Le uniche modifiche sostanziali sarebbero apportate per uniformare determinati documenti di controllo. I costi amministrativi sarebbero leggermente ridotti ma i problemi principali individuati all'inizio del presente documento continuerebbero a sussistere.
3. L'opzione "armonizzazione" contribuirebbe a stabilire condizioni più eque di concorrenza, favorirebbe il rispetto della normativa del trasporto stradale e migliorerebbe il livello medio delle qualifiche professionali nel settore. Permetterebbe di applicare una definizione di "cabotaggio" chiara e di facile applicazione e di migliorare sensibilmente le regole di conformità e di controllo dell'attuazione. I costi amministrativi resterebbero pressoché invariati ma a lungo termine le spese di attuazione potrebbero ridursi. È probabile che questa opzione strategica abbia un ampio sostegno.

---

<sup>1</sup> Sono stati eseguiti studi sugli attestati dei conducenti (ECORYS), sull'accesso alla professione e sulla direttiva relativa ai tempi di lavoro (TNO).

4. L'opzione "norme di qualità superiori" introdurrebbe un livello ancora più elevato di qualifiche professionali nel settore e migliorerebbe la capacità finanziaria dell'industria. Nel lungo periodo incentiverebbe gli operatori più efficienti, apportando così benefici a tutta l'economia, mentre nel breve periodo comporterebbe costi amministrativi aggiuntivi che penalizzerebbero le microimprese e gli operatori indipendenti. Si tratta di un'opzione strategica alquanto controversa.
5. Nell'opzione "liberalizzazione" il cabotaggio sarebbe quasi completamente liberalizzato. Questa misura ridurrebbe i costi di trasporto nel breve termine senza tuttavia migliorare necessariamente l'efficacia del settore dei trasporti, in mancanza di una preliminare ulteriore armonizzazione, soprattutto a livello di legislazione sociale e fiscale. Tuttavia, senza la preliminare armonizzazione delle norme di qualità a un livello superiore (cioè, senza realizzare l'opzione 4), questa opzione potrebbe escludere dal mercato gli operatori più efficienti. Nel lungo periodo, l'effetto globale sull'efficienza del mercato sarebbe neutro se non negativo. In alcuni paesi sarebbero soppressi posti di lavoro. Viste le sue vaste conseguenze, richiederebbe un'analisi molto più approfondita che non rientra fra gli attuali obiettivi di semplificazione.

Tenuto conto dei risultati, la presente proposta rispecchia l'opzione 3 ("armonizzazione"). La sintesi della valutazione di impatto e la relazione completa accompagnano la presente proposta. La valutazione di impatto mostra che il presente regolamento, in combinazione con gli altri due regolamenti proposti in parallelo (trasporto di viaggiatori e accesso alla professione) ridurrà le distorsioni della concorrenza, migliorerà il rispetto delle norme in materia di legislazione sociale e di sicurezza stradale e offrirà agli Stati membri la possibilità di ridurre i costi amministrativi di 190 milioni di euro all'anno.

### **3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA**

#### **3.1. Sintesi delle misure proposte**

La presente proposta consolida e fonde i due regolamenti sull'accesso al mercato del trasporto su strada e la prima direttiva del Consiglio che esenta determinati trasporti dall'obbligo di autorizzazione. Chiarisce le disposizioni vigenti e ne integra determinati aspetti per rafforzare la coerenza globale e garantirne un'applicazione efficace. Introduce le seguenti modifiche sostanziali:

- una definizione di "cabotaggio" chiara, semplice e applicabile che consente fino a tre operazioni di trasporto consecutive a un viaggio internazionale ed entro sette giorni, con l'obbligo per il titolare di conservare a bordo dei veicoli documenti quali le lettere di vettura indicanti la data e il luogo di arrivo e partenza;
- un formato semplificato e standardizzato per la licenza comunitaria, le copie certificate e l'attestato di conducente per ridurre il carico amministrativo e i ritardi, soprattutto nei controlli a bordo strada;
- il rafforzamento delle attuali disposizioni legali al fine di obbligare uno Stato membro ad adottare misure, previa richiesta in tal senso da parte di un altro Stato membro, quando un trasportatore al quale esso ha rilasciato una licenza comunitaria commette un'infrazione nello Stato membro di stabilimento o in un altro Stato membro. Le misure devono

consistere almeno in una diffida. Sono introdotte procedure migliorate per la comunicazione fra Stati membri utilizzando i punti di contatto istituiti ai sensi del nuovo regolamento sull'accesso alla professione di trasportatore su strada.

### **3.2. Base giuridica**

La proposta di regolamento, che abroga il regolamento (CEE) n. 881/92, il regolamento (CEE) n. 3118/93 e la prima direttiva del Consiglio del 23 luglio 1962, si basa sull'articolo 71 del trattato che istituisce la Comunità europea.

### **3.3. Principio della sussidiarietà**

Il principio della sussidiarietà si applica nella misura in cui la proposta non rientra fra le competenze esclusive della Comunità.

L'obiettivo fondamentale della proposta è chiarire la normativa comunitaria vigente e quindi non può essere realizzato solo dagli Stati membri. Inoltre, la proposta intende migliorare lo scambio di informazioni fra Stati membri esistente, obiettivo che non può essere conseguito da un unico Stato membro e solo in modo frammentato su base bilaterale da parte degli Stati membri.

È quindi necessaria un'azione comunitaria, vista l'impossibilità per uno Stato membro o un gruppo di Stati membri di risolvere in modo soddisfacente i problemi identificati. La proposta è quindi conforme al principio della sussidiarietà.

### **3.4. Principio della proporzionalità**

La proposta non va al di là di quanto necessario per il raggiungimento degli obiettivi fissati e rispetta il principio della proporzionalità per i seguenti motivi:

- riguarda il trasporto internazionale, per il quale è necessario adottare un approccio normativo che consenta l'applicazione omogenea e favorisca la concorrenza leale;
- in caso di infrazioni gravi o minori ma ripetute, la proposta obbliga gli Stati membri a trasmettere una diffida ma lascia alla discrezione degli Stati membri la facoltà di decidere quando revocare le licenze comunitarie o le copie certificate conformi.

### **3.5. Scelta dello strumento**

Lo strumento proposto è un regolamento per i motivi seguenti:

- (1) la rifusione riguarda un settore già disciplinato da regolamenti e
- (2) il tentativo di chiarire le norme vigenti in materia di cabotaggio stradale - che la Commissione ha compiuto nel 2005 con una comunicazione (un atto non normativo) - non è stato sufficiente per chiarire la natura temporanea del cabotaggio.

## **4. INCIDENZA SUL BILANCIO**

La proposta non incide sul bilancio comunitario.



## **5. ULTERIORI INFORMAZIONI**

### **5.1. Semplificazione**

La proposta, che contribuisce a semplificare la normativa comunitaria, figura nel programma modulato per l'aggiornamento e la semplificazione dell'*acquis* comunitario e nel programma legislativo e di lavoro (rif. 2006/TREN/ 42).

Nella presente proposta le misure obsolete sono soppresse e, per quanto possibile, i contenuti, la presentazione e la formulazione dei regolamenti sono riesaminati per agevolare la comprensione ed evitare interpretazioni ambigue.

La proposta è conforme all'accordo interistituzionale del 28 novembre 2001 per un ricorso più strutturato alla tecnica della rifusione degli atti giuridici. È stata elaborata sulla base di un consolidamento preliminare del testo eseguito dall'Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee con l'ausilio di un sistema informatizzato. Per gli articoli che sono stati numerati nuovamente, la corrispondenza fra la numerazione precedente e quella nuova è illustrata in una tabella di concordanza di cui all'allegato II al presente regolamento rifuso.

### **5.2. Abrogazione di disposizioni vigenti**

L'adozione della proposta comporterà l'abrogazione del regolamento (CEE) n. 881/92, del regolamento (CEE) n. 3118/93 e della direttiva 2006/94/CE, che ha recentemente codificato la prima direttiva del Consiglio del 23 luglio 1962.

### **5.3. Spazio economico europeo**

L'atto proposto riguarda una questione che presenta interesse per il SEE e deve quindi essere esteso a quest'ultimo.

### **5.4. Illustrazione dettagliata della proposta**

La presente proposta consolida e riunisce il regolamento (CEE) n. 881/92 e il regolamento (CE) n. 3118/93 sull'accesso al mercato del trasporto su strada e la direttiva 2006/94/CE che esenta determinate operazioni di trasporto dall'obbligo di autorizzazione. Chiarisce le disposizioni vigenti e ne integra alcuni aspetti per rafforzare la coerenza globale e garantirne un'applicazione efficace.

La proposta introduce le modifiche sostanziali seguenti:

#### *Chiarimento del campo di applicazione, delle definizioni e del principio*

L'*articolo 1* chiarisce il campo di applicazione. Il regolamento si applica a tutti i trasporti internazionali sul territorio della Comunità, compresi i trasporti da e verso paesi terzi, e ai servizi di trasporto nazionale su strada di merci effettuati in via temporanea da un trasportatore non residente ("cabotaggio"). Per quanto riguarda il trasporto internazionale da o verso un paese terzo, l'articolo 1 specifica che, finché non esiste un accordo fra la Comunità e il paese terzo in questione, il regolamento non si applica alla parte del viaggio svolta nello Stato membro in cui i viaggiatori sono presi a bordo o deposti ma si applica all'interno di uno Stato membro attraversato in transito.

Sono esclusi dal campo di applicazione del regolamento solo alcune operazioni di trasporto chiaramente definite e prive di interessi commerciali.

*L'articolo 2 e l'articolo 3* introducono le nuove definizioni di "trasportatore non residente" e di "infrazioni gravi o infrazioni lievi e ripetute".

#### *Licenza comunitaria e attestato di conducente*

*L'articolo 4* introduce nuove disposizioni per specificare con maggiore chiarezza il formato della licenza comunitaria. *L'articolo 5* introduce ulteriori chiarimenti a proposito dell'attestato di conducente. I modelli di questi documenti figurano all'allegato I e II. Entrambi gli articoli offrono alla Commissione la possibilità di adeguare i modelli di documenti al progresso tecnico facendo ricorso alla procedura di regolamentazione con controllo stabilita dalla decisione 1999/468/CE.

#### *Definizione e controllo del cabotaggio*

*L'articolo 8* introduce una nuova definizione di cabotaggio che specifica meglio la condizione per cui il cabotaggio deve essere effettuato "in via temporanea". La natura temporanea è chiarita limitando il numero di operazioni di cabotaggio e il termine entro il quale esse devono essere effettuate. I trasportatori sono autorizzati a effettuare fino a tre trasporti di cabotaggio successivi a un trasporto internazionale una volta consegnate le merci trasportate nel corso del trasporto internazionale verso l'interno. Le ultime operazioni di cabotaggio devono avere luogo entro sette giorni.

Gli organismi di controllo potranno controllare più facilmente la legittimità di un cabotaggio esaminando le lettere di vettura CMR indicanti le date di carico e scarico di un trasporto internazionale. Ai fini della completezza, l'articolo 8 specifica le informazioni che devono essere registrate e presenti a bordo del veicolo, visto che questi dati sono presenti nelle lettere di vettura CMR utilizzate nel trasporto internazionale. Tale definizione consentirebbe per esempio a un operatore efficiente che svolge trasporto internazionale regolare di ottimizzare il carico del proprio veicolo e di ridurre i viaggi a vuoto.

L'articolo 8 non impedisce agli Stati membri di accordare ai trasportatori stabiliti in un altro Stato membro un ulteriore accesso al proprio mercato nazionale del trasporto su strada in conformità alla loro legislazione nazionale.

La disposizione dell'articolo 8 del regolamento (CEE) n. 3118/93 che fissa le misure di salvaguardia in caso di grave perturbazione di un mercato nazionale dei trasporti non è integrata nel nuovo regolamento. Tale disposizione non è mai stata utilizzata dal 1° gennaio 1994, data in cui i mercati nazionali del cabotaggio sono stati liberalizzati, e può quindi essere considerata superflua.

#### *Cooperazione fra Stati membri*

Nonostante i regolamenti esistenti prevedano già l'assistenza reciproca da parte degli Stati membri, la pratica ha dimostrato che in realtà questo tipo di cooperazione non si è mai sviluppato completamente. Le infrazioni commesse da trasportatori al di fuori del loro Stato membro di stabilimento sono denunciati solo raramente dallo Stato membro in cui sono state commesse e non danno quasi mai luogo a una sanzione imposta dallo Stato membro di stabilimento del trasportatore.

Per rafforzare e facilitare lo scambio di informazioni fra le autorità nazionali l'*articolo 10* obbliga gli Stati membri a scambiare informazioni attraverso i punti di contatto nazionali che devono essere istituiti in conformità al regolamento sull'accesso alla professione di trasportatore su strada. Si tratta di organismi amministrativi o autorità designati incaricati di eseguire lo scambio di informazioni con le controparti negli altri Stati membri. L'*articolo 13* stabilisce che gli Stati membri devono inserire nel proprio registro nazionale delle imprese di trasporto su strada tutte le infrazioni gravi e quelle minori ma ripetute commesse dai loro trasportatori e che danno luogo all'applicazione di una sanzione.

#### *Revoca delle licenze comunitarie e scambio di informazioni*

Esistono due approcci possibili per rendere omogenei gli attuali sistemi di monitoraggio e controllo da parte degli Stati membri. Il primo consiste nel conferire allo Stato membro il potere di imporre sanzioni dissuasive ai trasportatori non residenti che attraversano il loro territorio, per esempio sopprimendo il riconoscimento reciproco della licenza comunitaria. Questa opzione potrebbe favorire un comportamento discriminatorio da parte della autorità di controllo e potrebbe non essere compatibile con la libertà di circolazione. Il secondo approccio consiste nel rafforzare il potere e i mezzi delle autorità nazionali che sono abilitate a rilasciare e revocare la licenza comunitaria. L'attuale proposta, unitamente alla rifusione della direttiva 96/26/CE, segue questo secondo approccio.

Di conseguenza, quando un trasportatore commette un'infrazione grave o infrazioni minori ma ripetute nei confronti della legislazione comunitaria in materia di trasporto su strada, l'*articolo 11* impone all'autorità competente dello Stato membro di stabilimento del trasportatore l'obbligo di inviare una diffida. Tale obbligo si applica anche nei casi in cui il trasportatore abbia commesso un'infrazione in un altro Stato membro. Inoltre, l'*articolo 11*, paragrafo 1, chiarisce le sanzioni che lo Stato membro può imporre ai trasportatori stabiliti sul proprio territorio, in particolare il ritiro (temporaneo o parziale) delle copie certificate della licenza comunitaria o della licenza comunitaria. È precisato che uno Stato membro può anche imporre come sanzione la perdita temporanea o permanente della qualifica di gestore dei trasporti di un'impresa.

L'*articolo 12* introduce una nuova procedura per lo Stato membro che constata un'infrazione commessa da un trasportatore non residente. Lo Stato membro in questione ha un mese di tempo per trasmettere le informazioni utilizzando un formato minimo standard. Può chiedere allo Stato membro di stabilimento di imporre sanzioni amministrative. Lo Stato membro di stabilimento del trasportatore interessato ha tre mesi di tempo per informare l'altro Stato membro circa il seguito dato alla notifica.

#### *Allegati*

Sono proposte diverse modifiche per quanto riguarda l'impaginazione dei modelli di licenza comunitaria e attestato di conducente di cui all'allegato I e II del regolamento. Le modifiche dovrebbero uniformare questi documenti di controllo e migliorarne la leggibilità. Alcuni adattamenti sono stati apportati al testo contenuto nei documenti per rispecchiare le novità normative del nuovo regolamento.

*Disposizioni invariate*

Le disposizioni seguenti restano invariate nella sostanza, pur essendo state oggetto di modifiche tecniche:

regolamento (CEE) n. 881/92 – articoli 3 e 7; regolamento (CEE) n. 3118/93 - nessuno

---

↓ 881/92 (adattato)  
⇒ nuovo

Proposta di

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

del [...]

~~relativo all'accesso al mercato dei trasporti di merci su strada nella Comunità effettuati in partenza dal territorio di uno Stato membro o a destinazione di questo, o in transito sul territorio di uno o più Stati membri~~

---

↓ 3118/93

~~che fissa le condizioni per l'ammissione di vettori non residenti ai trasporti nazionali di merci su strada in uno Stato membro~~

---

↓ nuovo

**che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto merci su strada**

---

↓ 3118/93 (adattato)

**(Testo rilevante ai fini del SEE)**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo ~~75~~ ☒ 71 ☒ ,

vista la proposta della Commissione<sup>1</sup>,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo<sup>2</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni<sup>3</sup>,

---

<sup>1</sup> GU C [...], del [...], pag. [...].

<sup>2</sup> GU C [...], del [...], pag. [...].

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato<sup>4</sup>

considerando quanto segue:

---

↓ nuovo

- (1) Occorre apportare un certo numero di modifiche sostanziali al regolamento (CEE) n. 881/92 del Consiglio, del 26 marzo 1992, relativo all'accesso al mercato dei trasporti di merci su strada nella Comunità effettuati in partenza dal territorio di uno Stato membro o a destinazione di questo, o in transito sul territorio di uno o più Stati membri<sup>5</sup>, al regolamento (CEE) n. 3118/93 del Consiglio, del 25 ottobre 1993, che fissa le condizioni per l'ammissione di vettori non residenti ai trasporti nazionali di merci su strada in uno Stato membro<sup>6</sup> e alla direttiva 2006/94/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2006, relativa all'emanazione di talune norme comuni in materia di trasporti di merci su strada<sup>7</sup>. A fini di chiarezza e semplificazione tali atti legislativi devono essere rifusi in un unico regolamento.

---

↓ 881/92 considerando 1  
(adattato)

- (2) L'instaurazione di una politica comune dei trasporti implica, fra l'altro, l'istituzione di norme comuni applicabili all'accesso al mercato dei trasporti internazionali di merci su strada sul territorio della Comunità ☒, nonché la fissazione delle condizioni per l'ammissione di trasportatori non residenti ai trasporti nazionali in uno Stato membro ☒. Tali norme devono essere fissate in modo da contribuire alla ~~realizzazione~~ ☒ buon funzionamento ☒ del mercato interno dei trasporti.

---

↓ 3118/93 considerando 1  
(adattato)

~~L'instaurazione di una politica comune dei trasporti comporta tra l'altro, ai sensi dell'articolo 75, paragrafo 1, lettera b) del trattato, la fissazione di condizioni per l'ammissione di vettori non residenti ai trasporti nazionali in uno Stato membro.~~

---

<sup>3</sup> GU C [...], del [...], pag. [...].

<sup>4</sup> GU C [...], del [...], pag. [...].

<sup>5</sup> GU L 95 del 9.4.1992, pag. 1, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 484/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 1° marzo 2002, GU L 76 del 19.3.2002, pag. 1.

<sup>6</sup> GU L 279 del 12.11.1993, pag. 1, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 484/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 1° marzo 2002, GU L 76 del 19.3.2002, pag. 1.

<sup>7</sup> Direttiva 2006/94/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 dicembre 2006 relativa all'emanazione di talune norme comuni in materia di trasporti di merci su strada, GU L 374 del 27.12.2006, pag. 5.

---

↓ 881/92 considerando 2

- (3) Detto regime uniforme di accesso al mercato comporta altresì la realizzazione della libera prestazione di servizi mediante l'eliminazione di qualsiasi restrizione nei confronti del prestatore di servizi basata sulla nazionalità o sul fatto di essere stabilito in uno Stato membro diverso da quello in cui la prestazione deve essere fornita.

---

↓ nuovo

- (4) Per assicurare un quadro normativo coerente al trasporto internazionale di merci su strada nell'intera Comunità, è opportuno che il presente regolamento si applichi a tutti i trasporti internazionali effettuati sul territorio comunitario. Il trasporto con partenza da Stati membri e destinazione in paesi terzi è ancora disciplinato, in larga misura, da accordi bilaterali tra gli Stati membri e i paesi terzi. Pertanto è opportuno che il regolamento non si applichi al tragitto effettuato sul territorio dello Stato membro di carico o di scarico fintanto che non siano stati conclusi i necessari accordi tra la Comunità e i paesi terzi. È opportuno, tuttavia, che esso si applichi al territorio di uno Stato membro attraversato in transito.

---

↓ 881/92 considerando 3  
(adattato)

~~Per quanto concerne i trasporti in partenza da uno Stato membro e a destinazione di un paese terzo e viceversa è opportuno rinviare, fino alla conclusione o all'adeguamento degli accordi appropriati con i paesi terzi interessati, l'applicazione della libera prestazione dei servizi per il tragitto sul territorio dello Stato membro di carico o di scarico, al fine di assicurare il rispetto del principio della non discriminazione e la parità delle condizioni di concorrenza tra i trasportatori comunitari;~~

---

↓ 881/92 considerando 4  
(adattato)

~~considerando che in seguito alla sentenza della Corte di giustizia del 22 maggio 1985 nella causa 13/83 e alle conclusioni adottate il 28 e 29 giugno 1985 dal Consiglio europeo in merito alla comunicazione della Commissione sul completamento del mercato interno, il Consiglio ha adottato, il 21 giugno 1988, il regolamento (CEE) n. 1841/88 che modifica il regolamento (CEE) n. 3164/76 relativo all'accesso al mercato dei trasporti internazionali di merci su strada<sup>8</sup>;~~

---

<sup>8</sup> ~~GU n. L 357 del 29.12.1976, pag. 1. Regolamento modificato, da ultimo, dal regolamento (CEE) n. 3914/90 (GU n. L 375 del 31. 12. 1990, pag. 7).~~

---

↓ 881/92 considerando 5  
(adattato)

~~considerando che in virtù dell'articolo 4 bis del regolamento (CEE) n. 3164/76, inserito dal regolamento (CEE) n. 1841/88, a decorrere dal 1° gennaio 1993, per i trasporti da esso contemplati, devono essere aboliti i contingenti comunitari, i contingenti bilaterali tra Stati membri ed i contingenti applicabili ai trasporti in transito a destinazione o in provenienza da paesi terzi, e deve essere istituito un regime di accesso al mercato non soggetto a restrizioni quantitative, fondato su criteri qualitativi che i trasportatori su strada debbono soddisfare;~~

---

↓ 881/92 considerando 6  
(adattato)

~~considerando che detti criteri qualitativi sono previsti principalmente nella direttiva 74/561/CEE del Consiglio, del 12 novembre 1974, riguardante l'accesso alla professione di trasportatore di merci su strada nel settore dei trasporti nazionali ed internazionali<sup>9</sup>;~~

---

↓ 881/92 considerando 7  
(adattato)

~~considerando che, in virtù dell'articolo 4 ter del regolamento (CEE) n. 3164/76, inserito dal regolamento (CEE) n. 1841/88, il Consiglio deve adottare le misure necessarie all'applicazione del suddetto articolo 4 bis;~~

---

↓ 3118/93 considerando 2  
(adattato)

~~considerando che tale disposizione comporta l'eliminazione di qualsiasi restrizione nei confronti del prestatore di servizi motivata dalla sua nazionalità o dal fatto che egli è stabilito in uno Stato membro diverso da quello in cui la prestazione deve essere fornita;~~

---

↓ 3118/93 considerando 3  
(adattato)

~~considerando che per consentire un'attuazione elastica e senza conflitti di questa disposizione occorre prevedere un regime transitorio di cabotaggio, prima di applicare il regime definitivo;~~

---

<sup>9</sup> GU n. L 308 del 19.11.1974, pag. 1. Direttiva modificata, da ultimo, dal regolamento (CEE) n. 3572/90 (GU n. L 353 del 17. 12. 1990, pag. 12).



---

↓881/92 considerando 9  
(adattato); 2006/94 considerando 4  
(adattato)

- (5) In virtù della ~~prima direttiva del Consiglio, del 23 luglio 1962,~~  direttiva 2006/94/CE  , relativa all'emanazione di talune norme comuni in materia di trasporti di merci su strada tra gli Stati membri, taluni trasporti sono attualmente esentati  dall'obbligo dell'autorizzazione comunitaria e di qualsiasi altra autorizzazione di trasporto ; ~~nel contesto~~  Nell'ambito  della ~~nuova~~ organizzazione del mercato ~~istituita con il~~  prevista dal  presente regolamento, occorre mantenere un regime di esenzione dalla licenza comunitaria e da qualsiasi altra ~~autorizzazione~~  licenza  di trasporto per alcuni di questi trasporti, ~~dato il~~ ragione del loro carattere particolare.

---

↓ nuovo

- (6) In base alla direttiva 2006/94/CE, il trasporto di merci a mezzo di veicoli il cui peso totale a carico è compreso tra 3,5 e 6 tonnellate, era esentato dalla licenza comunitaria. Tuttavia, le norme comunitarie nel settore del trasporto di merci e passeggeri su strada si applicano in genere a veicoli di peso massimo pari o superiore a 3,5 tonnellate. È opportuno pertanto armonizzare le disposizioni del presente regolamento con il campo di applicazione generale delle norme comunitarie in materia di trasporti su strada e prevedere un'eccezione esclusivamente per i veicoli di peso massimo inferiore alle 3,5 tonnellate.

---

↓ 881/92 considerando 8  
(adattato)  
⇒ nuovo

- (7) ~~Per quanto riguarda le modalità di applicazione del regime di accesso, è~~ È opportuno che ~~l'esecuzione~~ effettuazione dei trasporti internazionali di merci su strada sia ~~vincolata al rilascio~~ subordinata al possesso di una licenza comunitaria di trasporto non soggetta a contingentamento. ⇒ Occorre imporre ai trasportatori l'obbligo di conservare a bordo di ciascuno dei loro veicoli un copia autenticata della licenza comunitaria per agevolare l'effettuazione di verifiche efficaci da parte degli organismi di controllo, in particolare al di fuori dello Stato membro in cui ha sede il trasportatore. A tal fine è necessario dettare specifiche più precise per quanto riguarda l'aspetto fisico e le altre caratteristiche della licenza comunitaria e delle copie autentiche. ⇐

---

↓ 881/92 considerando 10  
(adattato)

- (8) ~~È necessario~~ ☒ Occorre ☒ determinare le condizioni di rilascio e ritiro ~~di tali licenze~~ delle ☒ licenze comunitarie ☒ ~~nonché~~ i trasporti a cui si applicano, ~~nonché~~ e la durata ~~di della loro~~ validità e le relative modalità ~~d'impiego delle licenze~~ di utilizzo.
- 

↓ nuovo

- (9) Occorre inoltre stabilire un attestato di conducente che permetta agli Stati membri di verificare efficacemente se i conducenti di paesi terzi sono assunti a termini di legge o sono legittimamente messi a disposizione di un trasportatore responsabile di una data operazione di trasporto.
- 

↓ 3118/93 considerando 4  
(adattato)  
⇒ nuovo

- (10) ~~Soltanto i vettori~~ ☒ È opportuno che soltanto i trasportatori ☒ titolari della licenza comunitaria prevista dal ☒ presente ☒ regolamento ~~(CEE) n. 881/92 del Consiglio, del 26 marzo 1992, relativo all'accesso al mercato dei trasporti di merci su strada nella Comunità effettuati in partenza dal territorio di uno Stato membro o a destinazione di questo, o in transito sul territorio di uno o più Stati membri<sup>10</sup>~~, e i trasportatori abilitati ad effettuare determinati tipi di trasporti internazionali, ~~possono essere~~ ⇒ siano ⇐ ammessi ad effettuare ☒ servizi di trasporto nazionali all'interno di uno Stato membro, senza disporvi di una sede o di un altro stabilimento ☒ ~~ai trasporti di cabotaggio.~~
- 

↓ 3118/93 considerando 5  
(adattato)

~~considerando che detto regime transitorio dovrà comprendere l'instaurazione di un contingente progressivo di autorizzazioni comunitarie di cabotaggio;~~

---

↓ 3118/93 considerando 6  
(adattato)

~~considerando che è necessario fissare le condizioni per il rilascio e l'utilizzazione di dette autorizzazioni di cabotaggio;~~

---

<sup>10</sup> ~~GUL 95 del 9.4.1992, pag. 1.~~

---

↓ 3118/93 considerando 7  
(adattato)

~~considerando che occorre determinare le disposizioni dello Stato membro ospitante applicabili alle operazioni di cabotaggio;~~

---

↓ 3118/93 considerando 8  
(adattato)

~~considerando che occorre adottare disposizioni che consentano di intervenire sul mercato dei trasporti di cui trattasi in caso di grave perturbazione; che a tal fine si devono istituire un'opportuna procedura decisionale e la raccolta dei dati statistici necessari;~~

---

↓ nuovo

(11) In passato tali servizi di trasporto nazionali erano autorizzati a titolo temporaneo. Nella pratica è difficile determinare quali servizi sono autorizzati. È pertanto necessario fissare norme chiare e di facile applicazione.

---

↓ nuovo

(12) Le disposizioni della direttiva 96/71/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 1996, relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito della prestazione di servizi<sup>11</sup>, si applicano qualora, per la prestazione di trasporti di cabotaggio, i trasportatori distacchino, dallo Stato membro dove essi abitualmente lavorano, dei lavoratori che hanno con loro un rapporto di lavoro.

---

↓ 2006/94 considerando 1  
(adattato)

~~La prima direttiva del Consiglio, del 23 luglio 1962, relativa all'emanazione di talune norme comuni in materia di trasporti internazionali (trasporti di merci su strada per conto terzi), ha subito varie e sostanziali modificazioni. È opportuno, per ragioni di razionalità e di chiarezza, procedere alla sua codificazione.~~

---

<sup>11</sup> OJ L 18, 21.1.1997, p. 1

---

↓ 2006/94 considerando 2  
(adattato)

~~Una politica comune dei trasporti comporta, tra l'altro, l'emanazione di norme comuni applicabili ai trasporti internazionali di merci su strada in partenza dal territorio di uno Stato membro o a destinazione di questo o in transito sul territorio di uno o più Stati membri. Tali norme devono essere fissate in modo da contribuire al buon funzionamento del mercato interno dei trasporti.~~

---

↓ 2006/94 considerando 3

~~È necessario assicurare una progressiva espansione dei trasporti internazionali di merci su strada tenendo conto dello sviluppo degli scambi e dei traffici all'interno della Comunità.~~

---

↓ 2006/94 considerando 4  
(adattato)

~~Taluni trasporti erano esentati da qualsivoglia regime di contingentamento e di autorizzazione di trasporto. Nell'ambito dell'organizzazione del mercato istituita con il regolamento (CEE) n. 881/92 del Consiglio, del 26 marzo 1992, relativo all'accesso al mercato dei trasporti di merci su strada nella Comunità effettuati in partenza dal territorio di uno Stato membro o a destinazione di questo, o in transito sul territorio di uno o più Stati membri, è opportuno mantenere un regime di esenzione dalla licenza comunitaria e da qualsiasi altra autorizzazione di trasporto per alcuni di questi trasporti, dato il loro carattere particolare.~~

---

↓ 2006/94 considerando 5

~~La presente direttiva dovrebbe far salvi gli obblighi degli Stati membri relativi ai termini di recepimento nel diritto nazionale e di applicazione delle direttive di cui all'allegato II, parte B,~~

---

↓ 3118/93 considerando 9  
(adattato)

(13) È opportuno che gli Stati membri si prestino reciproca assistenza ai fini della corretta applicazione ~~del regime istituito~~  del presente regolamento ~~<input checked="" type="checkbox"/>~~ in particolare in materia di sanzioni da infliggere in caso di infrazioni. ~~Le sanzioni devono essere non discriminatorie e proporzionate alla gravità delle infrazioni. occorre prevedere la possibilità di presentare un ricorso giurisdizionale.~~

- (14) È opportuno snellire, per quanto possibile, le formalità amministrative, senza per questo rinunciare ai controlli e alle sanzioni che consentano di garantire la corretta applicazione del presente regolamento. A tal fine, è opportuno precisare e rafforzare le norme in vigore in materia di ritiro della licenza comunitaria. Occorre adattare le norme in vigore in modo da garantire l'applicazione di sanzioni efficaci contro le infrazioni gravi o le infrazioni lievi e ripetute commesse in uno Stato membro diverso dallo Stato membro di stabilimento. Le sanzioni devono essere non discriminatorie e proporzionate alla gravità delle infrazioni. Deve essere ammesso il ricorso giurisdizionale contro le sanzioni irrogate.
- (15) Occorre che gli Stati membri inseriscano nel registro nazionale delle imprese di trasporto su strada tutte le infrazioni gravi e le infrazioni lievi e ripetute commesse dagli autotrasportatori, che hanno dato luogo a una sanzione.
- (16) Per rafforzare e facilitare lo scambio di informazioni tra le autorità nazionali è opportuno che gli Stati membri si scambino le informazioni pertinenti attraverso i punti di contatto nazionali istituiti a norma del regolamento (CE) n. XX del Parlamento europeo e del Consiglio del [data] [ *che stabilisce norme comuni sulle condizioni da osservare per esercitare l'attività di trasportatore su strada* ]<sup>12</sup>.
- (17) È opportuno adottare le misure necessarie per l'applicazione del presente regolamento in conformità della decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione<sup>13</sup>.
- (18) In particolare, occorre conferire alla Commissione il potere di adeguare gli allegati I e II al progresso tecnico. Poiché hanno natura generale e mirano a modificare elementi non essenziali del presente regolamento, tali misure devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 bis della decisione 1999/468/CE.
- (19) Per motivi di efficacia, i termini ordinari della procedura di regolamentazione con controllo devono essere abbreviati ai fini dell'adozione di tali misure.
- (20) È opportuno che gli Stati membri adottino le misure necessarie per l'esecuzione del presente regolamento, soprattutto per quanto riguarda le sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive;
- (21) Poiché gli scopi dell'intervento prospettato non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque, a causa delle loro dimensioni e dei loro effetti, essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali scopi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

<sup>12</sup> GU L [...], del [...], pag. [...].

<sup>13</sup> GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23. Decisione modificata dalla decisione 2006/512/CE (GU L 200 del 22.7.2006, pag. 11).

---

↓ 881/92 (adattato)

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

## ⊗ **Capo I: Disposizioni generali** ⊗

### *Articolo 1*

#### ⊗ *Campo di applicazione* ⊗

---

↓ 881/92 (adattato)  
⇒ nuovo

1. Il presente regolamento ~~è applicabile~~ si applica ai trasporti internazionali di merci su strada per conto terzi per i tragitti effettuati nel territorio della Comunità.

2. Nel caso di un trasporto da uno Stato membro verso un paese terzo e viceversa, il presente regolamento ~~è applicabile~~ si applica per ⇒ il tragitto effettuato sul territorio di qualsiasi Stato membro attraversato in transito. ⇐ ⊗ Esso non si applica al ⊗ ~~il~~ tragitto effettuato nel territorio dello Stato membro di carico o di scarico ~~, non appena~~ ⊗ fintanto che non ⊗ ~~viene~~ sia stato concluso il necessario accordo tra la Comunità e il paese terzo in questione.

3. In attesa che vengano conclusi ⊗ gli ⊗ accordi ⊗ di cui al paragrafo 2 ⊗ tra la Comunità e i paesi terzi interessati, il presente regolamento lascia impregiudicate:

a) le disposizioni relative ai trasporti ~~di cui al paragrafo 2~~ ⊗ da uno Stato membro verso un paese terzo e viceversa ⊗ che figurano in accordi bilaterali conclusi da Stati membri con i paesi terzi ~~in questione~~ interessati; ~~Tuttavia, gli Stati membri si impegnano ad adeguare detti accordi per garantire il rispetto del principio di non discriminazione fra i trasportatori comunitari;~~

b) le disposizioni relative ai trasporti ~~di cui al paragrafo 2~~ ⊗ da uno Stato membro verso un paese terzo e viceversa ⊗ che figurano in accordi bilaterali conclusi tra Stati membri e che consentono, per mezzo di autorizzazioni bilaterali, o in regime di libertà, che trasportatori non stabiliti in uno Stato membro vi effettuino operazioni di carico e scarico.

Tuttavia, gli Stati membri si ~~impegnano ad adeguare detti accordi~~ ⊗ adeguano gli accordi di cui alla lettera a) del primo comma ⊗ per in modo da garantire il rispetto del principio di non discriminazione fra i trasportatori comunitari.

---

↓ nuovo

4. Il presente regolamento si applica ai trasporti nazionali di merci su strada effettuati a titolo temporaneo da un trasportatore non residente conformemente alle disposizioni del capo III.

---

↓ 2006/94 (adattato)  
⇒ nuovo

#### Articolo 1

~~1. Gli Stati membri liberalizzano, alle condizioni definite nel paragrafo 2, i trasporti internazionali di merci su strada per conto terzi e per conto proprio, elencati nell'allegato I, che sono effettuati verso il loro territorio o in partenza dal medesimo o che lo attraversano in transito.~~

~~25. ⇒ Il presente regolamento non si applica ai ⇐ I trasporti e gli spostamenti a vuoto relativi a tali ☒ seguenti tipi di ☒ trasporti ☒ e agli spostamenti a vuoto relativi a tali trasporti ☒ oggetto dell'allegato non sono soggetti al regime della licenza comunitaria né ad altri regimi di autorizzazione di trasporto.~~

---

↓ 2006/94 (adattato)  
⇒ nuovo

#### ALLEGATO I

~~Trasporti che devono essere esentati da ogni licenza comunitaria e da qualsiasi autorizzazione di trasporto~~

- ~~1.a)~~ trasporti postali effettuati nell'ambito di un regime di servizio pubblico;
- ~~2.b)~~ trasporti di veicoli danneggiati o da riparare;
- ~~3.c)~~ trasporti di merci con autoveicoli il cui peso totale a carico autorizzato, compreso quello dei rimorchi, non superi le ~~€~~ ⇒ 3,5 ⇐ tonnellate ~~e il cui carico utile autorizzato, compreso quello dei rimorchi, non superi le 3,5 tonnellate;~~
- d) trasporti di merci con autoveicoli sempreché siano soddisfatte le condizioni seguenti:
  - ~~(a)i)~~ le merci trasportate devono essere di proprietà dell'impresa o essere state da essa vendute, acquistate, date o prese in affitto, prodotte, estratte, trasformate o riparate;
  - ~~(b)ii)~~ il trasporto deve servire a far affluire le merci all'impresa, o a spedirle dall'impresa stessa, oppure a spostarle all'interno dell'impresa o, per esigenze aziendali, all'esterno dell'impresa stessa;
  - ~~(c)iii)~~ gli autoveicoli adibiti a tale trasporto devono essere guidati dal personale dell'impresa;

~~(d)iv)~~ i veicoli che trasportano le merci debbono essere di proprietà dell'impresa o essere stati da questa acquistati a credito o noleggiati, a condizione che in quest'ultimo caso essi soddisfino le condizioni previste dalla direttiva 2006/1/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, ~~del 18 gennaio 2006, relativa all'utilizzazione di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada~~<sup>14</sup>.

~~Questa disposizione non si applica in caso di utilizzazione di un veicolo sostitutivo durante un guasto di breve durata del veicolo usato normalmente;~~

~~(e)v)~~  tale  ~~il~~ trasporto deve costituire soltanto un'attività accessoria nell'ambito dell'insieme delle attività dell'impresa.

~~5-c)~~ trasporti di medicinali, apparecchi e attrezzature mediche, nonché altri articoli necessari ~~in caso di~~ per cure mediche urgenti, in particolare a seguito di calamità naturali.

La lettera d), punto iv), del primo comma  ~~Questa disposizione~~ non si applica in caso di utilizzazione di un veicolo sostitutivo durante un guasto di breve durata del veicolo usato normalmente.

---

↓ 2006/94 (adattato)

#### Articolo 2

~~6. La presente direttiva~~  Le disposizioni di cui al paragrafo 5  non modificano le condizioni alle quali ogni Stato membro subordina l'autorizzazione dei suoi cittadini a svolgere le attività in essa contemplate.

---

↓ 2006/94 art. 3 (adattato)

#### Articolo 3

~~La prima direttiva del Consiglio, del 23 luglio 1962, relativa all'emanazione di talune norme comuni in materia di trasporti di merci su strada, è abrogata, fatti salvi gli obblighi degli Stati membri relativi ai termini di recepimento nel diritto nazionale e di applicazione delle direttive di cui all'allegato II, parte B.~~

~~I riferimenti alla direttiva abrogata si intendono fatti alla presente direttiva e vanno letti secondo la tavola di concordanza riportata di cui all'allegato III~~

---

<sup>14</sup> GU L 33 del 4.2.2006, pag. 82.



---

↓ 881/92 art. 2 (adattato)

Articolo 2  
Definizioni

Ai fini dell'applicazione del presente regolamento s'intende per:

- 1) *"veicolo"*: un veicolo a motore immatricolato in uno Stato membro o un complesso di veicoli accoppiati, adibiti esclusivamente al trasporto di merci di cui almeno il veicolo a motore sia immatricolato in uno Stato membro;
- 2) *"trasporti internazionali"*:
  - a) gli spostamenti dei veicoli a carico i cui punti di partenza e d'arrivo siano situati in due Stati membri diversi, con o senza transito in uno o più Stati membri o paesi terzi;
  - b) gli spostamenti dei veicoli a carico da uno Stato membro e verso un paese terzo e viceversa, con o senza transito in uno o più Stati membri o paesi terzi;
  - c) gli spostamenti dei veicoli a carico tra paesi terzi con transito nel territorio di uno o più Stati membri;
  - d) gli spostamenti a vuoto relativi ai ~~tali~~ trasporti di cui alle lettere a), b) e c);

---

↓ nuovo

- 3) *"Stato membro ospitante"*: lo Stato membro nel quale un trasportatore svolge la sua attività senza essere ivi stabilito;
- 4) *"trasportatore non residente"*: un'impresa di trasporto di merci su strada che svolge la sua attività in uno Stato membro ospitante;

---

↓ 484/2002 art. 1.1 (adattato)  
⇒ nuovo

- 5) *"conducente"*: chiunque sia addetto alla guida ~~di un~~ del veicolo, ~~⇒ anche per un breve periodo~~, o che si trovi a bordo ~~del medesimo~~ di un veicolo ~~⇒ nell'ambito delle sue mansioni~~ per poterlo essere disponibile, all'occorrenza, ~~guidare~~ alla guida;

---

↓ nuovo

- 6) "trasporti di cabotaggio": trasporti nazionali di merci effettuati a titolo temporaneo, per conto terzi, da un operatore in uno Stato membro ospitante;
- 7) "infrazioni gravi o infrazioni lievi e ripetute delle normative comunitarie in materia di trasporti su strada": le infrazioni che portano alla perdita del requisito dell'onorabilità ai sensi dell'articolo 6, paragrafi 1 e 2, del regolamento (CE) n. [ che stabilisce norme comuni sulle condizioni da osservare per esercitare l'attività di trasportatore su strada ].
- 

↓ 881/92 (adattato)

## ⊗ Capo II: Trasporti internazionali ⊗

### Articolo 3 ⊗ Principio ⊗

---

↓ 484/2002 art. 1.2, lettera a)  
(adattato)

~~1.~~ Per effettuare i trasporti internazionali è necessaria una licenza comunitaria ⊗ e, qualora il conducente sia cittadino di un paese terzo, anche ⊗ ~~unitamente a~~ un attestato di conducente, ~~qualora questi sia cittadino di un paese terzo.~~

---

↓ 881/92 (adattato)

### Articolo 4 ⊗ Licenza comunitaria ⊗

~~1. La licenza comunitaria di cui all'articolo 3 sostituisce il documento eventualmente rilasciato dalle autorità competenti dello Stato membro di stabilimento e attestante che il trasportatore è ammesso al mercato dei trasporti internazionali di merci su strada.~~

~~Per i trasporti che rientrano nel campo di applicazione del presente regolamento, essa sostituisce inoltre le licenze comunitarie nonché le licenze bilaterali scambiate fra Stati membri che sono necessarie fino all'entrata in vigore del presente regolamento.~~

---

↓ 881/92 art. 3, paragrafo 2  
(adattato)

~~21.~~ La licenza comunitaria è rilasciata da uno Stato membro, in conformità ~~degli articoli 5 e 7~~  del presente regolamento , a qualsiasi trasportatore di merci su strada per conto terzi che:

- a) sia stabilito in uno Stato membro, ~~in appresso denominato «Stato membro di stabilimento»~~, in conformità della legislazione ~~del medesimo~~  comunitaria e della legislazione nazionale di tale Stato membro  ;
- b) sia abilitato ~~in detto~~  nello  Stato membro  di stabilimento  , in conformità della legislazione  comunitaria e della legislazione nazionale dello Stato membro  in materia di accesso alla professione di trasportatore, ad effettuare trasporti internazionali di merci su strada.

---

↓ 484/2002 art. 1.3 (adattato)

~~2. L'attestato di conducente di cui all'articolo 3 certifica che, nel quadro di un trasporto su strada in virtù di una licenza comunitaria, il conducente cittadino di un paese terzo che effettua tale trasporto è assunto nello Stato membro di stabilimento del trasportatore conformemente alle disposizioni legislative, regolamentari o amministrative e, se del caso, ai contratti collettivi secondo le norme applicabili in detto Stato membro, in materia di condizioni di lavoro e di formazione professionale dei conducenti, per effettuarvi trasporti su strada.~~

---

↓ 881/92 (adattato)  
⇒ nuovo

### Articolo 5

~~21.~~ La licenza comunitaria ~~di cui all'articolo 3~~ è rilasciata dalle autorità competenti dello Stato membro di stabilimento  per un periodo di cinque anni rinnovabile . ⇒ Le licenze comunitarie e le copie autenticate rilasciate prima dell'entrata in vigore del presente regolamento rimangono valide fino alla data della loro scadenza. ⇐

~~32.~~

~~Gli Stati membri~~  Lo Stato membro di stabilimento  rilasciane al titolare l'originale della licenza comunitaria, che è conservato dall'impresa di trasporti, nonché un numero di copie ~~certificate conformi~~ autenticate corrispondente al numero dei veicoli di cui ~~dispone~~ il titolare della licenza comunitaria dispone a titolo di piena proprietà o ad altro titolo, in particolare in virtù di un contratto di vendita a rate, di un contratto di noleggio o di un contratto di leasing.

~~43.~~ La licenza comunitaria ⇐ e le copie autenticate ⇐ devono essere conformi al modello figurante nell'allegato I. Tale allegato ne stabilisce inoltre le condizioni di impiego.

⇒ La Commissione adegua l'allegato I al progresso tecnico . Poiché sono dirette a modificare elementi non essenziali del presente regolamento, tali misure sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 14, paragrafo 2. ⇐

---

↓ nuovo

5. La licenza comunitaria e le copie autenticate recano il timbro a secco o il sigillo dell'autorità di rilascio nonché una firma e un numero di serie. Il numero di serie della licenza comunitaria e delle copie autenticate è inserito nel registro nazionale elettronico delle imprese di trasporto su strada previsto all'articolo 15 del regolamento [ *che stabilisce norme comuni sulle condizioni da osservare per esercitare l'attività di trasportatore su strada*] nella sezione riservata ai dati del trasportatore.

---

↓ 881/92 (adattato)  
⇒ nuovo

~~64.~~ La licenza comunitaria è rilasciata a nome del trasportatore.  Il trasportatore  ~~Essa non può essere da quest'ultimo trasferita~~ ⇒ non può cederla ⇐ a terzi. Una copia ~~certificata conforme~~  autenticata  della licenza comunitaria  deve trovarsi a bordo ~~del~~  di ciascun  veicolo  del trasportatore  ed essere esibita ogniqualvolta gli agenti preposti al controllo lo richiedano.

---

↓ 881/92 allegato I, seconda pagina, settimo paragrafo, seconda e terza frase (adattato)

Nel caso di un complesso di veicoli accoppiati, ~~essa~~  la copia autenticata  deve accompagnare il veicolo a motore e si riferisce al complesso di veicoli accoppiati anche nel caso in cui il rimorchio o il semirimorchio non siano immatricolati o ammessi alla circolazione a nome del titolare della licenza stessa o siano immatricolati ovvero ammessi alla circolazione in un altro Stato membro.

---

↓ 484/2002 art. 1.4 (adattato)

~~5. La licenza comunitaria è rilasciata per un periodo di cinque anni rinnovabile.~~

---

↓ 484/2002 art. 1.2, lettera b) 1.5 (adattato)  
⇒ nuovo

#### Articolo ~~6~~5

#### Attestato di conducente

~~13.~~ L'attestato di conducente è rilasciato da uno Stato membro a norma dell'presente articolo ~~6~~ a tutti i trasportatori i quali:

- a) sono titolari di una licenza comunitaria~~5~~;
- b) assumono in detto Stato membro a termini di legge conducenti cittadini di un paese terzo o fanno ricorso a conducenti cittadini di un paese terzo legittimamente messi a disposizione nel rispetto delle condizioni di lavoro e di formazione professionale dei conducenti stabilite nello stesso Stato membro:
- i) da disposizioni legislative, regolamentari o amministrative e, se del caso~~5~~;
  - ii) da contratti collettivi, secondo le norme applicabili in detto Stato membro.

2. L'attestato di conducente è rilasciato dalle ~~le~~  autorità competenti dello  Stato membro  di stabilimento del trasportatore  su richiesta del titolare della licenza comunitaria per ciascun conducente cittadino di un paese terzo assunto a termini di legge o messo legittimamente a disposizione del titolare ~~conformemente alle disposizioni legislative, regolamentari o amministrative e, se del caso, ai contratti collettivi secondo le norme applicabili in detto Stato membro, in materia di condizioni di lavoro e di formazione professionale dei conducenti applicabili nello Stato membro stesso~~. L'attestato di conducente è nominativo e certifica che il conducente è assunto alle condizioni di cui al ~~l'articolo 4~~  paragrafo 1 .

3. L'attestato di conducente deve corrispondere al modello di cui all'allegato ~~IIII. Tale allegato ne stabilisce anche le condizioni d'uso~~.

⇒ 4. La Commissione adegua l'allegato II al progresso tecnico . Poiché sono dirette a modificare elementi non essenziali del presente regolamento, tali misure sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 14, paragrafo 2. . ⇐

⇒ 5. L'attestato di conducente reca il timbro a secco o il sigillo dell'autorità di rilascio nonché una firma originale e un numero di serie. Il numero di serie dell'attestato di conducente è inserito nel registro nazionale elettronico delle imprese di trasporto su strada previsto all'articolo 15 del regolamento (CE) n. xx/xxxx [ *che stabilisce norme comuni sulle condizioni da osservare per esercitare l'attività di trasportatore su strada*] nella sezione riservata ai dati del trasportatore che, a sua volta, li mette a disposizione del conducente nominativamente identificato nell'attestato. ⇐

~~Gli Stati membri prendono i provvedimenti necessari a prevenire qualsiasi rischio di falsificazione degli attestati di conducente. Essi ne informano la Commissione.~~

6. L'attestato di conducente è di proprietà del trasportatore, che lo mette a disposizione del conducente nominativamente identificato nell'attestato quando questi guida un veicolo che effettua trasporti in virtù di una licenza comunitaria rilasciata al trasportatore stesso. Una copia autenticata ~~certificata conforme~~ dell'attestato di conducente  rilasciata dalle autorità competenti dello Stato membro di stabilimento del trasportatore  è conservata nella sede del trasportatore. L'attestato di conducente deve essere esibito a richiesta degli agenti preposti al controllo.

7. L'attestato di conducente è rilasciato per un periodo stabilito dallo Stato membro che lo rilascia e per un massimo di cinque anni. ⇒ Gli attestati di conducente rilasciati prima dell'entrata in vigore del presente regolamento rimangono validi fino alla data della loro scadenza. ⇐

L'attestato di conducente resta valido solo fintantoché sussistono le condizioni alle quali è stato rilasciato. Gli Stati membri provvedono affinché esso sia immediatamente restituito dal trasportatore alle autorità di rilascio se tali condizioni vengono meno.

↓ 881/92 art. 7 (adattato)  
→<sub>1</sub> 484/2002 Art. 1.6

*Articolo ~~7~~6*

*⊗ Verifica delle condizioni ⊗*

→<sub>1</sub> 1. ← Al momento della presentazione di una richiesta di licenza comunitaria e comunque entro cinque anni dal rilascio nonché, in seguito, almeno ogni cinque anni, le autorità competenti dello Stato membro di stabilimento verificano se il trasportatore soddisfa o continua a soddisfare le condizioni di cui all'articolo ~~3~~4, paragrafo ~~1~~1.

↓ 484/2002 art. 1.6

2. Le autorità competenti dello Stato membro di stabilimento verificano regolarmente, effettuando ogni anno controlli riguardanti almeno il 20% degli attestati validi da esso rilasciati in detto Stato membro, che sussistano se continuano a sussistere le condizioni per il rilascio di cui all'articolo ~~3~~, ~~paragrafo 3~~ 5, paragrafo 1, in base alle quali l'attestato di conducente è stato rilasciato l'attestato di conducente.

↓ 484/2002 art. 1.7 (adattato)

*Articolo ~~8~~7*

*⊗ Rifiuto del rilascio e ritiro della licenza comunitaria e di dell'attestato conducente ⊗*

1. Qualora le condizioni di cui all'articolo ~~3~~4, paragrafo ~~1~~1 o all'articolo ~~3~~5, paragrafo 1, non siano soddisfatte, le autorità competenti dello Stato membro di stabilimento rifiutano, con decisione motivata, il rilascio o il rinnovo della licenza comunitaria o ~~rispettivamente~~, dell'attestato di conducente.

2. Le autorità competenti ritirano la licenza comunitaria o l'attestato di conducente, qualora il titolare:

- a) non soddisfi più le condizioni fissate dall'articolo ~~3~~4, paragrafo ~~1~~1 o dall'articolo ~~3~~5, paragrafo 1,
- b) abbia fornito informazioni inesatte ~~circa i dati richiesti per il~~ ⊗ in relazione a una richiesta di ⊗ rilascio della licenza comunitaria o ~~rispettivamente~~, dell'attestato di conducente.

---

↓ 484/2002 art. 1.8

~~2. Gli Stati membri garantiscono che il titolare di una licenza comunitaria possa far ricorso contro la decisione da parte delle autorità competenti dello Stato membro di stabilimento di rifiutare o ritirare l'attestato di conducente o assoggettare il rilascio dello stesso a condizioni supplementari.~~

---

↓ 3118/93 – 484/2002 (adattato)

### ⊗ Capo III: Cabotaggio ⊗

---

↓ 484/2002 art. 2.1 (adattato)

#### *Articolo ~~18~~* ⊗ Principio ⊗

1. ~~Qualsiasi trasportatore di merci su strada per conto terzi che sia titolare della~~ ⊗ di una ⊗ licenza comunitaria ~~di cui al regolamento (CEE) n. 881/92 e il cui conducente, se cittadino di un paese terzo, è munito di un attestato di conducente alle condizioni previste da tale regolamento, è ammesso — alle condizioni fissate dal presente regolamento~~ ⊗ capo ⊗ — ~~ad effettuare, a titolo temporaneo, trasporti nazionali di merci su strada per conto terzi in un altro Stato membro, qui di seguito denominati rispettivamente “trasporti di cabotaggio” e “Stato membro ospitante”, senza che vi disponga di una sede o di un altro stabilimento~~ ⊗ ad effettuare trasporti di cabotaggio ⊗.

---

↓ nuovo

2. I trasportatori di merci su strada di cui al paragrafo 1 sono autorizzati ad effettuare, con lo stesso veicolo, fino a tre trasporti di cabotaggio successivi a un trasporto internazionale da un altro Stato membro o da un paese terzo allo Stato membro ospitante una volta consegnate le merci trasportate nel corso del trasporto internazionale ricevuto. L'ultimo scarico nel corso di un trasporto di cabotaggio prima di lasciare lo Stato membro ospitante d90

ve avere luogo entro un termine di sette giorni dall'ultimo scarico nello Stato membro ospitante nel corso del trasporto internazionale verso l'interno.

3. I trasporti nazionali di merci su strada effettuati nello Stato membro ospitante da un trasportatore non residente sono reputati conformi al presente regolamento solo se il trasportatore può produrre prove che attestino chiaramente il trasporto internazionale nel corso del quale è arrivato nello Stato membro ospitante, nonché ogni trasporto di cabotaggio che vi abbia effettuato in seguito. Per ogni operazioni effettuata sono riportati almeno i dati seguenti.

a) il nome, l'indirizzo e la firma del mittente;

- b) il nome, l'indirizzo e la firma del trasportatore;
- c) il nome e l'indirizzo del destinatario, nonché la sua firma e la data di consegna una volta che le merci sono state consegnate;
- d) il luogo e la data del passaggio di consegna delle merci e il luogo di consegna previsto;
- e) la denominazione corrente della natura delle merci e la modalità d'imballaggio e, per le merci pericolose, la denominazione generalmente riconosciuta nonché il numero di colli, i contrassegni speciali e i numeri riportati su di essi;
- f) il peso lordo o la quantità altrimenti espressa delle merci;
- g) il numero di targa del veicolo a motore e del rimorchio.

A tal fine possono essere utilizzati la bolla di consegna o qualsiasi altro documento di trasporto.

↓ 3118/93 (adattato)

~~42. Inoltre~~ ~~qualsiasi vettore~~  trasportatore  abilitato nello Stato membro di stabilimento, conformemente alla legislazione di quest'ultimo, ad effettuare i trasporti di merci su strada per conto terzi di cui all'articolo 1, paragrafo 5, lettere a), b) e c) ~~ai punti 1, 2 e 3 dell'allegato della prima direttiva<sup>15</sup>~~ è autorizzato, alle condizioni stabilite dal presente  capo  regolamento, ad effettuare, a seconda dei casi, trasporti di cabotaggio dello stesso tipo o con veicoli della stessa categoria.

↓ 484/2002 art. 2.2 (adattato)

~~Qualora il conducente sia cittadino di un paese terzo deve essere munito di un attestato di conducente alle condizioni previste dal regolamento (CEE) n. 881/92.~~

↓ 3118/93 (adattato)  
⇒ nuovo

~~53. L'ammissione ai trasporti di cabotaggio, nel quadro di trasporti di cui all'articolo 1, paragrafo 5, lettera e), al punto 5 dell'allegato della prima direttiva, non è soggetta ad alcuna restrizione.~~

64. Qualsiasi impresa abilitata ad effettuare, nello Stato membro di stabilimento, conformemente alla legislazione di quest'ultimo, trasporti di merci su strada per conto proprio

<sup>15</sup> ~~Prima direttiva del Consiglio, del 23 luglio 1962, relativa all'emanazione di talune norme comuni in materia di trasporti di merci su strada. GU n. 70 del 6.8.1962, pag. 2005/62. Direttiva modificata, da ultimo, dal regolamento (CEE) n. 881/92 (GU n. L 95 del 9. 4. 1992, pag. 1).~~



è autorizzata ad effettuare trasporti di cabotaggio per conto proprio  del tipo definito all'articolo 1, paragrafo 5, lettera d)  del tipo definito al punto 4 dell'allegato della prima direttiva.

~~La Commissione adotta le modalità d'applicazione del presente paragrafo.~~

---

↓ 3118/93 (adattato)

#### *Articolo 2*

~~1. Ai fini della graduale instaurazione del regime definitivo di cui all'articolo 12, i trasporti di cabotaggio si effettuano, durante il periodo compreso tra il 1° gennaio 1994 e il 30 giugno 1998, nell'ambito di un contingente comunitario di cabotaggio, fatto salvo l'articolo 1, paragrafo 3.~~

~~Le autorizzazioni di cabotaggio devono essere conformi al modello di cui all'allegato I.~~

---

↓ 3315/94 art. 1.1

~~Il contingentamento comunitario di cabotaggio comprende le autorizzazioni di cabotaggio, della durata di due mesi ciascuna, indicate nella seguente tabella:~~

Anno	Numero di autorizzazioni
<del>1994</del>	<del>30000</del>
<del>1995</del>	<del>46296</del>
<del>1996</del>	<del>60191</del>
<del>1997</del>	<del>83206</del>
<del>1° gennaio - 30 giugno 1998</del>	<del>54091</del>

---

↓ 3118/93

~~2. Un'autorizzazione di cabotaggio può essere trasformata, a richiesta di uno Stato membro, da presentare entro il 1° novembre di ogni anno, in due autorizzazioni di breve durata valide un mese.~~

~~Le autorizzazioni di cabotaggio di breve durata devono essere conformi al modello di cui all'allegato II.~~

~~3. Il contingente comunitario di cabotaggio è ripartito come segue tra i vari Stati membri:~~

↓ 3315/94 art. 1.2

	<del>1995</del>	<del>1996</del>	<del>1997</del>	<del>1° gennaio – 30 giugno 1998</del>
<del>Belgio</del>	<del>3647</del>	<del>4742</del>	<del>6223</del>	<del>4045</del>
<del>Danimarca</del>	<del>3538</del>	<del>4600</del>	<del>6037</del>	<del>3925</del>
<del>Germania</del>	<del>5980</del>	<del>7774</del>	<del>10203</del>	<del>6632</del>
<del>Grecia</del>	<del>1612</del>	<del>2096</del>	<del>2751</del>	<del>1789</del>
<del>Spagna</del>	<del>3781</del>	<del>4916</del>	<del>6452</del>	<del>4194</del>
<del>Francia</del>	<del>4944</del>	<del>6428</del>	<del>8436</del>	<del>5484</del>
<del>Irlanda</del>	<del>1645</del>	<del>2139</del>	<del>2808</del>	<del>1826</del>
<del>Italia</del>	<del>4950</del>	<del>6435</del>	<del>8445</del>	<del>5490</del>
<del>Lussemburgo</del>	<del>1699</del>	<del>2209</del>	<del>2899</del>	<del>1885</del>
<del>Paesi Bassi</del>	<del>5150</del>	<del>6695</del>	<del>8786</del>	<del>5711</del>
<del>Austria</del>	<del>0</del>	<del>0</del>	<del>4208</del>	<del>2736</del>
<del>Portogallo</del>	<del>2145</del>	<del>2789</del>	<del>3661</del>	<del>2380</del>
<del>Finlandia</del>	<del>1774</del>	<del>2307</del>	<del>3029</del>	<del>1969</del>
<del>Svezia</del>	<del>2328</del>	<del>3027</del>	<del>3973</del>	<del>2583</del>
<del>Regno Unito</del>	<del>3103</del>	<del>4034</del>	<del>5295</del>	<del>3442</del>

↓ 3118/93

### *Articolo 3*

~~1. Le autorizzazioni di cabotaggio di cui all'articolo 2 consentono al titolare di effettuare i trasporti di cabotaggio.~~

~~2. Le autorizzazioni di cabotaggio sono trasmesse dalla Commissione agli Stati membri di stabilimento e rilasciate ai vettori che ne fanno richiesta dall'autorità o dall'organismo competenti dello Stato membro di stabilimento.~~

~~Esse recano il segno distintivo dello Stato membro di stabilimento.~~

~~3. L'autorizzazione di cabotaggio è rilasciata a nome del vettore. Essa non può essere da quest'ultimo trasferita a terzi. Ogni autorizzazione di cabotaggio può essere utilizzata solo per un veicolo alla volta.~~

~~Per «veicolo» si intende un veicolo a motore immatricolato nello Stato membro di stabilimento o un complesso di veicoli accoppiati, adibiti esclusivamente al trasporto di merci, di cui almeno la motrice sia immatricolata nello Stato membro di stabilimento.~~

~~Il vettore non residente dispone del veicolo a titolo di piena proprietà o ad altro titolo, segnatamente in virtù di un contratto di acquisto a rate, di un contratto di noleggio o di un contratto di leasing.~~

~~In caso di noleggio il veicolo è noleggiato dal vettore nello Stato membro di stabilimento per effettuare trasporti di cabotaggio. Tuttavia, al fine di portare a termine l'operazione di cabotaggio interrotta a causa di un guasto o di un incidente, il vettore non residente può noleggiare un veicolo nello Stato membro ospitante alle stesse condizioni dei vettori residenti.~~

~~L'autorizzazione di cabotaggio e, se del caso, il contratto di noleggio devono accompagnare il veicolo a motore.~~

~~4. L'autorizzazione di cabotaggio deve essere presentata ad ogni richiesta degli agenti incaricati del controllo.~~

~~5. La data a decorrere dalla quale è valida l'autorizzazione di cabotaggio è obbligatoriamente apposta dall'autorità o dall'organismo competente dello Stato membro di stabilimento sull'autorizzazione prima della sua utilizzazione.~~

#### ~~Articolo 4~~

~~I trasporti effettuati in base a un'autorizzazione di cabotaggio sono iscritti in un libretto dei resoconti i cui fogli vengono rispediti insieme all'autorizzazione, entro otto giorni dalla scadenza della validità di quest'ultima, all'autorità o all'organismo competente dello Stato membro di stabilimento che ha rilasciato l'autorizzazione.~~

~~Il modello del libretto figura nell'allegato III.~~

#### ~~Articolo 5~~

~~1. Alla fine di ciascun trimestre ed entro un termine di tre mesi, che può essere ridotto dalla Commissione a un mese di cui all'articolo 7, l'autorità o l'organismo competente di ciascuno Stato membro comunica alla Commissione i dati relativi alle operazioni di cabotaggio effettuate durante questo trimestre dai vettori residenti; questi dati sono espressi in tonnellate trasportate e in t/km.~~

~~Tale comunicazione è effettuata mediante una tabella il cui modello figura nell'allegato IV.~~

~~2. La Commissione trasmette con la massima tempestività agli Stati membri prospetti riassuntivi elaborati in base ai dati comunicateli ai sensi del paragrafo 1.~~

Articolo 69

~~⊗~~ Norme applicabili ai trasporti di cabotaggio ~~⊗~~

1. L'esecuzione dei trasporti di cabotaggio è soggetta, fatta salva l'applicazione della normativa comunitaria, alle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative in vigore nello Stato membro ospitante, nei seguenti settori:

- a) ~~prezzi e~~ condizioni che disciplinano il contratto di trasporto;
- b) pesi e dimensioni dei veicoli stradali; ~~se del caso, pesi e dimensioni possono eccedere quelli vigenti nello Stato membro di stabilimento del vettore, ma non possono in nessun caso violare i valori tecnici certificati della prova della conformità di cui all'articolo 1, paragrafo 1 della direttiva 86/364/CE del Consiglio<sup>16</sup>;~~
- c) disposizioni relative al trasporto di talune categorie di merci, in particolare merci pericolose, derrate deperibili, animali vivi;
- d) ~~⊗~~ orario di lavoro ~~⊗~~, ~~durata della~~ ~~⊗~~ tempo di ~~⊗~~ guida e ~~del~~ ~~⊗~~ periodi di ~~⊗~~ riposo;
- e) IVA (imposta sul valore aggiunto) sui servizi di trasporto. ~~In questo settore, l'articolo 21, paragrafo 1, lettera a) della direttiva [77/388/CEE]<sup>17</sup> si applica alle prestazioni di cui all'articolo 1 del presente regolamento.~~

~~Il~~ ~~pesi e le~~ dimensioni ~~⊗~~ di cui alla lettera b) del primo comma ~~⊗~~ possono eccedere quelli vigenti nello Stato membro di stabilimento del ~~vettore~~ ~~⊗~~ trasportatore ~~⊗~~, ma non possono in nessun caso violare ⇒ i limiti fissati dallo Stato membro ospitante per il traffico nazionale oppure ⇐ i valori tecnici certificati della prova della conformità di cui all'articolo ~~4~~ ~~⊗~~ 6 ~~⊗~~, paragrafo 1 della direttiva ~~86/364/CE<sup>18</sup>~~ ~~⊗~~ 96/53/CE<sup>19</sup> ~~⊗~~ del Consiglio.

~~2. Le norme tecniche di costruzione e di equipaggiamento a cui devono rispondere i veicoli utilizzati per effettuare trasporti di cabotaggio sono quelle imposte ai veicoli ammessi alla circolazione nei trasporti internazionali.~~

~~23.~~ Le disposizioni ~~⊗~~ legislative, regolamentari e amministrative ~~⊗~~ di cui al paragrafo 1 devono essere applicate ai ~~vettori~~ ~~⊗~~ trasportatori ~~⊗~~ non residenti alle medesime condizioni che detto Stato membro impone ai propri cittadini, al fine di evitare qualsiasi discriminazione ~~manifesta o dissimulata~~ basata sulla nazionalità o sul luogo di stabilimento.

<sup>16</sup> GUL 221 del 7. 8. 1986, pag. 48.

<sup>17</sup> ~~Direttiva 77/388/CEE del Consiglio, del 17 maggio 1977, in materia di armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alle imposte sulla cifra di affari - Sistema comune di imposta sul valore aggiunto: base imponibile uniforme (GU n. L 145 del 13. 6. 1977, pag. 1). Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 92/111/CEE (GU n. L 384 del 30. 12. 1992, pag. 47).~~

<sup>18</sup> GUL 221 del 7. 8. 1986, p. 48.

<sup>19</sup> GUL 235 del 17.9.1996, pag. 59.

~~4. Qualora si constati che è necessario, tenuto conto dell'esperienza pratica, modificare l'elenco dei settori delle disposizioni dello Stato membro ospitante di cui al paragrafo 1, il Consiglio, deliberando a maggioranza qualificata su proposta della Commissione, modifica detto elenco.~~

↓ 3118/93 (adattato)

#### ~~Articolo 7~~

~~1. In caso di grave perturbazione del mercato dei trasporti nazionali all'interno di una determinata zona geografica, dovuta all'attività di cabotaggio o aggravata da tale attività, qualsiasi Stato membro può ricorrere alla Commissione ai fini dell'adozione di misure di salvaguardia comunicandole le informazioni necessarie e le misure che intende adottare nei confronti dei vettori residenti.~~

~~2. Ai fini del paragrafo 1 per:~~

~~“grave perturbazione del mercato dei trasporti nazionali all'interno di una determinata zona geografica” si intende il manifestarsi, su tale mercato, di problemi ad esso specifici, tale da provocare un'eccedenza grave, e suscettibile di protrarsi nel tempo, dell'offerta rispetto alla domanda, eccedenza che implica una minaccia per l'equilibrio finanziario e la sopravvivenza di un gran numero di imprese di trasporto di merci su strada;~~

~~“zona geografica” si intende una zona comprendente tutto il territorio di uno Stato membro o parte di esso, o estesa a parte o all'insieme dei territori di altri Stati membri.~~

~~3. Sulla base, in particolare, degli ultimi dati trimestrali di cui all'articolo 5, la Commissione esamina la situazione e, previa consultazione del comitato consultivo istituito dall'articolo 5 del regolamento (CEE) n. 3916/90<sup>20</sup>, decide, entro il termine di un mese a decorrere dal ricevimento della richiesta dello Stato membro, se occorre o meno prendere misure di salvaguardia e, in caso affermativo, le adotta.~~

~~Queste misure possono giungere fino ad escludere temporaneamente la zona in questione dal campo di applicazione del presente regolamento.~~

~~Le misure prese a norma del presente articolo rimangono in vigore per un massimo di sei mesi, rinnovabili una sola volta entro gli stessi limiti di validità.~~

~~La Commissione notifica immediatamente agli Stati membri e al Consiglio le decisioni adottate in applicazione del presente paragrafo.~~

~~4. Qualora la Commissione decida di adottare misure di salvaguardia concernenti uno o più Stati membri, le autorità competenti dei medesimi sono tenute a prendere provvedimenti di portata equivalente nei confronti dei vettori residenti e ne informano la Commissione.~~

<sup>20</sup> GUL 375 del 31.12.1990, p. 10.

~~Tali provvedimenti sono applicati al più tardi a decorrere dalla stessa data prevista per le misure di salvaguardia decise dalla Commissione.~~

~~5. Ciascuno Stato membro può deferire al Consiglio la decisione della Commissione di cui al paragrafo 3, entro un termine di trenta giorni dalla notifica.~~

~~Il Consiglio, deliberando a maggioranza qualificata, nei trenta giorni successivi alla richiesta dello Stato membro o, qualora si tratti di più Stati membri, entro trenta giorni a decorrere dalla data in cui è stata presentata la prima richiesta, può prendere una decisione diversa.~~

~~Alla decisione del Consiglio sono applicabili i limiti di validità previsti dal paragrafo 3, terzo comma.~~

~~Le autorità competenti degli Stati membri interessati sono tenute ad adottare misure di portata equivalente nei confronti dei vettori residenti e ne informano la Commissione.~~

~~Se entro il termine di cui al secondo comma il Consiglio non adotta alcuna decisione, la decisione della Commissione diviene definitiva.~~

~~6. Se la Commissione ritiene che le misure di cui al paragrafo 3 debbano essere prorogate, essa presenta una proposta al Consiglio, che delibera a maggioranza qualificata.~~

---

↓ 881/92 art. 11, paragrafo 1) (adattato) ⇒ nuovo
---

## ⊠ Capo IV: Mutua assistenza e sanzioni ⊠

### *Articolo 10*

#### ⊠ Mutua assistenza ⊠

~~1. Gli Stati membri si prestano reciproca assistenza ai fini dell'applicazione del presente regolamento e del controllo sull'applicazione stessa. ⇒ Essi si scambiano le informazioni attraverso i punti di contatto nazionali istituiti a norma dell'articolo 17 del regolamento (CE) n. xx/xxxx [che stabilisce norme comuni sulle condizioni da osservare per esercitare l'attività di trasportatore su strada] ⇐~~

---

↓ 3118/93 art. 8
------------------

### *Articolo 8*

~~1. Gli Stati membri si accordano mutua assistenza per l'applicazione del presente regolamento.~~

Articolo 11

⊗ *Applicazione di sanzioni contro le infrazioni da parte dello Stato membro di stabilimento* ⊗

13. In caso di un' ~~infrazione~~ ~~grave~~ o di infrazioni lievi e ripetute delle ~~normative relative ai trasporti~~, ⇒ normative comunitarie in materia di trasporti su strada commesse o accertate in qualsiasi Stato membro, ⇐ le autorità competenti dello Stato membro in cui è stabilito il trasportatore che ha commesso l'infrazione ~~è stabilito possono procedere in particolare al ritiro temporaneo o parziale delle copie certificate conformi della licenza comunitaria e al ritiro degli attestati di conducente~~. ⇒ emettono una diffida e possono, in particolare, imporre le seguenti sanzioni amministrative: ⇐

a) ⇒ ritiro temporaneo o permanente di alcune o di tutte le copie autenticate della licenza comunitaria; ⇐

b) ⇒ ritiro temporaneo o permanente della licenza comunitaria. ⇐

~~Tali~~ Queste sanzioni sono stabilite in funzione della gravità dell'infrazione ⇒ e del numero di infrazioni ripetute ⇐ commessa dal titolare della licenza comunitaria, nonché del numero complessivo di copie ⊗ autenticate ~~⊗ certificate conformi~~ della licenza di cui dispone riguardo in relazione al traffico internazionale.

24. In caso di un' ~~infrazione~~ ~~grave~~ o di infrazioni lievi e ripetute consistenti in uso illecito, di qualunque natura, degli attestati di conducente, le autorità competenti dello Stato membro in cui è stabilito il trasportatore che ha commesso l'infrazione applicano le opportune sanzioni, come ad esempio:

a) la sospensione del rilascio degli attestati di conducente,

b) il ritiro degli attestati di conducente,

c) la subordinazione del rilascio degli attestati di conducente a condizioni supplementari miranti a prevenire gli eventuali usi illeciti,

d) il ritiro temporaneo o ~~parziale~~ ⊗ permanente di alcune o di tutte ~~⊗ delle~~ copie ⊗ autenticate ~~⊗ certificate conformi~~ della licenza comunitaria,

e) ⇒ ritiro temporaneo o permanente della licenza comunitaria. ⇐

Queste sanzioni sono stabilite in funzione della gravità dell'infrazione commessa dal titolare della licenza comunitaria.

---

↓ 881/92 (adattato)  
→<sub>1</sub> Rettifica, GU L 213 del  
29.7.1992, pag. 36  
⇒ nuovo

3. ~~In~~ ☒ Nel ☒ caso di ☒ cui all'articolo 12, paragrafo 1 ☒ ~~infrazioni gravi o di infrazioni lievi e ripetute delle normative relative ai trasporti~~, le autorità competenti dello Stato membro di stabilimento del trasportatore ⇒ decidono se adottare una sanzione nei confronti del trasportatore interessato ⇐ ~~esaminano le modalità d'applicazione delle sanzioni di cui all'articolo 8, paragrafi 3 e 4, e~~ ☒ Essi ☒ comunicano ~~la propria decisione~~ alle autorità competenti dello Stato membro →<sub>1</sub> nel cui territorio sono state accertate le infrazioni ←⇒ quanto prima possibile e comunque entro tre mesi dalla notizia delle infrazioni, quale delle sanzioni di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo sia stata applicata. I casi in cui non sia stato possibile imporre tali sanzioni sono motivati. ⇐

---

↓ 3118/93 art. 8, paragrafo 4  
(adattato)  
⇒ nuovo

~~4. L'autorità competente dello Stato membro ospitante notifica a quella dello Stato membro di stabilimento le infrazioni constatate e le sanzioni eventualmente applicate nei confronti del vettore e può, in caso di infrazione grave o ripetuta, corredare detta notifica di una richiesta di sanzione.~~

4. ~~In caso di infrazione grave o ripetuta, l'autorità competente dello Stato membro di stabilimento valuta l'opportunità di applicare una sanzione appropriata nei confronti del vettore in questione; essa deve tener~~ ☒ Le autorità competenti tengono ☒ conto della sanzione eventualmente applicata nello Stato membro ☒ in cui sono state accertate le infrazioni ☒ ~~ospitante e assicurarsi~~ ☒ si assicurano ☒ che le sanzioni adottate nei confronti del ~~vettore~~ ☒ trasportatore ☒ siano complessivamente proporzionate all'infrazione o alle infrazioni che hanno dato luogo alle sanzioni.

---

↓ 3118/93 art. 8, paragrafo 4,  
comma 3 (adattato)  
⇒ nuovo

~~La sanzione adottata dall'autorità competente dello Stato membro di stabilimento, previa consultazione delle autorità competenti dello Stato membro ospitante, può arrivare fino al ritiro dell'autorizzazione ad esercitare la professione di vettore di merci su strada.~~

---

↓ 3118/93 art. 8, paragrafo 4,  
commi 4 e 5 (adattato)

5. ~~Le~~ ☒ Le ☒ autorità competenti dello Stato membro di stabilimento ☒ del trasportatore ☒ ~~può altresì~~ possono inoltre, in applicazione del diritto interno, ~~deferire il~~



~~vettore~~ ☒ promuovere un'azione legale nei confronti del trasportatore ☒ in questione dinanzi ad un organo nazionale competente. ~~Essa~~ esse informano le autorità competenti del lo Stato membro ospitante delle decisioni adottate ☒ a tal fine ☒ ~~in conformità dei commi precedenti.~~

⇓ nuovo

6. Gli Stati membri provvedono affinché i trasportatori abbiano diritto di ricorrere contro qualsiasi sanzione amministrativa ad essi inflitta a norma del presente articolo.

⇓ 881/92 art. 9 (adattato)

~~Gli Stati membri garantiscono che il richiedente o il titolare di una licenza comunitaria possa far ricorso contro la decisione da parte delle autorità competenti dello Stato membro di stabilimento:~~

- ~~– di rifiuto o di revoca della suddetta licenza.~~

⇓ 881/92 art. 9 (adattato)

~~2. Gli Stati membri garantiscono che il titolare di una licenza comunitaria possa far ricorso contro la decisione da parte delle autorità competenti dello Stato membro di stabilimento di rifiutare o ritirare l'attestato di conducente o assoggettare il rilascio dello stesso a condizioni supplementari.~~

⇓ 881/92 (adattato)  
→<sub>1</sub> Rettifica, GU L 213 del  
29.7.1992, pag. 36  
⇨ nuovo

#### Articolo ~~11~~12

☒ *Applicazione di sanzioni contro le infrazioni da parte dello Stato membro ospitante* ☒

21. Allorché le autorità competenti di uno Stato membro vengono a conoscenza di un'infrazione ☒ grave ☒ ⇨ o di infrazioni lievi e ripetute ⇨ del presente regolamento ⇨ o delle normative comunitarie in materia di trasporti su strada ⇨ imputabilei ad un trasportatore ☒ non residente ☒ ~~di un altro Stato membro~~, lo Stato membro →<sub>1</sub> nel cui territorio è stata accertata l'infrazione ← ~~informa~~ le ☒ comunica alle ☒ autorità competenti dello Stato membro ~~in cui il trasportatore è stabilito~~ ☒ di stabilimento ☒ ⇨ quanto prima, e comunque entro un mese dal momento in cui è venuto a conoscenza dell'infrazione, le seguenti informazioni: ⇨

- a) ⇨ una descrizione dell'infrazione e la data e l'ora in cui è stata commessa; ⇨

- b) ⇒ la categoria, il tipo e la gravità dell'infrazione; ⇐
- c) ⇒ le sanzioni imposte e le sanzioni eseguite. ⇐

~~e può chiedere loro di adottare~~ ☒ Le autorità competenti dello Stato membro ospitante possono esigere che le autorità competenti dello Stato membro di stabilimento adottino ☒ sanzioni ⇒ amministrative ⇐, in conformità del presente regolamento.

---

↓ 3118/93 art. 8 , paragrafi 2 e 3  
(adattato)  
⇒ nuovo

2. Fatte salve le azioni penali, l'autorità competente dello Stato membro ospitante può applicare sanzioni ~~contro il nei confronti del vettore~~ ☒ trasportatore ☒ non residente che nel corso di un trasporto di cabotaggio abbia commesso, sul ~~nel~~ suo territorio, infrazioni al presente regolamento o alle normative nazionali o comunitarie in materia di trasporti ⇒ su strada ⇐. Essa applica dette sanzioni senza discriminazioni ~~e conformemente al paragrafo 3.~~ Le ☒ Tali ☒ sanzioni ~~di cui al paragrafo 2~~ possono consistere, segnatamente, in ~~un~~ avvertimento una diffida o, in caso di ☒ un' ☒ infrazione grave o di infrazioni minori lievi e ripetute, in un divieto temporaneo di effettuare trasporti di cabotaggio sul territorio dello Stato membro ospitante in cui è stata commessa l'infrazione.

---

↓ nuovo

3. Gli Stati membri provvedono affinché i trasportatori abbiano il diritto di ricorrere contro qualsiasi sanzione amministrativa ad essi inflitta a norma del presente articolo.

---

↓ 3118/93 (adattato)

~~Gli Stati membri garantiscono che il richiedente o il titolare di un'autorizzazione di cabotaggio possa presentare un ricorso giurisdizionale contro la decisione di rifiutare o di ritirare detta autorizzazione nonché contro qualsiasi altra sanzione di carattere amministrativo adottata nei suoi confronti dall'autorità competente dello Stato membro di stabilimento o di quello ospitante.~~

---

↓ nuovo

### *Articolo 13* *Iscrizione al registro nazionale*

Gli Stati membri provvedono affinché le infrazioni gravi o le infrazioni lievi e ripetute delle normative comunitarie in materia di trasporti su strada commesse da trasportatori stabiliti nel loro territorio che hanno dato luogo a una sanzione da parte di un qualsiasi Stato membro, così come le sanzioni adottate, siano registrate nel registro nazionale delle imprese di

trasporto stradale istituito in applicazione dell'articolo 15 del regolamento (CE) n. xx/xxxx [*che stabilisce norme comuni sulle condizioni da osservare per esercitare l'attività di trasportatore su strada*]. Le annotazioni del registro che riguardano il ritiro temporaneo o permanente di una licenza comunitaria sono conservate nella base dati per almeno due anni.

---

↓ 484/2002 art. 1.10 (adattato)

## ⊗ **Capo V: Applicazione** ⊗

### *~~Articolo 11 bis~~*

~~La Commissione esamina le conseguenze della limitazione dell'obbligo di munirsi dell'attestato di conducente ai soli conducenti cittadini di un paese terzo, e presenta, se vi sono sufficienti giustificazioni, una proposta di modifica del presente regolamento.~~

---

↓ 3118/93 (adattato)

### *~~Articolo 11~~*

~~Ogni due anni e, per la prima volta, al più tardi il 30 giugno 1996, la Commissione presenta al Consiglio una relazione sull'applicazione del presente regolamento.~~

---

↓ nuovo (adattato)

### *Articolo 14* *Comitato*

1. La Commissione è assistita dal Comitato istituito dall'articolo 18, paragrafo 1, del regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio<sup>21</sup>.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 bis, paragrafi da 1 a 4 e paragrafo 5, lettera b), e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

I termini di cui all'articolo 5bis, paragrafo 3, lettera c), paragrafo 4, lettera b) e paragrafo 4, lettera e) della decisione 1999/468/CE sono fissati a un mese.

---

<sup>21</sup> GU L 370 del 31.12.1985, pag. 8.

*Articolo 15*  
*Sanzioni*

Gli Stati membri determinano la sanzioni da irrogare in caso in violazione delle norme del presente regolamento e adottano ogni provvedimento necessario 48per assicurare l'applicazione delle sanzioni stesse. Le sanzioni devono essere effettive, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri notificano le relative disposizioni alla Commissione entro il *[dodici mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento]* ... e provvedono a dare immediata notificazione delle eventuali modificazioni successive.



↓ nuovo

Gli Stati membri provvedono affinché tali provvedimenti siano applicati senza discriminazioni fondate sulla nazionalità del trasportatore o o sul luogo in cui questi è stabilito.

↓ 881/92 art. 10 (adattato)  
⇒ nuovo

*Articolo ~~10~~16*  
*☒ Relazioni ☒*

1. Entro il 31 gennaio di ogni anno, gli Stati membri notificano alla Commissione il numero di trasportatori titolari di una licenza comunitaria al 31 dicembre dell'anno precedente e il numero delle copie ~~certificate conformi,~~ ☒ autenticate ☒ corrispondenti ai veicoli in circolazione a tale data.

⇒ 2. Gli Stati membri notificano inoltre alla Commissione il numero di attestati di conducente rilasciati nel corso dell'anno solare precedente, nonché il numero di attestati di conducente in circolazione al 31 dicembre di quell'anno. ⇐

---

↓ 881/92

~~*Articolo 12*~~

~~Sono abrogati:~~

~~il regolamento (CEE) n. 3164/76,~~

~~l'articolo 4 della direttiva 75/130/CEE del Consiglio, del 17 febbraio 1975, relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti di merci combinati strada/ferrovia tra Stati membri<sup>22</sup>;~~

~~la direttiva 65/269/CEE del Consiglio, del 13 maggio 1965, che rende uniformi talune norme riguardanti le autorizzazioni per i trasporti di merci su strada tra gli Stati membri<sup>23</sup>;~~

~~la decisione 80/48/CEE del Consiglio, del 20 dicembre 1979, relativa all'adeguamento della capacità per i trasporti di merci su strada per conto terzi tra Stati membri<sup>24</sup>;~~

#### ~~Articolo 13~~

~~La prima direttiva del Consiglio, del 23 luglio 1962, è modificata come segue:~~

~~1. Il testo del titolo è sostituito dal testo seguente: «Prima direttiva del Consiglio, del 23 luglio 1962, relativa all'emanazione di talune norme comuni in materia di trasporti di merci su strada».~~

~~2. Il testo dell'articolo 1 è sostituito dal testo seguente:~~

#### ~~«Articolo 1~~

~~1. Gli Stati membri liberano, alle condizioni definite nel paragrafo 2, i trasporti internazionali di merci su strada per conto terzi e per conto proprio, elencati nell'allegato, che sono effettuati verso il loro territorio o in partenza dal medesimo o che lo attraversano in transito.~~

~~2. I trasporti e gli spostamenti a vuoto relativi a tali trasporti oggetto dell'allegato non sono soggetti al regime della licenza comunitaria né ad altri regimi di autorizzazione di trasporto.»~~

~~3. L'allegato II è soppresso e il testo dell'allegato I è sostituito da quello che figura nell'allegato II del presente regolamento.~~

#### ~~Articolo 14~~

~~Gli Stati membri comunicano alla Commissione le misure adottate in applicazione del presente regolamento.~~

---

<sup>22</sup> ~~GU L 48 del 22.2.1975, pag. 31. Direttiva modificata, da ultimo, dalla direttiva 91/224/CEE (GU L 103 del 23.4.1991, pag. 1).~~

<sup>23</sup> ~~GU n. 88 del 24.5.1965, pag. 1469/65. Direttiva modificata, da ultimo, dalla direttiva 85/505/CEE (GU L 309 del 21.11.1985, pag. 27).~~

<sup>24</sup> ~~GU L 18 del 24.1.1980, pag. 21.~~

~~Articolo 15~~

~~Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale delle Comunità europee.~~

~~Esso è applicabile a decorrere dal 1° gennaio 1993.~~

---

↓ 3118/93 art. 11 e 12

~~Articolo 11~~

~~Ogni due anni e, per la prima volta, al più tardi il 30 giugno 1996, la Commissione presenta al Consiglio una relazione sull'applicazione del presente regolamento.~~

~~Articolo 12~~

~~1. Il presente regolamento entra in vigore il 1° gennaio 1994.~~

~~2. Il regime di autorizzazione e di contingentamento comunitari dei trasporti di cabotaggio di cui all'articolo 2 cessa di essere applicabile il 1° luglio 1998.~~

~~3. A decorrere da tale data qualsiasi vettore non residente rispondente ai requisiti di cui all'articolo 1 è ammesso ad effettuare, a titolo temporaneo e senza restrizioni quantitative, trasporti nazionali di merci su strada in uno Stato membro senza disporvi di una sede o di un altro stabilimento.~~

~~Se del caso, la Commissione presenta al Consiglio, tenendo conto dell'esperienza acquisita, dell'evoluzione del mercato dei trasporti, nonché dei progressi compiuti in materia di armonizzazione nel settore dei trasporti, una proposta sulle modalità di accompagnamento del regime definitivo relative ad un idoneo sistema di osservazione dei mercati dei trasporti di cabotaggio e all'adeguamento delle misure di salvaguardia di cui all'articolo 7.~~

---



**CAPO VI**

**Disposizioni finali**

*Articolo 17*  
*Abrogazioni*

I regolamenti (CEE) n. 881/92 e (CEE) n. 3118/93 e la direttiva 2006/94/CE sono abrogati.

I riferimenti ai regolamenti e alla direttiva abrogati si intendono fatti al presente regolamento e vanno letti secondo la tavola di concordanza contenuta nell'allegato III.

*Articolo 18*  
*Entrata in vigore*

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

Esso è applicabile a decorrere dal [data di applicazione].

---

↓ 881/92, 3118/93
-------------------

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

Fatto a Bruxelles, [...]

*Per il Parlamento europeo*  
*Il Presidente*  
[...]

*Per il Consiglio*  
*Il Presidente*  
[...]

↓ 881/92 allegato I (adattato)  
→<sub>1</sub> Atto di adesione del 2003  
→<sub>2</sub> 1791/2006 Allegato  
punto 6(B)(2)  
→<sub>3</sub> Atto di adesione di Austria,  
Svezia e Finlandia art. 29 e  
allegato I, pag. 166  
⇒ nuovo

## ALLEGATO I

COMUNITÀ ~~ECONOMICA~~ EUROPEA

(a)

(~~Carta resistente di colore blu — formato DIN A4~~ ) Carta sintetica di colore blu chiaro, formato DIN A4,  
150g/m<sup>2</sup> o più )

(Prima pagina della licenza)

(Testo redatto nella lingua ufficiale o in una delle lingue ufficiali dello Stato membro che rilascia  
~~l'autorizzazione~~  la licenza )

Stato che rilascia ~~l'autorizzazione~~  la licenza

Sigla distintiva dello Stato <sup>(1)</sup>  
organismo competente

Denominazione dell'autorità o dell'ente

LICENZA N. ...

⇒ COPIA AUTENTICATA N. ⇐

per il trasporto internazionale di merci su strada per conto terzi

La presente licenza autorizza <sup>(2)</sup> .....

.....  
a effettuare, su tutte le relazioni di traffico, per i percorsi entro il territorio della Comunità, trasporti  
internazionale di merci su strada per conto terzi secondo la definizione del ~~regolamento (CEE) N. 881/92 del  
Consiglio, del 26 marzo 1992~~  regolamento (CE) n. [...] del Parlamento europeo e del Consiglio che fissa  
norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto merci su strada <sup>(3)</sup>  e nelle  condizioni  
 disposizioni generali della presente ~~autorizzazione~~  licenza .



Osservazioni particolari: .....

La presente licenza è valida dal ..... al .....

Rilasciata a ....., addì .....

(4) .....

- 
- (1) Sigla distintiva dello Stato: (B) Belgio, →<sub>1</sub> (BG) Bulgaria, ← →<sub>2</sub> (CZ) Repubblica ceca, ← (DK) Danimarca, (D) Germania, →<sub>2</sub> (EST) Estonia, ← (IRL) Irlanda, (GR) Grecia, (E) Spagna, (F) Francia, (I) Italia, →<sub>2</sub> (CY) Cipro, (LV) Lettonia, (LT) Lituania, ← (L) Lussemburgo, →<sub>2</sub> (H) Ungheria, (MT) Malta, ← (NL) Paesi Bassi, →<sub>3</sub> (A) Austria, ← →<sub>2</sub> (PL) Polonia, ← (P) Portogallo, →<sub>1</sub> (RO) Romania, ← →<sub>3</sub> (SLO) Slovenia, (SK) Slovacchia, ← →<sub>3</sub> (FIN) Finlandia, (S) Svezia, ← (UK) Regno Unito.
- (2) Nome e ragione sociale e indirizzo completo del trasportatore.
- (3) ~~Firma e timbro dell'autorità o ente dell'organismo competente che rilascia la licenza~~ ☒ Vedi pagina 1 della presente Gazzetta ufficiale ☒
- (4) ~~Vedi pagina 1 della presente Gazzetta ufficiale.~~ ☒ Firma e timbro dell'autorità o ente dell'organismo competente che rilascia la licenza ☒

(b)

(SECONDA PAGINA DELLA LICENZA)

(Testo redatto nella lingua ufficiale o in una delle lingue ufficiali dello Stato membro che rilascia  
~~l'autorizzazione~~  la licenza )

**DISPOSIZIONI GENERALI**

La presente licenza è rilasciata a norma del ~~regolamento (CEE) n. 881/92 del Consiglio, del 26 marzo 1992, relativo all'accesso al mercato dei trasporti di merci su strada nella Comunità effettuati in partenza dal territorio di uno Stato membro e a destinazione di questo o in transito sul territorio di uno o più Stati membri~~  regolamento (CE) n. [presente regolamento] .

Essa permette di effettuare, su tutte le relazioni di traffico, trasporti internazionali di merci su strada per conto terzi per ~~i percorsi entro il~~ tragitti effettuati nel territorio della Comunità e, se del caso, alle condizioni che essa stabilisce:

- il cui punto di partenza e il cui punto di arrivo si trovano in due Stati membri diversi, con o senza transito attraverso uno o più Stati membri o paesi terzi,
- in partenza da uno Stato membro e a destinazione di un paese terzo o viceversa, con o senza transito attraverso in uno o più Stati membri o paesi terzi,
- tra paesi terzi con transito ~~sul~~ nel territorio di uno o più Stati membri,

nonché gli spostamenti a vuoto in relazione a tali trasporti.

Nel caso di un trasporto in partenza da uno Stato membro e a destinazione da un paese terzo e viceversa, la presente ~~autorizzazione~~  licenza  è valida, per il tragitto effettuato nel territorio  della Comunità. Essa è valida nello  Stato membro di carico o di scarico, ~~dal momento in cui~~  soltanto dopo la conclusione tra  la Comunità e il paese terzo in questione ~~conclusione~~  dell'  accordo necessario ai sensi del regolamento ~~(CEE) n. 881/92~~  (CE) n. [...] [*il presente regolamento*] .

La presente licenza è personale e non è cedibile a terzi.

Le autorità competenti dello Stato membro che l'hanno rilasciata possono ritirarla qualora il ~~trasportatore~~  titolare .

- abbia omesso di osservare tutte le condizioni cui è soggetto il suo impiego,
- abbia fornito informazioni inesatte circa i dati richiesti per il rilascio o il rinnovo della licenza.

L'originale della licenza deve essere conservato dall'impresa di trasporto.

Una copia ~~certificata conforme~~  autenticata  della licenza deve trovarsi a bordo del veicolo (1). Nel caso di un complesso di veicoli accoppiati, ~~essa~~ deve accompagnare il veicolo a motore e si riferisce al complesso di veicoli accoppiati anche nel caso in cui il rimorchio o il semirimorchio non siano immatricolati o ammessi alla circolazione a nome del titolare della licenza stessa o siano immatricolati o ammessi alla circolazione in un altro Stato.

La licenza deve essere esibita ogniqualvolta gli agenti preposti al controllo ne facciano richiesta.

Il titolare è tenuto a rispettare le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative in vigore nello Stato membro sul cui territorio il veicolo circola, in particolare le norme in materia di trasporto e di circolazione.

---

(1) Per "veicolo" s'intende un veicolo a motore immatricolato in uno Stato membro o un insieme di veicoli accoppiati di cui almeno il veicolo a motore sia immatricolato in uno Stato membro, adibiti esclusivamente al trasporto di merci.

~~ALLEGATO II~~

~~“ALLEGATO~~

~~Trasporti che devono essere liberati da ogni regime di licenza comunitaria e da ogni  
altra autorizzazione di trasporto~~

~~1. I trasporti postali effettuati nell'ambito di un regime di servizio pubblico.~~

~~2. Trasporti di veicoli danneggiati o da riparare.~~

~~3. Trasporti di merci con autoveicoli il cui peso totale a carico autorizzato, compreso quello dei rimorchi, non superi 6 tonnellate o il cui carico utile autorizzato, compreso quello dei rimorchi, non superi 3,5 tonnellate.~~

~~4. Trasporti di merci con autoveicoli sempreché sussistano le condizioni seguenti:~~

~~a) le merci trasportate devono appartenere all'impresa o essere state da essa vendute, acquistate, date o prese in affitto, prodotte, estratte, trasformate o riparate;~~

~~b) il trasporto deve servire a far affluire le merci all'impresa, o a spedirle dall'impresa stessa, oppure a spostarle all'interno dell'impresa o, per esigenze aziendali, all'esterno dell'impresa stessa;~~

~~e) gli autoveicoli adibiti a tale trasporto devono essere guidati dal personale dell'impresa;~~

~~d) i veicoli che trasportano le merci debbono essere di proprietà dell'impresa o essere stati da questa acquistati a credito o noleggiati, a condizione che in quest'ultimo caso essi soddisfino le condizioni previste dalla direttiva 84/647/CEE del Consiglio, del 19 dicembre 1984, relativa all'utilizzazione di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada<sup>1</sup>;~~

~~Questa disposizione non si applica in caso di utilizzazione di un veicolo di sostituzione durante un guasto di breve durata del veicolo usato normalmente;~~

~~e) il trasporto deve costituire soltanto un'attività accessoria nell'ambito di tutte le attività dell'impresa.~~

~~5. Trasporti di medicinali, apparecchi e attrezzature mediche, nonché altri articoli necessari in caso di soccorsi urgenti, soprattutto in presenza di calamità naturali.”~~

<sup>1</sup> ~~GU L 335 del 22.12.1984, pag. 72.~~

↓ 484/2002 allegato (adattato)  
→<sub>1</sub> Atto di adesione di Austria, Svezia e Finlandia art. 29 e allegato I, pag. 166  
→<sub>2</sub> Atto di adesione del 2003  
→<sub>3</sub> 1791/2006 allegato punto 6(B)(2)

**☒ ALLEGATO II ☒**

COMUNITÀ EUROPEA

(a)

(Colore rosa – formato DIN A4; ☒ carta sintetica, 150g/m<sup>2</sup> o più ☒ )

(Prima pagina dell'attestato)

Testo redatto nella lingua, nelle lingue o in una delle lingue ufficiali dello Stato membro che rilascia l'attestato)

<b>Sigla distintiva dello Stato membro (1) che rilascia l'attestato</b>	<b>Denominazione dell'autorità o dell'ente competente</b>
---	---

**ATTESTATO DI CONDUCENTE N. ...**

**per il trasporto di merci su strada per conto di terzi effettuato in virtù della licenza comunitaria**

(Regolamento (CEE) n. 881/92, modificato dal regolamento (CE) n. 484/2002 del 1° marzo 2002 ☒ Regolamento (CE) n. [...] [*il presente regolamento*] ☒ )

Con il presente documento si attesta, sulla base della documentazione presentata da:

(2).....

che il conducente:

Cognome e nome.....

Data e luogo di nascita.....Nazionalità.....

Tipo e numero del documento di identità .....

rilasciato il ..... a .....

Numero di patente di guida .....

rilasciata il ..... a .....

Numero di sicurezza sociale .....

è impiegato, conformemente alle disposizioni legislative, regolamentari o amministrative e, se del caso, ai contratti collettivi secondo le norme applicabili nello Stato membro seguente, in materia di condizioni di lavoro e di formazione professionale dei conducenti applicabili in detto Stato membro per effettuare trasporti su strada:

.....(3)

Osservazioni particolari .....

Il presente attestato è valido dal .....al .....

Rilasciato a ....., addì .....

.....(4)

- 
- (1) La sigla distintiva dello Stato membro: (B) Belgio, →<sub>1</sub> (BG) Bulgaria, ← →<sub>2</sub> (CZ) Repubblica ceca, ← (DK) Danimarca, (D) Germania, →<sub>2</sub> (EST) Estonia, ← (IRL) Irlanda, (GR) Grecia, (E) Spagna, (F) Francia, (I) Italia, →<sub>2</sub> (CY) Cipro, (LV) Lettonia, (LT) Lituania, ← (L) Lussemburgo, →<sub>2</sub> (H) Ungheria, (MT) Malta, ← (NL) Paesi Bassi, →<sub>3</sub> (A) Austria, ← →<sub>2</sub> (PL) Polonia, ← (P) Portogallo, →<sub>1</sub> (RO) Romania, ← →<sub>2</sub> (SLO) Slovenia, (SK) Slovacchia, ← →<sub>3</sub> (FIN) Finlandia, (S) Svezia, ← (UK) Regno Unito.
- (2) Nome o ditta e indirizzo completo del trasportatore.
- (3) Nome dello Stato membro di stabilimento del trasportatore.
- (4) Firma e timbro dell'autorità o ente competente che rilascia l'attestato.

(Seconda pagina dell'attestato)

Testo redatto nella lingua, nelle lingue o in una delle lingue ufficiali dello Stato membro che rilascia l'attestato)

## DISPOSIZIONI GENERALI

Il presente attestato è rilasciato a norma del ~~regolamento (CEE) n. 881/92 del Consiglio, del 26 marzo 1992, quale successivamente modificato, relativo all'accesso al mercato dei trasporti di merci su strada nella Comunità effettuati in partenza dal territorio di uno Stato membro e a destinazione di questo o in transito sul territorio di uno o più Stati membri~~  regolamento (CE) n. [...] del [data] del Parlamento europeo e del Consiglio che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto merci su strada .

Esso certifica che il conducente il cui nome figura nell'attestato è impiegato conformemente alle disposizioni legislative, regolamentari o amministrative e, se del caso, ai contratti collettivi secondo le norme applicabili nello Stato membro che figura nell'attestato, in materia di condizioni di lavoro e di formazione professionale applicabili in detto Stato membro per effettuare trasporti su strada:

L'attestato di conducente è di proprietà del trasportatore, che lo mette a disposizione del conducente nominativamente identificato nello stesso quando questi guida un veicolo ~~(5)~~  (1)  che effettua trasporti in virtù di una licenza comunitaria rilasciata al trasportatore stesso. L'attestato di conducente è personale e non è cedibile a terzi. Esso resta valido solo fintantoché sussistono le condizioni alle quali è stato rilasciato e deve essere immediatamente restituito dal trasportatore alle autorità di rilascio se tali condizioni vengono meno.

Le autorità competenti dello Stato membro che l'hanno rilasciato possono ritirarlo, in particolare, qualora il ~~trasportatore~~  trasportatore .

- abbia omesso di osservare tutte le condizioni cui è soggetto l'uso dell'attestato stesso;
- abbia fornito informazioni inesatte circa i dati richiesti per il rilascio o il rinnovo dell'attestato;
- una copia ~~certificata conforme~~  autenticata  dell'attestato deve essere conservata dall'impresa di trasporto;
- l'originale dell'attestato deve trovarsi a bordo del veicolo e deve essere esibito dal conducente a richiesta degli agenti preposti al controllo.

---

~~(5)~~  (1)  Per "veicolo" s'intende un veicolo a motore immatricolato in uno Stato membro o un insieme di veicoli accoppiati di cui almeno il veicolo a motore sia immatricolato in uno Stato membro, adibiti esclusivamente al trasporto di merci.

**ALLEGATO III****TAVOLA DI CONCORDANZA**

Regolamento 881/92	Regolamento 3118/93	Direttiva 2006/94	Presente regolamento
Articolo 1, paragrafo 1			Articolo 1, paragrafo 1
Articolo 1, paragrafo 2			Articolo 1, paragrafo 2
Articolo 1, paragrafo 3			Articolo 1, paragrafo 3
			Articolo 1, paragrafo 4 nuovo
		Articolo 1, paragrafi 1 e 2, allegato I; Articolo 2	Articolo 1, paragrafo 5
		Articolo 2	Articolo 1(6)
Articolo 2			Articolo 2 modificato
Articolo 3, paragrafo 1			Articolo 3
Articolo 3, paragrafo 2			Articolo 4, paragrafo 1 modificato
Articolo 3, paragrafo 3			Articolo 5, paragrafo 1 modificato
Articolo 4			-
Articolo 5, paragrafo 1			Articolo 4, paragrafo 2 modificato

Articolo 5, paragrafo 2			Articolo 4, paragrafo 3 modificato
Articolo 5, paragrafo 3			Articolo 4, paragrafo 4 modificato
			Articolo 4, paragrafo 5, nuovo
Articolo 5, paragrafo 4, Allegato I seconda pagina, paragrafo 7, seconda e terza frase			Articolo 4, paragrafo 6 modificato
Articolo 5, paragrafo 5			Articolo 4, paragrafo 2
Articolo 6, paragrafo 1			Articolo 5, paragrafo 2 modificato
Articolo 6, paragrafo 2			Articolo 5, paragrafo 2 modificato
Articolo 6, paragrafo 3			Articolo 5, paragrafo 3 modificato
Articolo 6, paragrafo 4			Articolo 5, paragrafo 4
Articolo 6, paragrafo 5			Articolo 5, paragrafo 5
Articolo 7			Articolo 6
Articolo 8, paragrafo 1			Articolo 7, paragrafo 1
Articolo 8, paragrafo 2			Articolo 7, paragrafo 2
Articolo 8, paragrafo 3			Articolo 11, paragrafo 1 modificato



Articolo 8, paragrafo 4			Articolo 11, paragrafo 2
Articolo 9, paragrafo 1			Articolo 11, paragrafo 6 modificato
Articolo 9, paragrafo 2			Articolo 11, paragrafo 6 modificato
	Articolo 1, paragrafo 1		Articolo 8, paragrafo 1
	-		Articolo 8, paragrafo 2
	-		Articolo 8, paragrafo 3
	Articolo 1, paragrafo 2		Articolo 8, paragrafo 4
	Articolo 1, paragrafo 3		Articolo 8, paragrafo 5
	Articolo 1, paragrafo 4		Articolo 8, paragrafo 6
			Articolo 8, paragrafo 7 nuovo
	Articolo 2		-
	Articolo 3		-
	Articolo 4		-
	Articolo 5		-
	Articolo 6, paragrafo 1		Articolo 9, paragrafo 1 modificato
	Articolo 6, paragrafo 2		-
	Articolo 6, paragrafo 3		Articolo 9, paragrafo 2

	Articolo 6, paragrafo 4		-
	Articolo 7		-
Articolo 10			Articolo 16, paragrafo 1 modificato
Articolo 11, paragrafo 1			Articolo 10 modificato
Articolo 11, paragrafo 2			Articolo 12, paragrafo 1 modificato
Articolo 11, paragrafo 3			Articolo 11, paragrafo 3 modificato
Articolo 11 <i>bis</i>			-
	Articolo 8, paragrafo 1		Articolo 10 modificato
	Articolo 8, paragrafo 2		Articolo 12, paragrafo 2 modificato
	Articolo 8, paragrafo 3		Articolo 12, paragrafo 2 modificato
	Articolo 8, paragrafo 4, commi 1 e 3		-
	Articolo 8, paragrafo 4, comma 2		Articolo 11, paragrafo 4 modificato
	Articolo 8, paragrafo 4, commi 4 e 5		Articolo 11, paragrafo 5 modificato
	Articolo 9		Articolo 12, paragrafo 3 modificato

Articolo 12			Articolo 17
Articolo 13			-
Articolo 14	Articolo 10		-
	Articolo 11		-
Articolo 15	Articolo 12		Articolo 18
		Articolo 3	-
		Articolo 4	-
		Articolo 5	-
		Allegati II, III	-
Allegato I			Allegato I
Allegato II			Articolo 1, paragrafo 5
Allegato III			Allegato II
	Allegato I		-
	Allegato II		-
	Allegato III		-
	Allegato IV		-