



Documento di seduta

A8-0206/2018

8.6.2018

*****I**

RELAZIONE

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

Commissione per i trasporti e il turismo

Relatore: Merja Kyllönen

Relatore per parere (*):

Martina Dlabajová, commissione per l'occupazione e gli affari sociali

(*) Procedura con le commissioni associate – articolo 54 del regolamento

Significato dei simboli utilizzati

- * Procedura di consultazione
- *** Procedura di approvazione
- ***I Procedura legislativa ordinaria (prima lettura)
- ***II Procedura legislativa ordinaria (seconda lettura)
- ***III Procedura legislativa ordinaria (terza lettura)

(La procedura indicata dipende dalla base giuridica proposta nel progetto di atto.)

Emendamenti a un progetto di atto

Emendamenti del Parlamento presentati su due colonne

Le soppressioni sono evidenziate in *corsivo grassetto* nella colonna di sinistra. Le sostituzioni sono evidenziate in *corsivo grassetto* nelle due colonne. Il testo nuovo è evidenziato in *corsivo grassetto* nella colonna di destra.

La prima e la seconda riga del blocco d'informazione di ogni emendamento identificano la parte di testo interessata del progetto di atto in esame. Se un emendamento verte su un atto esistente che il progetto di atto intende modificare, il blocco d'informazione comprende anche una terza e una quarta riga che identificano rispettivamente l'atto esistente e la disposizione interessata di quest'ultimo.

Emendamenti del Parlamento presentati in forma di testo consolidato

Le parti di testo nuove sono evidenziate in *corsivo grassetto*. Le parti di testo sopresse sono indicate con il simbolo ■ o sono barrate. Le sostituzioni sono segnalate evidenziando in *corsivo grassetto* il testo nuovo ed eliminando o barrando il testo sostituito.

A titolo di eccezione, le modifiche di carattere strettamente tecnico apportate dai servizi in vista dell'elaborazione del testo finale non sono evidenziate.

INDICE

	Pagina
PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO.....	5
MOTIVAZIONE.....	57
PARERE DELLA COMMISSIONE PER L'OCCUPAZIONE E GLI AFFARI SOCIALI....	61
PROCEDURA DELLA COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO.....	89
VOTAZIONE FINALE PER APPELLO NOMINALE IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO	90

PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

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

(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2017)0278),
 - visti l'articolo 294, paragrafo 2, e l'articolo 91, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione,
 - visto l'articolo 294, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
 - visto il parere del Comitato economico e sociale europeo del 18 gennaio 2018¹,
 - visto l'articolo 59 del suo regolamento,
 - visti la relazione della commissione per i trasporti e il turismo e il parere della commissione per l'occupazione e gli affari sociali (A8-0206/2018),
1. adotta la posizione in prima lettura figurante in appresso;
 2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora la sostituisca, la modifichi sostanzialmente o intenda modificarla sostanzialmente;
 3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

Emendamento 1

Proposta di direttiva Titolo 1

<i>Testo della Commissione</i>	<i>Emendamento</i>
Proposta di DIRETTIVA DEL PARLAMENTO	Proposta di DIRETTIVA DEL PARLAMENTO

¹ Non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale.

EUROPEO E DEL CONSIGLIO

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

EUROPEO E DEL CONSIGLIO

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

Emendamento 2

Proposta di direttiva Considerando -1 (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

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

Emendamento 3

Proposta di direttiva Considerando 1

Testo della Commissione

Emendamento

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

(1) Al fine di creare un settore del trasporto su strada sicuro, efficiente e socialmente responsabile è necessario *assicurare la libera circolazione delle merci e la libera prestazione di servizi,* condizioni di lavoro adeguate e la

commerciali e concorrenziali eque per i trasportatori.

protezione sociale dei conducenti e *fornire un contesto commerciale e concorrenziale adeguato* per i trasportatori, *nel rispetto delle libertà fondamentali, in particolare della libera circolazione delle merci e della libera prestazione di servizi, garantite dai trattati.*

Emendamento 4

Proposta di direttiva Considerando 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

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

Emendamento 5

Proposta di direttiva Considerando 2

Testo della Commissione

Emendamento

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

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

Emendamento 6

Proposta di direttiva Considerando 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

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

Emendamento 7

Proposta di direttiva Considerando 3

Testo della Commissione

Emendamento

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

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

Emendamento 8

Proposta di direttiva Considerando 4

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 9

Proposta di direttiva Considerando 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(4 bis) Al fine di garantire che le direttive 96/71/CE^{1 bis} e 2014/67/UE^{1 ter} del Parlamento europeo e del Consiglio siano correttamente applicate, i controlli e la cooperazione a livello dell'Unione per combattere le frodi in materia di distacco dei conducenti dovrebbero essere rafforzati e dovrebbero essere effettuati controlli più rigorosi per garantire che i contributi sociali relativi ai conducenti distaccati siano effettivamente versati.

^{1bis} **Direttiva 96/71/CE del Parlamento**

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

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

Emendamento 10

Proposta di direttiva Considerando 5

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

di lavoro in modo efficace su strada.

Emendamento 11

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

Testo della Commissione

Emendamento

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

Emendamento 12

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

Testo della Commissione

Emendamento

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

Emendamento 13

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

Testo della Commissione

Emendamento

(6 bis) Al fine di promuovere una cooperazione amministrativa e uno

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

Emendamento 14

Proposta di direttiva
Considerando 6 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

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

Emendamento 15

Proposta di direttiva
Considerando 7 bis (nuovo)

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

Emendamento 16

Proposta di direttiva Considerando 8 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

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

Emendamento 17

Proposta di direttiva Considerando 9

Testo della Commissione

Emendamento

(9) Determinate disposizioni della direttiva 97/71/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁵ relative al distacco dei lavoratori e le della direttiva 2014/67/UE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁶ sulle prescrizioni amministrative si sono

(9) Determinate disposizioni della direttiva 97/71/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁵ relative al distacco dei lavoratori e le **disposizioni** della direttiva 2014/67/UE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁶ sulle prescrizioni

dimostrare difficile da applicare al settore ad elevata mobilità del trasporto su strada. La mancanza di coordinamento delle misure nazionali per l'attuazione e l'applicazione delle disposizioni in materia di distacco dei lavoratori nel settore dei trasporti su strada ha generato elevati oneri amministrativi per i trasportatori non residenti nell'Unione. Ciò ha prodotto indebite restrizioni alla libertà di fornire servizi di trasporto stradale transfrontalieri con conseguenti effetti negativi sull'occupazione.

amministrative si sono dimostrate difficile da applicare al settore ad elevata mobilità del trasporto su strada. La mancanza di coordinamento delle misure nazionali per l'attuazione e l'applicazione delle disposizioni in materia di distacco dei lavoratori nel settore dei trasporti su strada ha generato *incertezza giuridica, distorsioni della concorrenza nel settore dei trasporti ed* elevati oneri amministrativi per i trasportatori non residenti nell'Unione. Ciò ha prodotto indebite restrizioni alla libertà di fornire servizi di trasporto stradale transfrontalieri con conseguenti effetti negativi sull'occupazione *e sulla competitività delle imprese di trasporto. È necessaria l'armonizzazione degli obblighi amministrativi e delle misure di controllo per evitare che i trasportatori siano distaccati in maniera inutile o arbitraria.*

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

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

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

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

Emendamento 18

Proposta di direttiva Considerando 9 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(9 bis) Lo scambio di dati e informazioni, nonché la cooperazione amministrativa e la mutua assistenza tra gli Stati membri ai fini della corretta applicazione delle norme dovrebbero essere effettuati per mezzo del sistema di informazione del mercato interno (IMI) istituito dal regolamento (UE) n. 1024/2012. Allo stesso tempo, l'IMI dovrebbe essere utilizzato per la presentazione e l'aggiornamento delle dichiarazioni di distacco tra i trasportatori e le autorità competenti degli Stati membri di destinazione. Al fine di conseguire quest'ultimo obiettivo, sarebbe necessario sviluppare un'interfaccia parallela pubblica nel quadro del sistema IMI cui abbiano accesso i trasportatori.

Emendamento 19

Proposta di direttiva
Considerando 9 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

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

Emendamento 20

Proposta di direttiva
Considerando 9 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

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

Emendamento 21

Proposta di direttiva
Considerando 9 quinquies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

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

Emendamento 22

Proposta di direttiva
Considerando 10 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

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

l'attrattiva di tale professione.

Emendamento 23

Proposta di direttiva Considerando 11

Testo della Commissione

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

Emendamento

(11) Al fine di garantire l'efficace attuazione della direttiva 96/71/CE nel settore dei trasporti su strada, è necessario stabilire norme settoriali che rispecchino la particolarità della forza lavoro ad elevata mobilità del settore dei trasporti su strada, garantendo l'equilibrio tra la protezione sociale dei conducenti e la libera prestazione di servizi transfrontalieri per i trasportatori. ***Le norme in materia di distacco dei lavoratori previste dalla direttiva 96/71/CE, nonché quelle della direttiva 2014/67/UE relative all'attuazione della prima, dovrebbero applicarsi al settore del trasporto su strada, nei termini stabiliti dalla presente direttiva.***

Emendamento 24

Proposta di direttiva Considerando 12

Testo della Commissione

(12) Tali criteri equilibrati dovrebbero basarsi sul concetto di un legame sufficiente del conducente con il territorio dello Stato membro ospitante. ***Di conseguenza nel caso di operazioni di trasporto internazionale è opportuno stabilire una soglia temporale oltre la quale si applicano la tariffa salariale minima e le ferie annuali retribuite minime dello Stato membro ospitante. Tale soglia non si applica ai*** trasporti di cabotaggio, come stabilito dai regolamenti n. 1072/2009¹⁸ e n. 1073/2009¹⁹, dal

Emendamento

(12) Tali criteri equilibrati dovrebbero basarsi sul concetto di un legame sufficiente del conducente con il territorio dello Stato membro ospitante. ***Tale legame sufficiente esiste nel caso dei*** trasporti di cabotaggio, come stabilito dai regolamenti n. 1072/2009¹⁸ e n. 1073/2009¹⁹, dal momento che l'intera operazione di trasporto ha luogo in uno Stato membro ospitante. ***Di conseguenza la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE dovrebbero applicarsi al cabotaggio. Inoltre, le norme sul distacco dovrebbero***

momento che l'intera operazione di trasporto ha luogo in uno Stato membro ospitante. Di conseguenza la **tariffa minima salariale e le ferie annuali retribuite minime dello Stato membro ospitante dovrebbero applicarsi al cabotaggio a prescindere dalla frequenza e dalla durata delle operazioni effettuate dal conducente.**

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

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

valere anche per i tragitti stradali nelle operazioni di trasporto combinato, come indicato alla direttiva 1992/106/CE, a condizione che il tragitto stradale sia effettuato all'interno dello stesso Stato membro.

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

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

Emendamento 25

Proposta di direttiva Considerando 12 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(12 bis) La direttiva 96/71/CE dovrebbe applicarsi ai trasporti di cabotaggio, come stabilito dai regolamenti (CE) n. 1072/2009 e (CE) n. 1073/2009, dal momento che l'intera operazione di trasporto ha luogo in uno Stato membro ospitante e che vi è concorrenza diretta con le imprese locali. La direttiva 96/71/CE dovrebbe di conseguenza applicarsi al cabotaggio a prescindere dalla frequenza e dalla durata delle operazioni effettuate dal conducente.

Emendamento 26

Proposta di direttiva Considerando 12 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(12 ter) Dal momento che non esiste un legame sufficiente di un conducente con il territorio di uno Stato membro di transito, le operazioni di transito non dovrebbero essere considerate situazioni di distacco.

Emendamento 27

Proposta di direttiva Considerando 12 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

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

Emendamento 28

Proposta di direttiva Considerando 13

Testo della Commissione

Emendamento

(13) Al fine di garantire un'applicazione effettiva ed efficace della normativa settoriale sul distacco dei lavoratori ed evitare oneri amministrativi sproporzionati

(13) Al fine di garantire un'applicazione effettiva ed efficace della normativa settoriale sul distacco dei lavoratori ed evitare oneri amministrativi sproporzionati

per i trasportatori non residenti è opportuno istituire specifiche prescrizioni amministrative e di controllo per il settore dei trasporti su strada, sfruttando appieno gli strumenti di controllo come il tachigrafo digitale.

per i trasportatori non residenti è opportuno istituire specifiche prescrizioni amministrative e di controllo per il settore dei trasporti su strada, sfruttando appieno gli strumenti di controllo come il tachigrafo digitale. ***Al fine di controllare la complessità degli obblighi stabiliti dalla presente direttiva e dalla direttiva 96/71/CE, gli Stati membri devono poter imporre ai trasportatori su strada esclusivamente gli obblighi amministrativi specificati nella presente direttiva, che sono stati adattati al settore del trasporto su strada.***

Emendamento 29

Proposta di direttiva Considerando 13 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

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

Emendamento 30

Proposta di direttiva Considerando 13 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(13 ter) Al fine di agevolare l'attuazione, l'applicazione e l'esecuzione della presente direttiva, il sistema di informazione del mercato interno (IMI) istituito dal regolamento (UE) n.

1024/2012 dovrebbe essere utilizzato negli Stati membri per migliorare lo scambio di informazioni tra le autorità regionali e locali a livello transfrontaliero. Potrebbe essere altresì vantaggioso estendere le caratteristiche dell'IMI in modo da comprendere la presentazione e la trasmissione di dichiarazioni semplici.

Emendamento 31

Proposta di direttiva Considerando 13 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

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

Emendamento 32

Proposta di direttiva Considerando 13 quinquies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

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

Emendamento 33

Proposta di direttiva

Considerando 13 sexies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

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

Emendamento 34

Proposta di direttiva
Considerando 13 septies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

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

Emendamento 35

Proposta di direttiva
Considerando 13 octies (nuovo)

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

Emendamento 36

Proposta di direttiva Considerando 13 nonies (nuovo)

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

gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

Emendamento 37

Proposta di direttiva
Considerando 14 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

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

Emendamento 38

Proposta di direttiva
Considerando 14 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

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

Emendamento 39

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 3 – lettera a

Direttiva 2006/22/CE

Articolo 2 – paragrafo 1 – comma 2

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 40

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 3 – lettera b

Direttiva 2006/22/CE

Articolo 2 – paragrafo 3 – comma 1

Testo della Commissione

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

Emendamento

Ciascuno Stato membro organizza i controlli in modo che sia controllato almeno il 3 % dei giorni di lavoro effettivo dei conducenti di veicoli che rientrano nell'ambito di applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 e della direttiva 2002/15/CE. ***Qualora a seguito dei controlli su strada il conducente non sia in grado di presentare uno o più documenti richiesti, i conducenti sono lasciati liberi di continuare il trasporto e il trasportatore nello Stato membro di stabilimento è***

*tenuto a presentare i documenti richiesti
tramite le autorità competenti.*

Emendamento 41

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 3 – lettera c

Direttiva 2006/22/CE

Articolo 2 – paragrafo 4

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 42

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 3 bis (nuovo)

Direttiva 2006/22/CE

Articolo 5

Testo in vigore

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

Emendamento

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

Gli Stati membri organizzano, almeno sei volte l'anno, controlli concertati per controllare su strada **e nei locali** i conducenti e i veicoli oggetto **del regolamento (CE) n. 561/2006 o (UE) n. 165/2014**. Queste operazioni sono svolte contemporaneamente dalle autorità di controllo di due o più Stati membri, che operano ciascuna sul proprio territorio. **Il riepilogo dei risultati dei controlli concertati sono resi pubblici in linea con il regolamento (UE) 2016/679 del**

Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati.

Emendamento 43

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 4

Direttiva 2006/22/CE

Articolo 6 – paragrafo 1

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 44

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 4 bis (nuovo)

Direttiva 2006/22/CE

Articolo 7 – paragrafo 1 – lettera b

Testo in vigore

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

Emendamento

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

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

Emendamento 45

Proposta di direttiva

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

Testo in vigore

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

Emendamento 46

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 6 – lettera b

Direttiva 2006/22/CE

Articolo 8 – paragrafo 1 – lettera b

Testo della Commissione

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

Emendamento 47

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 6 – lettera b

Direttiva 2006/22/CE

Articolo 8 – paragrafo 1 bis – comma 1

Testo della Commissione

1 bis. Lo Stato membro presenta le informazioni richieste dagli altri Stati membri a norma del paragrafo 1, lettera b), del presente articolo entro **25** giorni

Emendamento

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

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

Emendamento

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

Emendamento

1 bis. Lo Stato membro presenta le informazioni richieste dagli altri Stati membri a norma del paragrafo 1, lettera b), del presente articolo entro **10** giorni

lavorativi dal ricevimento della richiesta, **nei** casi che richiedono un esame approfondito o riguardanti i controlli nei locali delle imprese interessate. Un termine più breve può essere concordato tra gli Stati membri. In casi urgenti o che richiedono la consultazione semplice di registri, come nel caso di un sistema di classificazione del rischio, le informazioni richieste sono fornite entro tre giorni lavorativi.

lavorativi dal ricevimento della richiesta. **In** casi **debitamente giustificati** che richiedono un esame approfondito o riguardanti i controlli nei locali delle imprese interessate, **il termine è di 20 giorni lavorativi**. Un termine più breve può essere concordato tra gli Stati membri. In casi urgenti o che richiedono la consultazione semplice di registri, come nel caso di un sistema di classificazione del rischio, le informazioni richieste sono fornite entro tre giorni lavorativi.

Emendamento 48

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 6 – lettera b

Direttiva 2006/22/CE

Articolo 8 – paragrafo 1 bis – comma 2

Testo della Commissione

Se lo Stato membro che riceve la richiesta ritiene che la domanda sia insufficientemente motivata, ne informa lo Stato membro richiedente entro **10** giorni lavorativi. Lo Stato membro richiedente è tenuto a comprovare la richiesta. Qualora ciò non sia possibile, la richiesta può essere respinta dallo Stato membro.

Emendamento

Se lo Stato membro che riceve la richiesta ritiene che la domanda sia insufficientemente motivata, ne informa lo Stato membro richiedente entro **cinque** giorni lavorativi. Lo Stato membro richiedente è tenuto a comprovare la richiesta. Qualora ciò non sia possibile, la richiesta può essere respinta dallo Stato membro.

Emendamento 49

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 6 – lettera b

Direttiva 2006/22/CE

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

Testo della Commissione

Qualora sia difficile o impossibile dar seguito a una richiesta di informazioni o effettuare controlli, ispezioni o indagini, lo Stato membro **in questione** lo comunica allo Stato membro richiedente insieme alla relativa motivazione entro **10** giorni

Emendamento

Qualora sia difficile o impossibile dar seguito a una richiesta di informazioni o effettuare controlli, ispezioni o indagini, lo Stato membro **che riceve la richiesta** lo comunica allo Stato membro richiedente insieme alla relativa motivazione entro

lavorativi. Gli Stati membri interessati cooperano al fine di trovare una soluzione alle difficoltà emerse.

cinque giorni lavorativi *e fornisce le ragioni per giustificare debitamente la difficoltà o l'impossibilità di fornire le informazioni pertinenti.* Gli Stati membri interessati cooperano al fine di trovare una soluzione alle difficoltà emerse.

Emendamento 50

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 6 – lettera b

Direttiva 2006/22/CE

Articolo 8 – paragrafo 1 bis – comma 4

Testo della Commissione

Emendamento

Qualora venga a conoscenza di un problema persistente nello scambio di informazioni o di un rifiuto permanente di fornire informazioni, la Commissione può adottare tutte le misure necessarie per porre rimedio alla situazione, tra cui, se del caso, aprire un'indagine e, infine, applicare sanzioni allo Stato membro.

Emendamento 51

Proposta di direttiva

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

Direttiva 2006/22/CE

Articolo 8 – paragrafo 2

Testo in vigore

Emendamento

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

b bis) all'articolo 8, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

2. *In deroga all'articolo 21 della direttiva 2014/67/UE, lo scambio di informazioni tra le autorità competenti degli Stati membri di cui ai paragrafi 1 e 1 bis del presente articolo è condotto per mezzo del sistema di informazione del mercato interno (IMI) istituito dal regolamento (UE) n. 1024/2012. Le autorità competenti degli Stati membri hanno accesso diretto in tempo reale ai*

dati dei registri elettronici nazionali mediante il sistema del registro europeo delle imprese di trasporto su strada (ERRU) ai cui all'articolo 16 del regolamento (CE) n. 1071/2009.

Emendamento 52

Proposta di direttiva

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

Direttiva 2006/22/CE

Articolo 8 – paragrafo 2 bis

Testo della Commissione

Emendamento

b ter) all'articolo 8 è inserito il seguente paragrafo 2 bis:

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

Emendamento 53

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 7 – lettera a

Direttiva 2006/22/CE

Articolo 9 – paragrafo 1 – comma 2

Testo della Commissione

Emendamento

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

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

12, paragrafo 2, della presente direttiva.

Emendamento 54

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 7 – lettera b bis (nuova)

Direttiva 2006/22/CE

Articolo 9 – paragrafo 3 – comma 1

Testo in vigore

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

Emendamento

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

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

Emendamento 55

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 7 – lettera b bis (nuova)

Direttiva 2006/22/CE

Articolo 9 – paragrafo 3 – comma 2

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 56

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 7 – lettera b bis (nuova)

Direttiva 2006/22/CE

Articolo 9 – paragrafo 3 – comma 3

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 57

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 7 – lettera c (nuova)

Direttiva 2006/22/CE

Articolo 9 – paragrafo 4

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 58

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 7 – lettera c (nuova)

Direttiva 2006/22/CE

Articolo 9 – paragrafo 5

Testo della Commissione

5. Gli Stati membri **forniscono, su richiesta o in modo** direttamente **accessibile**, a tutte le autorità competenti degli altri Stati membri, le informazioni **disponibili** contenute nel sistema nazionale

Emendamento

5. Gli Stati membri **rendono** direttamente **accessibili** a tutte le autorità competenti degli altri Stati membri le informazioni contenute nel sistema nazionale di classificazione del rischio

di classificazione del rischio *in conformità dei limiti di tempo* di cui all'articolo 8.

mediante i registri elettronici nazionali interoperabili di cui all'articolo 16 del regolamento (CE) n. 1071/2009. (AM 228, 229, 230, 231). A tal proposito, lo scambio di informazioni e dati sui trasportatori, sulle infrazioni e sulla classificazione del rischio si concentra ed è realizzata attraverso l'interconnessione stabilita dall'ERRU tra i diversi registri nazionali degli Stati membri.

Emendamento 59

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 8

Direttiva 2006/22/CE

Articolo 11 – paragrafo 3

Testo della Commissione

"3. *La* Commissione *stabilisce, mediante atti di esecuzione*, un approccio comune per la registrazione e il controllo dei periodi di altre mansioni di cui alla lettera e) dell'articolo 4 del regolamento (CE) n. 561/2006 e i periodi di almeno una settimana, in cui il conducente non è sul veicolo. *Tali atti d'esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 12, paragrafo 2;*"

Emendamento

"3. *Alla* Commissione *è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 15 bis, con cui stabilisce* un approccio comune per la registrazione e il controllo dei periodi di altre mansioni di cui alla lettera e) dell'articolo 4 del regolamento (CE) n. 561/2006, *comprese la forma della registrazione e i casi specifici in cui deve essere effettuata, nonché per la registrazione e il controllo dei* periodi di almeno una settimana in cui il conducente non è sul veicolo *e non è in grado di svolgere alcuna attività con tale veicolo.;*"

Emendamento 60

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 8 bis (nuovo)

Direttiva 2006/22/CE

Articolo 12

Testo della Commissione

1. "La Commissione è assistita dal

PE615.504v02-00

Emendamento

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

1. La Commissione è assistita dal

34/90

RR\1155566IT.docx

comitato istituito dall'articolo **18**, paragrafo 1, del regolamento (*CEE*) n. **3821/85**.

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

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

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

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/HTML/?uri=CELEX:32006L0022&rid=1>)

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

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

Emendamento 61

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

Direttiva 2006/22/CE

Articolo 13 – lettera b

Testo in vigore

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

Emendamento

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

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

Emendamento 62

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

Direttiva 2006/22/CE

Articolo 14

Testo in vigore

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

Emendamento

Articolo 14

Negoziati con paesi terzi

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

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

"Articolo 14

Negoziati con paesi terzi

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

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

Emendamento 63

Proposta di direttiva

Articolo – punto 8 quater (nuovo)

Direttiva 2006/22/CE

Articolo 15

Testo in vigore

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

Emendamento

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

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

Emendamento 64

Proposta di direttiva

Articolo 6 – punto 8 quinquies (nuovo)

Direttiva 2006/22/CE

Articolo 15 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

8 quinquies) è aggiunto il seguente articolo 15 bis:

"Articolo 15 bis

Esercizio della delega

- 1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.*
- 2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 9, paragrafo 3, e all'articolo 15 è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere da [data di entrata in vigore della presente direttiva]. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.*
- 3. La delega di potere di cui all'articolo 9, paragrafo 3, e all'articolo 15 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.*
- 4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.*
- 5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.*
- 6. L'atto delegato adottato in forza dell'articolo 9, paragrafo 3, e dell'articolo 15 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato*

obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio."

Emendamento 65

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 9 – lettera a (nuova)

Direttiva 2006/22/CE

Allegato I – Parte A – punto 1

Testo in vigore

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

Emendamento

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

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

Emendamento 66

Proposta di direttiva

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

Direttiva 2006/22/CE

Allegato I – Parte A – punto 2

Testo in vigore

2) per il periodo di cui all'articolo **15**,

Emendamento

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

"2) per il periodo di cui all'articolo **36**,

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

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

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

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

Emendamento 67

Proposta di direttiva

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

Direttiva 2006/22/CE

Allegato I – Parte A – punto 4

Testo in vigore

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

Emendamento

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

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

Emendamento 68

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 9 – lettera a

Direttiva 2006/22/CE

Allegato I – Parte A – punto 6

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 69

Proposta di direttiva

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

Direttiva 2006/22/CE

Allegato I – Parte B – punto 2

Testo in vigore

Nel caso venga accertata un'infrazione durante la catena di trasporto, gli Stati membri possono, se opportuno, verificare la corresponsabilità di altri soggetti che hanno istigato o in altro modo contribuito a commettere tale infrazione, ad esempio caricatori, commissionari di trasporto o subappaltatori, compresa la verifica che i contratti per la fornitura di servizi di trasporto siano conformi alle disposizioni dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85.

Emendamento

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

***"Nel* caso venga accertata un'infrazione durante la catena di trasporto, gli Stati membri possono, se opportuno, verificare la corresponsabilità di altri soggetti che hanno istigato o in altro modo contribuito a commettere tale infrazione, ad esempio caricatori, commissionari di trasporto o subappaltatori, compresa la verifica che i contratti per la fornitura di servizi di trasporto siano conformi alle disposizioni dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014."**

Emendamento 70

Proposta di direttiva

Articolo 2 – paragrafo 2 – comma 1

Testo della Commissione

2. Gli Stati membri non applicano

Emendamento

2. Gli Stati membri non applicano ***la***

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

direttiva 96/71/CE ai conducenti nel settore dei trasporti su strada alle dipendenze di imprese di cui all'articolo 1, paragrafo 3, lettera a), di tale direttiva, quando effettuano operazioni di trasporto internazionale di cui ai regolamenti (CE) n. 1072/2009 e (CE) n. 1073/2009 ***e operazioni di transito nell'ambito delle quali un conducente transita in uno Stato membro senza effettuare operazioni di carico o di scarico merci e senza far salire o scendere passeggeri.***

Emendamento 71

Proposta di direttiva

Articolo 2 – paragrafo 2 – comma 2

Testo della Commissione

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

Emendamento

soppresso

Emendamento 72

Proposta di direttiva

Articolo 2 – paragrafo 3 – parte introduttiva

Testo della Commissione

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

Emendamento

soppresso

Emendamento 73

Proposta di direttiva

Articolo 2 – paragrafo 3 – lettera a

Testo della Commissione

Emendamento

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

soppresso

Emendamento 74

Proposta di direttiva

Articolo 2 – paragrafo 3 – lettera b

Testo della Commissione

Emendamento

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

soppresso

Emendamento 75

Proposta di direttiva

Articolo 2 – paragrafo 3 – lettera c

Testo della Commissione

Emendamento

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

soppresso

Emendamento 76

Proposta di direttiva

Articolo 2 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis. Gli Stati membri applicano la direttiva 96/71/CE ai conducenti nel settore dei trasporti su strada alle dipendenze di imprese di cui all'articolo 1,

paragrafo 3, lettera a), di tale direttiva, quando effettuano:

a) trasporti di cabotaggio quali definiti dai regolamenti (CE) n. 1072/2009 e (CE) n. 1073/2009;

b) tragitti stradali nelle operazioni di trasporto combinato, come indicato all'articolo 4 della direttiva 92/106/CEE, purché il tragitto stradale sia effettuato nello stesso Stato membro.

Emendamento 77

Proposta di direttiva Articolo 2 – paragrafo 2 ter

Testo della Commissione

Emendamento

2 ter. Gli Stati membri non applicano l'articolo 3, paragrafo 1, lettera a) [sulla durata del distacco], della direttiva 96/71/CE, quale modificata, alle operazioni di trasporto su strada che rientrano nel campo di applicazione della presente direttiva.

Emendamento 78

Proposta di direttiva Articolo 2 – paragrafo 4 – parte introduttiva

Testo della Commissione

Emendamento

4. *Gli* Stati membri possono imporre solo gli obblighi amministrativi e le misure di controllo seguenti:

4. *In deroga all'articolo 9 della direttiva 2014/67/UE, gli* Stati membri possono imporre solo gli obblighi amministrativi e le misure di controllo seguenti:

Emendamento 79

Proposta di direttiva
Articolo 2 – paragrafo 4 – lettera a – parte introduttiva

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 80

Proposta di direttiva
Articolo 2 – paragrafo 4 – lettera a – punto i

Testo della Commissione

i) l'identità del trasportatore su strada;

Emendamento

i) l'identità del trasportatore su strada, **per mezzo del suo codice fiscale intracomunitario**;

Emendamento 81

Proposta di direttiva
Articolo 2 – paragrafo 4 – lettera a – punto iii

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 82

Proposta di direttiva

Articolo 2 – paragrafo 4 – lettera a – punto iv

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 83

Proposta di direttiva

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

Testo della Commissione

Emendamento

iv bis) l'identità e i recapiti dei destinatari, purché il trasportatore non utilizzi il sistema e-CMR;

Emendamento 84

Proposta di direttiva

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

Testo della Commissione

Emendamento

vi bis) gli indirizzi delle operazioni di carico e di scarico, purché il trasportatore non utilizzi il sistema e-CMR;

Emendamento 85

Proposta di direttiva

Articolo 2 – paragrafo 4 – lettera b

Testo della Commissione

Emendamento

b) l'obbligo per il **conducente di**

b) l'obbligo per il **trasportatore su**

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

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

Emendamento 86

Proposta di direttiva

Articolo 2 – paragrafo 4 – lettera c

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 87

Proposta di direttiva

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

Testo della Commissione

Emendamento

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

Emendamento 88

Proposta di direttiva

Articolo 2 – paragrafo 4 – punto c ter

Testo della Commissione

f) l'obbligo per il trasportatore su strada di fornire, dopo il periodo di distacco, su carta o in formato elettronico, copie dei documenti di cui alle lettere b), c) **ed e)**, su richiesta delle autorità dello Stato membro ospitante, entro un termine ragionevole;

Emendamento

c ter) l'obbligo per il trasportatore su strada di fornire, dopo il periodo di distacco, su carta o in formato elettronico, copie dei documenti di cui alle lettere b) e c) su richiesta delle autorità dello Stato membro ospitante, entro un termine ragionevole, **nonché della documentazione relativa alla retribuzione percepita dai conducenti distaccati nel periodo di distacco e del loro contratto di lavoro o di un documento equivalente ai sensi dell'articolo 3 della direttiva 91/533/CEE^{1bis} del Consiglio, dei cartellini orari riguardanti le attività dei conducenti e delle prove del pagamento. A norma degli articoli 6 e 7 della direttiva 2014/67/UE l'autorità competente dello Stato membro ospitante effettua la corrispondente richiesta all'autorità competente dello Stato membro di stabilimento, la quale richiede tali informazioni al trasportatore. Il trasportatore può utilizzare l'IMI per presentare la documentazione.**

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

Emendamento 89

Proposta di direttiva

Articolo 2 – paragrafo 4 – lettera d

Testo della Commissione

Emendamento

d) *l'obbligo per il conducente di conservare e mettere a disposizione, su richiesta in sede di controllo su strada, su carta o in formato elettronico, una copia del contratto di lavoro o di un documento equivalente ai sensi dell'articolo 3 della direttiva 91/533/CEE²⁰ del Consiglio, tradotta in una delle lingue ufficiali dello Stato membro ospitante o in inglese;*

soppresso

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

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

Emendamento 90
Proposta di direttiva
Articolo 2 – paragrafo 4 – lettera e

Testo della Commissione

Emendamento

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

soppresso

Emendamento 91
Proposta di direttiva
Articolo 2 – paragrafo 5

Testo della Commissione

Emendamento

5. Ai fini della lettera a) del paragrafo

5. Ai fini della lettera a) del paragrafo

4, il trasportatore su strada può fornire una dichiarazione *di distacco* che copre un periodo di un massimo di sei mesi.

4, il trasportatore su strada può fornire una dichiarazione che copre un periodo di un massimo di sei mesi.

Emendamento 92
Proposta di direttiva
Articolo 2 – paragrafo 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

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

Emendamento 93
Proposta di direttiva
Articolo 2 – paragrafo 5 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

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

2 bis, paragrafo 2.

Emendamento 94

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

Testo della Commissione

Emendamento

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

Emendamento 95

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

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 2 bis

- 1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 42, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 165/2014. Tale comitato è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.**
- 2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.**

Emendamento 96

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

Testo della Commissione

Emendamento

**Articolo 2 ter
Responsabilità**

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

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

Emendamento 97

Proposta di direttiva Articolo 2 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 2 quater

Clausola di riesame sulla piattaforma europea di società di fiducia

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

Emendamento 98

Proposta di direttiva Articolo 2 quinquies (nuovo)

Articolo 2 quinquies

Applicazione intelligente

- 1. Fatta salva la direttiva 2014/67/UE e al fine di progredire nell'esecuzione degli obblighi previsti all'articolo 2 della presente direttiva, gli Stati membri provvedono affinché nel loro territorio sia applicata una coerente strategia di esecuzione nazionale. Tale strategia si concentra sulle imprese che presentano un fattore di rischio elevato, di cui all'articolo 9 della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio.**
- 2. Gli Stati membri assicurano che i controlli previsti all'articolo 2 della direttiva 2006/22/CE includano, ove opportuno, un controllo sul distacco e che tali controlli siano effettuati senza discriminazioni, in particolare senza discriminazioni basate sulla targa dei veicoli usati durante il periodo di distacco.**
- 3. Gli Stati membri procedono a controlli mirati nei confronti delle imprese classificate a maggior rischio di violare le disposizioni dell'articolo 2 della presente direttiva ad esse applicabili. A tal fine gli Stati membri trattano il rischio di tali infrazioni come un rischio a sé stante nell'ambito del sistema di classificazione del rischio da essi istituito a norma dell'articolo 9 della direttiva n. 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ed esteso in conformità all'articolo 12 del regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio.**
- 4. Ai fini del paragrafo 3, gli Stati membri hanno accesso alle informazioni e ai dati pertinenti registrati, elaborati o memorizzati dal tachigrafo intelligente di cui al capo II del regolamento (UE) n. 165/2014, alle dichiarazioni di distacco di cui all'articolo 2, paragrafo 4 della presente direttiva e ai documenti di**

trasporto elettronici, quali le lettere di vettura elettroniche nel quadro della Convenzione relativa al contratto di trasporto internazionale di merci su strada (eCMR).

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

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

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

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

6. I dati personali di cui al presente articolo rimangono accessibili o sono conservati soltanto nell'arco di tempo strettamente necessario ai fini per i quali i dati sono stati raccolti o sono ulteriormente trattati. Una volta che non sono più necessari a tali finalità, i dati sono distrutti.

7. Gli Stati membri effettuano, almeno tre volte l'anno, controlli su strada concertati riguardanti il distacco, che possono coincidere con i controlli effettuati a norma dell'articolo 5 della direttiva 2006/22/CE. Tali controlli sono svolti contemporaneamente dalle autorità

nazionali preposte all'esecuzione delle norme in materia di distacco di due o più Stati membri, ciascuna operante sul proprio territorio. Gli stati membri provvedono allo scambio di informazioni sul numero e il tipo di infrazioni rilevate in seguito ai controlli su strada concertati.

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

Emendamento 99

Proposta di direttiva Articolo 2 sexies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 2 sexies

Modifica del regolamento (UE) n. 1024/2012

All'allegato del regolamento (UE) n. 1024/2012 sono aggiunti i punti seguenti:

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

9. Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda le prescrizioni di applicazione e fissa norme specifiche per quanto riguarda la direttiva

96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada: articolo 2, paragrafo 5.

Emendamento 100

Proposta di direttiva Articolo 3 – paragrafo 1

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 101

Proposta di direttiva Articolo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 3 bis

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

Emendamento 102

Proposta di direttiva Articolo 4 – paragrafo 1 – comma 1

Testo della Commissione

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

Emendamento

Gli Stati membri adottano e pubblicano, entro il ... ***[due anni dall'entrata in vigore della presente direttiva]***, le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Emendamento 103

Proposta di direttiva

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

Testo della Commissione

Emendamento

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

Emendamento 104

Proposta di direttiva

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

Testo della Commissione

Emendamento

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

MOTIVAZIONE

Uno dei principali obiettivi della Commissione Juncker è quello di creare un'Europa più equa rafforzandone la dimensione sociale. Nel settore della politica dei trasporti, in particolare per quanto riguarda il trasporto su strada, un primo passo in questa direzione è stato compiuto il 31 maggio 2017, quando la Commissione europea ha pubblicato il primo dei suoi tre pacchetti per la mobilità.

Il settore europeo del trasporto su strada dà lavoro a oltre cinque milioni di persone, mentre le sue emissioni annuali di gas a effetto serra sono pari a circa un quinto delle emissioni prodotte dal settore dei trasporti nel suo insieme. Il primo pacchetto per la mobilità, naturalmente, punta a modernizzare il settore europeo dei trasporti e della mobilità e a renderlo più equo sul piano sociale e più competitivo, nel quadro di una transizione verso un trasporto più pulito.

Le modifiche proposte dalla Commissione puntano a rendere più eque e più efficienti le vigenti normative in materia di trasporto su strada nonché ad aumentare la responsabilità sociale nel settore. Al tempo stesso, l'obiettivo è quello di ridurre gli eccessivi oneri normativi per gli operatori ed evitare distorsioni della concorrenza.

Una valutazione della legislazione sociale nel settore del trasporto su strada ha dimostrato che l'attuale quadro legislativo presenta una serie di problemi e lacune, in particolare per quanto riguarda l'attuazione della legislazione. Inoltre, gli Stati membri interpretano, applicano e attuano la normativa in modo alquanto diverso. Ciò non solo ha portato a una situazione di incertezza giuridica, ma anche a una disparità di trattamento di conducenti e operatori del trasporto su strada.

I principali regolamenti sociali nel settore del trasporto su strada sono:

- la direttiva 2002/15/CE concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto;
- la direttiva 2006/22/CE sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abrogano la direttiva 88/599/CEE del Consiglio;
- il regolamento (CE) n. 561/2006 relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio;
- la direttiva 2014/67/UE concernente l'applicazione della direttiva 96/71/CE relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi e recante modifica del regolamento (UE) n. 1024/2012 relativo alla cooperazione amministrativa attraverso il sistema di informazione del mercato interno ("regolamento IMI"), e
- la direttiva 96/71/CE relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi.

Posizione del relatore

Il relatore ritiene che le proposte, contenute nel primo pacchetto per la mobilità, di modifiche alla direttiva 2006/22/CE e l'adozione di una legislazione specifica, "lex specialis", relativa al distacco dei lavoratori nel settore del trasporto su strada (proposte di modifica delle direttive 96/71/CE e 2014/67/UE) costituiscano un pacchetto legislativo coerente, unitamente alle modifiche ai regolamenti 561/2006, 165/2014, 1071/2009 e 1072/2009. Tra le iniziative del primo pacchetto per la mobilità, queste proposte concernenti il pilastro sociale e il pilastro del mercato interno devono in particolare essere considerate nel loro complesso.

In linea generale, il relatore desidera ringraziare la Commissione per aver presentato questa

proposta globale, anziché singole proposte legislative. Egli ritiene che la proposta della Commissione contenga elementi sufficienti per apportare miglioramenti significativi al fine di creare un mercato interno dell'Unione europea socialmente più equo, di migliorare le condizioni di lavoro dei conducenti, di promuovere la sicurezza stradale e di prevenire il dumping sociale. Le numerose proposte di ridurre l'importo dei danni ambientali causati dal trasporto su strada sono anch'esse importanti, sia nel caso del primo che in quello del secondo pacchetto per la mobilità. È necessario compiere sforzi notevoli per quanto riguarda i cambiamenti climatici e le proposte della Commissione contribuiranno al conseguimento di questo obiettivo.

Lex specialis – legislazione specifica in materia di distacco dei conducenti

Il relatore richiama l'attenzione sul fatto che la direttiva 96/71/CE sul distacco dei lavoratori è attualmente oggetto di una revisione globale. Una riforma esaustiva può considerarsi giustificata, ma il suo risultato finale deve essere preso in considerazione al momento di elaborare una legislazione specifica in materia di trasporto su strada. Il relatore ritiene che sia possibile esaminare parallelamente le proposte relative al distacco dei lavoratori e a quello dei conducenti, ma non adottare una posizione definitiva, fino a quando non sarà noto l'esito finale della revisione della direttiva sul distacco dei lavoratori.

Il relatore ritiene sia giustificato tenere la normativa concernente i conducenti di veicoli per il trasporto su strada e il trasporto su strada stesso separata dalla direttiva sul distacco dei lavoratori, e accoglie con favore questo approccio. A tale riguardo, il relatore desidera ringraziare la Commissione per la proposta relativa al trasporto su strada e la decisione di trattarla separatamente, in quanto ritiene che la direttiva sul distacco dei lavoratori non sia originariamente stata concepita in modo da tenere conto della natura mobile della professione di conducente. Questo è anche uno dei principali motivi per cui è stato così difficile attuare la direttiva vigente sul distacco dei lavoratori nel settore del trasporto su strada. D'altronde, i problemi di interpretazione hanno condotto a una situazione che ha visto la Commissione avviare procedure di infrazione contro Stati membri dell'UE. Le azioni sono tuttora pendenti dinanzi alla Corte di giustizia dell'Unione europea e, per quanto ne sa il relatore, sono in attesa di un orientamento della questione, da parte del Consiglio dell'UE e del Parlamento europeo. Le ambiguità hanno creato una situazione che ha dato luogo a concorrenza sleale nel settore dei trasporti, nonché a un dumping sociale che colpisce i conducenti, e a disparità di status fra i conducenti nei vari Stati membri dell'UE. Il relatore ritiene che la lex specialis dovrebbe colmare queste lacune e rendere il settore dei trasporti, settore che rappresenta la spina dorsale del mercato interno dell'Unione europea, equo dal punto di vista sociale, in modo tale che la legislazione sia chiara per tutte le parti e di facile attuazione ed esecuzione.

La Commissione propone che, qualora le operazioni di trasporto internazionale vengano eseguite sulla base di un contratto di subappalto, sia opportuno stabilire una soglia di 3 giorni/18 ore prima di applicare le disposizioni della direttiva sul distacco dei lavoratori riguardanti le ferie annuali e il salario minimo. In questo caso, il relatore è del parere che debba essere presa in considerazione una soluzione alternativa, onde agevolare l'attuazione e l'applicazione, e con riferimento all'onere amministrativo per le imprese. Inoltre, per motivi di chiarezza, la lex specialis dovrebbe riguardare anche altre situazioni di trasporto, in cui viene la direttiva relativa al distacco dei lavoratori viene applicata immediatamente, a partire dal 1° giorno.

Per quanto riguarda i requisiti amministrativi e i controlli, il relatore accoglie con favore la proposta della Commissione relativa a un elenco chiuso. Ciò consentirà di evitare arbitrarieità nell'attuazione dei controlli e renderà le regole del gioco chiare per tutti. Per quanto riguarda le informazioni che devono essere fornite nella dichiarazione, il relatore ritiene che la proposta della Commissione debba essere ulteriormente precisata, almeno nel caso delle indicazioni della parte che ha ordinato il trasporto. La Commissione propone inoltre un elenco di elementi di informazione che il conducente deve fornire durante i controlli stradali. Il relatore è del parere che questo elenco dovrebbe essere ulteriormente esaminato dal punto di vista dell'onere amministrativo e che dovrebbe essere possibile comunicare le informazioni tramite mezzi elettronici. È inoltre auspicabile esaminare se l'obbligo di fornire informazioni, anziché al conducente, debba applicarsi alle società che effettuano l'operazione di trasporto. Il relatore è altresì del parere che la responsabilità della società appaltante dovrebbe essere considerata come un possibile elemento di cui gli Stati membri potrebbero tener conto nell'attuazione, se lo desiderano.

I requisiti amministrativi e i controlli dovrebbero essere considerati nel loro insieme, in relazione al tipo di trasporto cui vengono applicati i regolamenti in materia di distacco dei lavoratori. Essi devono essere ragionevoli dal punto di vista dell'onere amministrativo, nonché efficaci quando si tratta dei controlli su strada, onde non ritardare il trasporto. Il relatore reputa importante il fatto che le opportunità offerte dalla digitalizzazione per migliorare lo scambio di informazioni tra le autorità degli Stati membri siano valutate attentamente e che dovrebbe essere esaminata la possibilità di introdurre il principio dello sportello unico, sulla base dei sistemi di scambio di informazioni esistenti, compreso il sistema IMI.

Il relatore attribuisce grande importanza al fatto che le sanzioni applicabili in caso di mancato rispetto delle norme in materia di distacco dei lavoratori siano adeguate. È a tale riguardo necessario valutare la buona reputazione del sistema, il sistema di classificazione del rischio, le opportunità offerte dalla direttiva 2014/67/UE e la loro adeguatezza.

Il relatore ritiene inoltre necessario che, nell'elaborazione ulteriore, si proceda anche a valutare la situazione concernente i conducenti e le imprese nei/dei paesi terzi (al di fuori dell'UE). Le norme dell'UE in materia di distacco dei conducenti non devono, a parere del relatore, determinare una situazione in cui il dumping sociale nei confronti di conducenti sia trasferito al di fuori dell'UE. Resta importante valutare eventuali eccezioni applicabili al trasporto merci e a quello di passeggeri.

Proposta di modifica della direttiva 2006/22/CE

Il relatore accoglie con favore la proposta della Commissione, in particolare per quanto riguarda scambi transfrontalieri di informazioni più efficaci fra le autorità. Nel futuro sarà importante valutare le possibilità offerte dalla digitalizzazione per migliorare ulteriormente lo scambio di informazioni tra le autorità competenti.

Il relatore esprime riserve in merito alla proposta della Commissione di includere il monitoraggio dell'orario di lavoro nei controlli su strada. L'attuazione dei controlli dell'orario di lavoro, e le autorità che li effettuano, variano secondo gli Stati membri, cosa che dovrebbe essere presa in considerazione in sede di ulteriori lavori su tale proposta. Se i controlli sul rispetto delle norme in materia di orario di lavoro saranno inclusi nei controlli su strada, occorrerà istituire un sistema in base al quale, nel quadro del funzionamento dei tachigrafi

intelligenti, anche l'orario di lavoro possa essere monitorato in tempo reale, senza necessità di disporre di formulari a bordo del veicolo.

Per quanto riguarda il sistema di classificazione del rischio, il relatore accoglie con favore la proposta della Commissione relativa all'adozione di modalità uniformi.

Alla luce dei fatti che precedono, è importante accelerare l'introduzione dei tachigrafi intelligenti. Nelle fasi successive della procedura occorrerà prendere in esame la possibilità di utilizzare tachigrafi intelligenti, anche per sorvegliare in modo globale la conformità con le norme in materia di distacco dei conducenti.

Conclusioni

Il relatore desidera sottolineare che in seno al Parlamento europeo, la controversia tra le commissioni TRAN e EMPL per la competenza è stata risolta solo il 15 novembre 2017, cosa che ha ritardato l'inizio dei lavori. Inoltre, tenuto conto della complessità della legislazione e delle riforme in corso riguardo alla legislazione sui lavoratori distaccati, il relatore proseguirà il suo lavoro per completare la relazione con proposte di modifica concrete.

4.5.2018

PARERE DELLA COMMISSIONE PER L'OCCUPAZIONE E GLI AFFARI SOCIALI

destinato alla commissione per i trasporti e il turismo

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

Relatore per parere: Martina Dlabajová

(*) Procedura con le commissioni associate – articolo 54 del regolamento

BREVE MOTIVAZIONE

Nel comparto del trasporto su strada sono necessarie norme settoriali per rendere il mercato unico più forte e più competitivo. Tali norme dovrebbero essere semplici, uniformi, chiare e di facile applicazione, in modo da agevolare le operazioni di trasporto proteggendo nel contempo gli addetti del settore. Qualora la regolamentazione fosse poco chiara o di difficile applicazione, gli Stati membri potrebbero interpretare in maniera differente le norme comuni, e anche l'efficacia della loro applicazione potrebbe risultare ridotta, con il rischio di una frammentazione del mercato interno. Inoltre, norme poco chiare e non applicate in modo efficace non migliorano la tutela dei lavoratori.

Come conclude la valutazione d'impatto della Commissione, le disposizioni vigenti in materia di distacco e i requisiti amministrativi non sono adeguati all'elevato grado di mobilità che caratterizza il lavoro dei conducenti. Ciò causa oneri normativi sproporzionati per i trasportatori e crea ostacoli ingiustificati alla fornitura di servizi transfrontalieri.

Il presente progetto di parere mira a semplificare ulteriormente le norme in materia di distacco che si applicano al settore dei trasporti su strada e a ridurre gli oneri amministrativi per le imprese e per i loro conducenti. Il relatore per parere propone di escludere esplicitamente le operazioni di transito e di trasporto internazionale dal campo d'applicazione della direttiva sul distacco dei lavoratori. I motivi che giustificano una simile esclusione sono molteplici. In primo luogo, i lavoratori che svolgono tali attività sono estremamente mobili: nell'arco di una stessa giornata possono ritrovarsi a lavorare in vari paesi diversi. In secondo luogo, le imprese operanti nel settore del transito e del trasporto internazionale in un determinato paese non sono in concorrenza con le imprese di trasporti di tale paese.

In questi casi, inoltre, la situazione dei lavoratori non è paragonabile a quella dei lavoratori distaccati di altri settori, che spesso soggiornano per periodi prolungati in un determinato Stato membro ospitante. L'applicazione della direttiva 96/71/CE alle operazioni di transito e al trasporto internazionale comporterebbe un enorme onere amministrativo, in quanto le leggi nazionali applicabili potrebbero cambiare giornalmente nell'arco di un unico viaggio. Secondo il relatore per parere, una situazione del genere sarebbe fonte di ostacoli ingiustificati con riferimento a una delle libertà fondamentali dell'UE, la libera circolazione dei servizi.

Il relatore per parere riconosce la necessità di affrontare i problemi derivanti dal cosiddetto "nomadismo degli autisti" (che designa quei lavoratori che trascorrono molti mesi lontani dal loro paese d'origine e che in effetti, in questi lunghi periodi, a volte vivono e dormono nei loro autocarri). Tuttavia, non ritiene che la proposta in esame costituisca la sede appropriata per dare una risposta a questo problema, che dovrebbe invece essere affrontato nell'atto legislativo basato sulla proposta della Commissione COM(2017)0277 relativa ai periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, che include l'obbligo che conducente e veicolo facciano rientro alla loro sede di lavoro.

Il presente parere propone di applicare al trasporto di cabotaggio alcuni elementi della direttiva 96/71/CE sul distacco dei lavoratori e della direttiva 2014/67/UE concernente l'applicazione della direttiva 96/71/CE. In tali casi le imprese locali e straniere sono in concorrenza diretta tra loro; sostanzialmente, si dovrebbero dunque applicare norme simili per quanto riguarda la retribuzione dei lavoratori. Tuttavia, le due direttive dovrebbero applicarsi ai trasporti di cabotaggio solo nella misura descritta nella presente *lex specialis*, tenuto conto della natura altamente mobile del settore e della necessità di ridurre gli oneri amministrativi.

Il relatore per parere propone dunque di abolire la metodologia proposta dalla Commissione per calcolare i periodi di lavoro giornaliero ai fini della determinazione delle situazioni di distacco, poiché ritiene che tale metodologia sarebbe difficilmente applicabile nella pratica e creerebbe inutili oneri amministrativi, in particolare se applicata contestualmente al regolamento (CE) n. 561/2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada.

Infine, nel parere si suggerisce di fare di questa *lex specialis* la sede per stabilire la data di applicazione e di entrata in vigore delle disposizioni specifiche per il distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada. Qualora tali date fossero stabilite dalla direttiva generale sul distacco dei lavoratori, vi è il rischio che le nuove norme si applicherebbero al settore del trasporto su strada prima che a qualsiasi altro settore (tenuto conto dell'approccio generale del Consiglio, che dà agli Stati membri tre anni di tempo per adottare la loro legislazione e quattro perché le misure divengano operative). Il relatore per parere propone inoltre di escludere il settore dei trasporti dall'ambito d'applicazione della direttiva 96/71/CE fintantoché non sarà stata adottata la normativa settoriale.

EMENDAMENTI

La commissione per l'occupazione e gli affari sociali invita la commissione per i trasporti e il turismo, competente per il merito, a prendere in considerazione i seguenti emendamenti:

Emendamento 1

Proposta di direttiva Considerando 1

Testo della Commissione

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

Emendamento

(1) **La libera circolazione dei lavoratori, la libertà di stabilimento e la libera prestazione di servizi sono principi fondamentali del mercato interno. Essi sono sanciti nel trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) e sono essenziali per il corretto funzionamento del mercato interno.** Al fine di creare un settore del trasporto su strada sicuro, efficiente e socialmente responsabile è necessario assicurare **un equilibrio tra la libera circolazione dei servizi di trasporto e** condizioni di lavoro **decorose, la parità di trattamento e** la protezione sociale **dei** conducenti, **nonché un contesto commerciale concorrenziale ed equo** per i trasportatori.

Emendamento 2

Proposta di direttiva Considerando 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(1 bis) Nel suo discorso sullo stato dell'Unione, il 13 settembre 2017 il presidente della Commissione ha annunciato la creazione di un'autorità europea del lavoro.

Emendamento 3

Proposta di direttiva Considerando 2

Testo della Commissione

Emendamento

(2) L'elevata mobilità intrinseca ai

(2) L'elevata mobilità intrinseca ai

servizi di trasporto su strada richiede particolare attenzione per garantire che i conducenti possano esercitare i propri diritti e che *i trasportatori non debbano affrontare ostacoli amministrativi sproporzionati che limitano indebitamente la libertà di fornire servizi transfrontalieri.*

servizi di trasporto su strada richiede particolare attenzione per garantire che i conducenti possano esercitare i propri diritti e che *sia assicurata la parità di condizioni nel rispetto della libertà di fornire servizi.*

Emendamento 4

Proposta di direttiva Considerando 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(2 bis) Qualsiasi normativa nazionale applicata al trasporto su strada dovrebbe essere proporzionata e giustificata e non dovrebbe ostacolare o rendere meno attraente l'esercizio delle libertà fondamentali garantite dal TFUE, come la libera prestazione dei servizi, in modo da mantenere o accrescere la competitività dell'Unione rispettando nel contempo condizioni di lavoro decorose e la protezione sociale dei conducenti.

Emendamento 5

Proposta di direttiva Considerando 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(2 bis) Il settore dei trasporti su strada è altamente competitivo e caratterizzato da distorsioni particolari generate da pratiche abusive di ricerca del forum più vantaggioso da parte dei trasportatori per ridurre o evitare costi salariali e contributi previdenziali o altre norme sociali e del lavoro, il che ha portato in passato a una corsa al ribasso sul piano della concorrenza. Un mercato interno funzionante deve basarsi sulla parità di condizioni. Sono pertanto necessarie

ulteriori misure per prevenire pratiche abusive da parte dei trasportatori su strada mediante il forum shopping, compresa l'introduzione di misure orizzontali nel diritto societario dell'Unione per porre fine alla ricerca del regime più favorevole e all'arbitraggio regolamentare da parte dei trasportatori su strada.

Emendamento 6

Proposta di direttiva Considerando 3

Testo della Commissione

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

Emendamento

(3) Per *creare nel* mercato interno *un settore dei trasporti stradali che funzioni correttamente*, è fondamentale l'equilibrio tra la semplificazione dell'esercizio della libertà di prestazione di servizi di trasporto su strada basato *su una* concorrenza *non discriminatoria* tra trasportatori nazionali ed esteri, *la riduzione degli oneri amministrativi superflui e il miglioramento delle condizioni sociali e lavorative dei conducenti.*

Emendamento 7

Proposta di direttiva Considerando 4

Testo della Commissione

(4) In seguito alla valutazione dell'efficacia ed efficienza dell'attuale legislazione sociale dell'UE nel settore dei trasporti su strada sono stati individuate alcune lacune nelle disposizioni esistenti e carenze nella loro applicazione. Inoltre esiste un certo numero di discrepanze tra gli Stati membri nell'interpretazione, applicazione ed attuazione delle norme,

Emendamento

(4) In seguito alla valutazione dell'efficacia ed efficienza dell'attuale legislazione sociale dell'UE nel settore dei trasporti su strada sono state individuate alcune lacune nelle disposizioni esistenti e carenze nella loro applicazione, *nonché pratiche illegali come il ricorso a società di comodo. È opportuno porre maggiore enfasi sulla lotta contro il lavoro*

che comporta incertezza giuridica *e di disparità di trattamento di conducenti e operatori*, il che va a scapito delle condizioni lavorative, sociali e della concorrenza in questo settore.

sommerso nel settore dei trasporti. Inoltre esiste un certo numero di discrepanze tra gli Stati membri nell'interpretazione, applicazione ed attuazione delle norme *che è fonte di elevati oneri amministrativi per i conducenti e i trasportatori*. Ciò comporta incertezza giuridica, il che va a scapito delle condizioni lavorative, sociali e della concorrenza in questo settore.

Emendamento 8

Proposta di direttiva Considerando 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(4 bis) Al fine di garantire che le direttive 96/71/CE^{1 bis} e 2014/67/UE^{1 ter} del Parlamento europeo e del Consiglio siano correttamente applicate, i controlli e la cooperazione a livello dell'Unione per combattere le frodi in materia di distacco dei conducenti dovrebbero essere rafforzati e dovrebbero essere effettuati controlli più rigorosi per garantire che i contributi sociali relativi ai conducenti distaccati siano effettivamente versati.

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

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

Emendamento 9

Proposta di direttiva Considerando 5

Testo della Commissione

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

Emendamento

(5) Un'applicazione adeguata, effettiva e sistematica delle disposizioni in materia di orario di lavoro è fondamentale per tutelare le condizioni di lavoro dei conducenti e prevenire distorsioni della concorrenza derivanti dalla non conformità alle norme. È pertanto opportuno estendere le attuali prescrizioni di applicazione stabilite dalla direttiva 2006/22/CE al controllo della conformità alle disposizioni in materia di orario di lavoro di cui alla direttiva 2002/15/UE. ***I controlli previsti dalla direttiva 2002/15/UE dovrebbero vertere, su strada, solo sull'orario di lavoro giornaliero e settimanale, sulle interruzioni, sui periodi di riposo e sul lavoro notturno. Il rispetto degli obblighi derivanti dalla direttiva 2002/15/CE dovrebbe essere verificato presso i locali delle imprese.***

Emendamento 10

Proposta di direttiva Considerando 6

Testo della Commissione

(6) La cooperazione amministrativa tra Stati membri nell'ambito dell'attuazione delle norme sociali nel settore dei trasporti su strada si è ***rivelata*** insufficiente, rendendo più difficile, inefficace e incoerente l'applicazione transfrontaliera delle norme. È pertanto necessario stabilire un quadro per una comunicazione efficace e un'assistenza reciproca, compreso lo scambio di dati sulle infrazioni e informazioni sulle buone pratiche in materia di applicazione.

Emendamento

(6) La cooperazione amministrativa tra Stati membri ***e il sostegno dell'Unione*** nell'ambito dell'attuazione delle norme sociali nel settore dei trasporti su strada si ***sono rivelati*** insufficiente, rendendo più difficile, inefficace e incoerente l'applicazione transfrontaliera delle norme. È pertanto necessario stabilire un quadro per una comunicazione efficace e un'assistenza reciproca, compreso lo scambio di dati sulle infrazioni e ***di*** informazioni sulle buone pratiche in

Emendamento 11

Proposta di direttiva Considerando 9

Testo della Commissione

(9) **Determinate** disposizioni della direttiva 96/71/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁵ relative al distacco dei lavoratori e le della direttiva 2014/67/UE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁶ sulle prescrizioni amministrative si sono dimostrate difficile da applicare al settore a elevata mobilità del trasporto su strada. La mancanza di coordinamento delle misure nazionali per l'attuazione e l'applicazione delle disposizioni in materia di distacco dei lavoratori nel settore dei trasporti su strada ha generato elevati oneri amministrativi per i trasportatori ***non residenti nell'Unione***. ***Ciò ha prodotto indebite restrizioni alla libertà di fornire servizi di trasporto stradale transfrontalieri con conseguenti effetti negativi sull'occupazione.***

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

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

Emendamento

(9) **Le** disposizioni della direttiva 96/71/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁵ relative al distacco dei lavoratori e le ***disposizioni*** della direttiva 2014/67/UE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁶ sulle prescrizioni amministrative si sono dimostrate difficile da applicare al settore a elevata mobilità del trasporto su strada. La mancanza di coordinamento delle misure nazionali per l'attuazione e l'applicazione delle disposizioni in materia di distacco dei lavoratori nel settore dei trasporti su strada ha generato elevati oneri amministrativi per i trasportatori ***dell'Unione, creando una concorrenza sleale tra le aziende del settore.***

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

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

Emendamento 12

Proposta di direttiva Considerando 9 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

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

Emendamento 13

Proposta di direttiva Considerando 10

Testo della Commissione

Emendamento

(10) Nella sua proposta dell'8 marzo 2016¹⁷ per la revisione della direttiva 96/71/CE, la Commissione ha riconosciuto che l'attuazione della direttiva solleva particolari problemi e difficoltà di natura giuridica ***nel settore ad elevata mobilità dei trasporti su strada*** e ha indicato che tali questioni dovrebbero essere affrontate mediante normative settoriali specifiche per il settore dei trasporti su strada.

(10) Nella sua proposta dell'8 marzo 2016¹⁷ per la revisione della direttiva 96/71/CE, la Commissione ha riconosciuto che l'attuazione della direttiva ***nel settore a elevata mobilità dei trasporti su strada*** solleva particolari problemi e difficoltà di natura giuridica e ha indicato che tali questioni dovrebbero essere affrontate mediante normative settoriali specifiche per il settore dei trasporti su strada. ***Tuttavia, tenuto conto del fatto che il settore dei trasporti è uno dei più vulnerabili, le norme di protezione minima della direttiva 96/71/CE devono applicarsi a tutti i lavoratori.***

¹⁷ COM(2016) 128 def.

¹⁷ COM(2016) 128 def.

Emendamento 14

Proposta di direttiva Considerando 10 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(10 bis) Dal momento che nell'Unione vi è carenza di conducenti, le condizioni lavorative dovrebbero essere migliorate in modo significativo per aumentare l'attrattività di tale professione.

Emendamento 15

Proposta di direttiva Considerando 11

Testo della Commissione

Emendamento

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

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

Emendamento 16

Proposta di direttiva Considerando 12

Testo della Commissione

Emendamento

(12) **Tali criteri equilibrati dovrebbero basarsi sul concetto di un legame sufficiente del conducente con il territorio dello Stato membro ospitante. Di conseguenza nel caso di operazioni di trasporto internazionale è opportuno**

(12) **I trasporti di cabotaggio, quali definiti dai regolamenti (CE) n. 1072/2009¹⁸ e n. 1073/2009¹⁹, sono prestazioni di servizi disciplinate dalla direttiva 96/71/CE, in quanto l'operazione di trasporto ha interamente luogo in un**

stabilire una soglia temporale oltre la quale si applicano la tariffa salariale minima e le ferie annuali retribuite minime dello Stato membro ospitante. Tale soglia non si applica ai trasporti di cabotaggio, ***come stabilito*** dai regolamenti n. 1072/2009¹⁸ e n. 1073/2009¹⁹, ***dal momento che l'intera*** operazione di trasporto ha luogo in ***uno*** Stato membro ospitante. Di conseguenza la tariffa minima salariale e le ferie annuali retribuite minime dello Stato membro ospitante dovrebbero applicarsi al cabotaggio a prescindere dalla frequenza e dalla durata delle operazioni effettuate dal conducente.

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

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

altro Stato membro. Di conseguenza la tariffa minima salariale e le ferie annuali retribuite minime dello Stato membro ospitante dovrebbero applicarsi al cabotaggio a prescindere dalla frequenza e dalla durata delle operazioni effettuate dal conducente.

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

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

Emendamento 17

Proposta di direttiva Considerando 12 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(12 bis) Date le peculiarità delle operazioni di transito e la mancanza di un legame sufficiente del conducente con il territorio dello Stato membro ospitante, dette operazioni dovrebbero essere escluse dall'ambito di applicazione della presente

direttiva.

Emendamento 18

Proposta di direttiva Considerando 13

Testo della Commissione

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

Emendamento

(13) Al fine di **disporre di norme settoriali chiare in materia di distacco dei lavoratori basate sulle direttive 96/71/CE [quale modificata dalla procedura COD 2016/0070] e 2014/67/UE, nonché di garantirne** un'applicazione effettiva ed efficace **e di** evitare oneri amministrativi sproporzionati per i trasportatori non residenti, è opportuno istituire **moduli standardizzati, elaborati dalla Commissione, e** specifiche prescrizioni amministrative e di controllo **semplificate** per il settore dei trasporti su strada, sfruttando appieno gli strumenti di controllo come il **sistema di informazione del mercato interno (IMI), il portale GNSS (sistema globale di navigazione satellitare) per il trasporto su strada e i tachigrafi intelligenti**.

Emendamento 19

Proposta di direttiva Considerando 13 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(13 bis) **Le pratiche in base alle quali la maggior parte degli utili è attribuita alla società madre situata in uno Stato membro mentre alle società di trasporto controllate situate negli altri Stati membri sono lasciate risorse limitate, sebbene esse realizzino la maggior parte del fatturato con le loro attività di trasporto, possono essere fonte di disuguaglianze e di trasferimenti degli**

utili sproporzionati tra gli Stati membri, e andrebbero pertanto evitate. Una delle ripercussioni sociali negative di tali pratiche è che i conducenti nei paesi in cui risiedono le società di trasporto controllate percepiscono un reddito inferiore. Per combattere possibili fenomeni di concorrenza sleale nel settore dei trasporti su strada, è opportuno analizzare attentamente tali pratiche al fine di prevenirle.

Emendamento 20

Proposta di direttiva Considerando 13 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(13 ter) Al fine di garantire il pieno rispetto della legislazione sociale, e nell'attesa dell'istituzione dell'autorità europea del lavoro, è opportuno che le autorità di controllo competenti abbiano accesso a tutti i dati trasmessi tramite l'IMI e il portale GNSS e li verifichino.

Emendamento 21

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 3 – lettera a

Direttiva 2006/22/CE

Articolo 2 – paragrafo 1 – comma 2

Testo della Commissione

Emendamento

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

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

Emendamento 22

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 4

Direttiva 2006/22/CE

Articolo 6 – paragrafo 1

Testo della Commissione

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

Emendamento

1. I controlli nei locali delle imprese sono organizzati tenendo conto dell'esperienza acquisita riguardo alle diverse categorie di trasporto e **ai diversi** tipi di imprese. Tali controlli si effettuano inoltre quando siano state accertate su strada gravi infrazioni al regolamento (CE) n. 561/2006 o al regolamento (UE) n. 165/2014 o alla direttiva 2002/15/CE **relativamente all'orario di lavoro massimo settimanale e giornaliero e alle prescrizioni in materia di interruzioni, periodi di riposo e lavoro notturno.**

Emendamento 23

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 6 – lettera a

Direttiva 2006/22/CE

Articolo 8 – paragrafo 1 – lettera b

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 24

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 7 – lettera a

Direttiva 2006/22/CE

Articolo 9 – paragrafo 1 – comma 2

Testo della Commissione

La Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, una formula per calcolare il

Emendamento

La Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, una formula per calcolare il

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

Emendamento 25

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 7 – lettera c
Direttiva 2006/22/CE
Articolo 9 – paragrafo 4

Testo della Commissione

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

Emendamento 26

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 7 – lettera c bis (nuova)
Direttiva 2006/22/CE
Articolo 9 – paragrafo 5 bis

Testo della Commissione

fattore di rischio delle imprese, che prende in considerazione il numero, la gravità e la frequenza delle infrazioni nonché i risultati dei controlli in cui non sono stati rilevate violazioni. Tali atti di esecuzione sono adottati in base alla procedura di esame di cui all'articolo 12, paragrafo 2, della presente direttiva.

Emendamento

4. Al fine di agevolare controlli su strada mirati, i dati contenuti nel sistema nazionale di classificazione del rischio sono accessibili al momento del controllo a tutte le autorità di controllo competenti *degli Stati membri*.

Emendamento

c bis) è aggiunto il paragrafo seguente:
"5 bis. Entro il 2 gennaio 2020, su tutti i veicoli adibiti al trasporto internazionale e di cabotaggio è introdotto il tachigrafo intelligente, che localizza la posizione del conducente nell'arco di un periodo di 56 giorni."

Emendamento 27

Proposta di direttiva Articolo 2 – paragrafo 1

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 28

Proposta di direttiva Articolo 2 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 bis. Entro il 2 gennaio 2020, su tutti i veicoli adibiti al trasporto internazionale e di cabotaggio è introdotto il tachigrafo intelligente, che localizza la posizione del conducente nell'arco di un periodo di 56 giorni.

Emendamento 29

Proposta di direttiva Articolo 2 – paragrafo 1 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 ter. Il transito è escluso dall'ambito di applicazione della presente direttiva e della direttiva 96/71/CE.

Emendamento 30

Proposta di direttiva

Articolo 2 – paragrafo 2 – comma 1

Testo della Commissione

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

Emendamento

2. Gli Stati membri applicano l'articolo 3, paragrafo 1, primo comma, lettere b) e c), della direttiva 96/71/CE ai conducenti nel settore dei trasporti su strada alle dipendenze di imprese di cui all'articolo 1, paragrafo 3, lettera a), di tale direttiva, quando effettuano operazioni di trasporto internazionale **o di cabotaggio** di cui ai regolamenti (CE) n. 1072/2009 e (CE) n. 1073/2009.

Emendamento 31

Proposta di direttiva

Articolo 2 – paragrafo 2 – comma 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Gli Stati membri applicano le direttive 96/71/CE e 2014/67/UE per l'intero periodo di distacco nel loro territorio dei conducenti del settore dei trasporti su strada alle dipendenze di imprese di cui all'articolo 1, paragrafo 3, lettere a), b) e c), quando effettuano tragitti stradali nel quadro di un trasporto combinato di cui all'articolo 4 della direttiva 92/106/CEE.

Emendamento 32

Proposta di direttiva

Articolo 2 – paragrafo 3 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 ter. Ai fini dell'articolo 3, paragrafo 1, primo comma, lettere b) e c), della direttiva 96/71/CE, in caso di operazioni effettuate in uno stesso giorno in più Stati

membri, si applicano le condizioni di lavoro più favorevoli per il conducente distaccato.

Emendamento 33

Proposta di direttiva Articolo 2 – paragrafo 4

Testo della Commissione

4. Gli Stati membri *possono imporre solo gli obblighi amministrativi e le misure di controllo seguenti:*

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

- i) l'identità del trasportatore su strada;*
- ii) i recapiti di un gestore dei trasporti o di altre persone di contatto nello Stato membro di stabilimento con l'incarico di assicurare i contatti con le autorità competenti nello Stato membro ospitante in cui i servizi sono prestati e di inviare e ricevere documenti o comunicazioni;*
- iii) il numero previsto e l'identità dei lavoratori distaccati;*

Emendamento

4. *Per ogni conducente distaccato, gli Stati membri fanno obbligo al trasportatore su strada con sede in un altro Stato membro di inviare tramite il sistema di informazione del mercato interno (IMI) una dichiarazione semplice alle autorità nazionali competenti al più tardi all'inizio del distacco, mediante un modulo elettronico standardizzato messo a punto e reso disponibile dalla Commissione, senza indebiti ritardi, in tutte le lingue ufficiali dell'Unione, contenente le seguenti informazioni:*

- i) l'identità del trasportatore su strada e, nel caso di una società controllata, l'indirizzo della sede centrale;*
- ii) i recapiti di un gestore dei trasporti o di altre persone di contatto nello Stato membro di stabilimento con l'incarico di assicurare i contatti con le autorità competenti nello Stato membro ospitante in cui i servizi sono prestati e di inviare e ricevere documenti o comunicazioni;*
- iii) informazioni sul lavoratore distaccato comprendenti: l'identità, il paese di residenza, la legislazione*

giuslavoristica applicabile al contratto di lavoro, il paese in cui sono versati i contributi sociali e il numero di previdenza sociale;

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

v) il numero di targa dei veicoli usati durante il periodo di distacco;

vi) il tipo di servizi di trasporto, vale a dire il trasporto di merci, il trasporto di passeggeri, il trasporto internazionale, il trasporto di cabotaggio;

iv) **le date** di inizio e di fine distacco previste *per ciascun lavoratore, fatte salve eventuali proroghe ove richieste da circostanze imprevedibili;*

v) il numero di targa dei veicoli usati durante il periodo di distacco;

vi) il tipo di servizi di trasporto, vale a dire il trasporto di merci, il trasporto di passeggeri, il trasporto internazionale, il trasporto di cabotaggio.

La dichiarazione semplice di cui al primo comma può coprire un periodo massimo di sei mesi e viene aggiornata elettronicamente dal trasportatore su strada, senza indebiti ritardi, conformemente alla situazione di fatto del momento.

4 bis. Gli Stati membri possono inoltre imporre gli obblighi amministrativi e le misure di controllo seguenti:

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

a) l'obbligo per il ***trasportatore su strada di fornire al*** conducente ***i seguenti documenti,*** su carta o in formato elettronico, ***ai fini dei controlli su strada:***

i) una copia della dichiarazione ***semplice di cui al paragrafo 4;***

ii) ***le prove*** dell'operazione di trasporto che si svolge nello Stato membro ospitante di cui all'articolo 8 del regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio;

iii) ***la lettera di vettura elettronica (e-CMR)***

- c) l'obbligo per il conducente di conservare e mettere a disposizione, su richiesta in sede di controllo su strada, le registrazioni del tachigrafo, in particolare i codici paese degli Stati membri in cui il conducente sia stato presente al momento di effettuare operazioni di trasporto internazionale su strada o di cabotaggio;
- d) una copia del contratto di lavoro o *di un documento equivalente ai sensi dell'articolo 3 della direttiva 91/533/CEE²⁰ del Consiglio, tradotta* in una delle lingue ufficiali dello Stato membro ospitante o in inglese;
- e) *l'obbligo per il conducente di conservare e mettere a disposizione, su richiesta in sede di controllo su strada, su carta o in formato elettronico, una copia delle buste paga degli ultimi due mesi; nel corso del controllo su strada, il conducente è autorizzato a contattare la sede centrale, il gestore dei trasporti o qualunque altra persona o entità in grado di fornire tali copie;*
- f) l'obbligo per il trasportatore su strada di fornire, dopo il periodo di distacco, su carta o in formato elettronico, copie dei documenti di cui alle lettere b), c) ed e), su richiesta delle autorità dello Stato membro ospitante, *entro un termine ragionevole;*
- iv) una copia del contratto di lavoro in una delle lingue ufficiali dello Stato membro ospitante o in inglese;
- v) una copia delle buste paga degli ultimi due mesi;
- b) l'obbligo per il conducente di conservare e mettere a disposizione, su richiesta in sede di controllo su strada, le *pertinenti* registrazioni del tachigrafo, in particolare *la carta del conducente con le registrazioni degli attraversamenti di frontiera e* i codici paese degli Stati membri in cui il conducente sia stato presente al momento di effettuare operazioni di trasporto internazionale su strada o di cabotaggio;
- c) l'obbligo per il trasportatore su strada di fornire *senza indebiti ritardi*, dopo il periodo di distacco, su carta o in formato elettronico, copie dei documenti di cui alle lettere a) e b), *incluse le copie delle buste paga pertinenti*, su richiesta delle autorità dello Stato membro ospitante.

²⁰ *Direttiva 91/533/CEE del Consiglio, del 14 ottobre 1991, relativa all'obbligo del*

datore di lavoro di informare il lavoratore delle condizioni applicabili al contratto o al rapporto di lavoro (GU L 288 del 18.10.1991, pag. 32).

Emendamento 34

Proposta di direttiva
Articolo 2 – paragrafo 4 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

4 ter. *Gli Stati membri possono imporre altri obblighi amministrativi e misure di controllo qualora si verificano situazioni o nuovi sviluppi da cui risulti che gli obblighi amministrativi e le misure di controllo esistenti sono insufficienti o inefficienti ai fini dell'effettiva vigilanza sul rispetto degli obblighi di cui alla direttiva 96/71/CE, [alla direttiva 2014/67/UE] e alla presente direttiva, a condizione che essi siano giustificati e proporzionati.*

Emendamento 35

Proposta di direttiva
Articolo 2 – paragrafo 4 quater

Testo della Commissione

Emendamento

4 quater. *Gli Stati membri comunicano alla Commissione le misure di cui al paragrafo 4 bis che essi applicano o cui hanno dato attuazione e ne informano i prestatori di servizi. La Commissione comunica tali misure agli altri Stati membri. Le informazioni destinate ai prestatori di servizi sono rese accessibili a tutti sul sito web ufficiale nazionale unico di cui all'articolo 5 della direttiva 2014/67/UE. La Commissione vigila sull'applicazione delle misure di cui al paragrafo 4 quater, ne valuta la*

conformità con il diritto dell'Unione e, ove opportuno, adotta le misure necessarie conformemente alle competenze attribuitele dal TFUE. La Commissione riferisce regolarmente al Consiglio sulle misure comunicate dagli Stati membri e, se del caso, sullo stato di avanzamento della sua analisi o della sua valutazione.

Emendamento 36

Proposta di direttiva
Articolo 2 – paragrafo 4 quinquies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

4 quinquies. Le prove di cui all'articolo 2, paragrafo 4, lettere a), b) e c), sono conservata a bordo del veicolo e presentate agli agenti preposti ai controlli dello Stato membro che ospita il conducente distaccato al momento del controllo su strada.

Emendamento 37

Proposta di direttiva
Articolo 2 – paragrafo 4 sexies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

4 sexies. Al fine di valutare il rispetto delle disposizioni delle direttive 96/71/CE e 2014/67/UE, durante i controlli su strada le autorità competenti dello Stato membro ospitante verificano quanto segue:

- a) i dati del tachigrafo riferiti al giorno corrente e ai 56 giorni precedenti;*
- b) le lettere di vettura elettroniche relative al giorno corrente e ai 56 giorni precedenti;*

c) *i documenti di cui al paragrafo 4 bis, lettere a), b) e c).*

Le autorità preposte ai controlli su strada trasmettono tutte le informazioni di cui al paragrafo precedente alle autorità competenti dello Stato membro cui spetta valutare il rispetto delle direttive 96/71/CE e 2014/67/UE.

Per agevolare l'attuazione della presente direttiva, le autorità competenti degli Stati membri cooperano attraverso la prestazione di assistenza reciproca e lo scambio di tutte le informazioni pertinenti, nel rispetto delle condizioni stabilite nella direttiva 2014/67/UE e nel regolamento (CE) n. 1071/2009.

Per accrescere l'efficacia dell'applicazione transfrontaliera e dei controlli mirati, gli Stati membri forniscono a tutte le pertinenti autorità ispettive autorizzate un accesso in tempo reale all'IMI, ai registri elettronici nazionali istituiti dal regolamento (CE) n. 1071/2009, alle dichiarazioni semplici di cui al paragrafo 4 e alle altre banche dati pertinenti.

Motivazione

Il distacco dei lavoratori non può essere oggetto di verifiche approfondite durante i controlli su strada, in quanto le autorità preposte a tali controlli non dispongono delle competenze e conoscenze primarie necessarie per valutare le situazioni di distacco. Tuttavia, se adeguatamente integrati con i controlli effettuati presso le imprese dalle autorità competenti per il lavoro e per i trasporti, tali controlli possono svolgere un ruolo fondamentale nell'applicazione delle norme sul distacco dei lavoratori nel settore dei trasporti su strada. I controlli su strada sono quindi finalizzati alla raccolta dei dati relativi al distacco e alla loro trasmissione alle autorità competenti dello Stato membro in cui avviene il controllo, il quale procede a uno scambio di informazioni con le sue controparti di tutta l'UE. Questo è un modo efficace di combinare controlli temporanei e controlli transfrontalieri per tenere conto della natura mobile del settore.

Emendamento 38

Proposta di direttiva
Articolo 2 – paragrafo 4 septies (nuovo)

4 septies. *Al fine di garantire la massima trasparenza, è reso pubblico un elenco unionale degli autotrasportatori che non soddisfano le prescrizioni giuridiche pertinenti. Tale elenco unionale è basato su criteri comuni elaborati a livello dell'Unione e riesaminati annualmente dall'autorità europea del lavoro. Gli autotrasportatori figuranti nell'elenco sono soggetti a un divieto operativo. I divieti operativi figuranti nell'elenco unionale si applicano su tutto il territorio degli Stati membri. In casi eccezionali, gli Stati membri possono adottare misure unilaterali. In situazioni di emergenza e a fronte di problemi di sicurezza imprevisi, gli Stati membri hanno la facoltà di emanare immediatamente un divieto operativo valido nel proprio territorio.*

Emendamento 39

Proposta di direttiva Articolo 2 – paragrafo 5

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

soppresso

Motivazione

Una dichiarazione di distacco per un gruppo di conducenti e per tutti i tipi di trasporto riferita a un periodo di sei mesi non apporta alcun valore aggiunto ai fini dell'applicazione, poiché contiene solo informazioni di carattere estremamente generico, sulla base delle quali le autorità preposte non sono in grado di valutare l'autenticità del distacco. Al contrario, una dichiarazione di distacco per conducente e per situazione di distacco fornisce un legame reale e applicabile tra un'operazione di trasporto, da un lato, e il conducente e il veicolo coinvolti in essa, dall'altro. Questo è l'unico modo per eliminare possibili abusi.

Emendamento 40

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

Testo della Commissione

Emendamento

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

Emendamento 41

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

Testo della Commissione

Emendamento

5 quater. *Al fine di accrescere l'efficacia dell'applicazione transfrontaliera e dei controlli mirati, gli Stati membri forniscono a tutte le pertinenti autorità un accesso in tempo reale all'IMI, ai registri elettronici nazionali istituiti dal regolamento (CE) n. 1071/2009, alle dichiarazioni semplici di cui al paragrafo 4 e alle altre banche dati pertinenti.*

Emendamento 42

Proposta di direttiva Articolo 4 – paragrafo 1 – comma 1

Testo della Commissione

Emendamento

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

Gli Stati membri adottano e pubblicano, entro ... [***due anni dalla data di entrata in vigore della presente direttiva***], le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi ne informano

alla presente direttiva. Essi ne informano
immediatamente la Commissione.

immediatamente la Commissione.

Emendamento 43

Proposta di direttiva

Articolo 4 – paragrafo 1 – comma 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

***Sino alla data di cui al secondo comma, le
direttive 2003/88/CE, 96/71/CE e
2014/67/CE rimangono integralmente
applicabili.***

PROCEDURA DELLA COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE

Titolo	Prescrizioni di applicazione e norme specifiche per quanto riguarda il distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada	
Riferimenti	COM(2017)0278 – C8-0170/2017 – 2017/0121(COD)	
Commissione competente per il merito Annuncio in Aula	TRAN 15.6.2017	
Parere espresso da Annuncio in Aula	EMPL 15.6.2017	
Commissioni associate - annuncio in aula	14.12.2017	
Relatore per parere Nomina	Martina Dlabajová 21.9.2017	
Esame in commissione	23.1.2018	26.2.2018
Approvazione	25.4.2018	
Esito della votazione finale	+: 30	–: 23
	0: 2	
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Laura Agea, Guillaume Balas, Vilija Blinkevičiūtė, Enrique Calvet Chambon, Michael Detjen, Martina Dlabajová, Lampros Fountoulis, Elena Gentile, Marian Harkin, Czesław Hoc, Danuta Jazłowiecka, Agnes Jongerius, Rina Ronja Kari, Jan Keller, Ádám Kósa, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Jean Lambert, Jérôme Lavrilleux, Patrick Le Hyaric, Verónica Lope Fontagné, Javi López, Thomas Mann, Dominique Martin, Anthea McIntyre, João Pimenta Lopes, Georgi Pirinski, Marek Plura, Dennis Radtke, Terry Reintke, Sofia Ribeiro, Robert Rochefort, Claude Rolin, Siôn Simon, Romana Tomc, Yana Toom, Ulrike Trebesius, Marita Ulvskog, Jana Žitňanská	
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Georges Bach, Heinz K. Becker, Rosa D'Amato, Karima Delli, Christelle Lechevalier, Paloma López Bermejo, Evelyn Regner, Anne Sander, Jasenko Selimovic, Michaela Šojdrová, Neoklis Sylikiotis, Flavio Zanonato, Kosma Złotowski	
Supplenti (art. 200, par. 2) presenti al momento della votazione finale	Dominique Bilde, Maria Grapini, Christel Schaldemose, Marco Valli	

**VOTAZIONE FINALE PER APPELLO NOMINALE
IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE**

30	+
ALDE	Robert Rochefort
EFDD	Laura Agea, Rosa D'Amato, Marco Valli
GUE/NGL	Rina Ronja Kari, Patrick Le Hyaric, Paloma López Bermejo, Neoklis Sylikiotis
NI	Lampros Fountoulis
PPE	Georges Bach, Jérôme Lavrilleux, Thomas Mann, Dennis Radtke, Sofia Ribeiro, Claude Rolin, Anne Sander
S&D	Guillaume Balas, Michael Detjen, Elena Gentile, Agnes Jongerius, Jan Keller, Javi López, Evelyn Regner, Christel Schaldemose, Siôn Simon, Marita Ulvskog, Flavio Zanonato
VERTS/ALE	Karima Delli, Jean Lambert, Terry Reintke

23	-
ALDE	Enrique Calvet Chambon, Martina Dlabajová, Marian Harkin, Jasenko Selimovic, Yana Toom
ECR	Czesław Hoc, Anthea McIntyre, Ulrike Trebesius, Jana Žitňanská, Kosma Złotowski
ENF	Dominique Bilde, Christelle Lechevalier, Dominique Martin
GUE/NGL	João Pimenta Lopes
PPE	Ádám Kósa, Danuta Jazłowiecka, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Verónica Lope Fontagné, Marek Plura, Michaela Šojdrová
S&D	Vilija Blinkevičiūtė, Maria Grapini, Georgi Pirinski

2	0
PPE	Heinz K. Becker, Romana Tomc

Significato dei simboli utilizzati:

+ : favorevoli

- : contrari

0 : astenuti

PROCEDURA DELLA COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO

Titolo	Prescrizioni di applicazione e norme specifiche per quanto riguarda il distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada		
Riferimenti	COM(2017)0278 – C8-0170/2017 – 2017/0121(COD)		
Presentazione della proposta al PE	31.5.2017		
Commissione competente per il merito Annuncio in Aula	TRAN 15.6.2017		
Commissioni competenti per parere Annuncio in Aula	EMPL 15.6.2017		
Commissioni associate Annuncio in Aula	EMPL 14.12.2017		
Relatori Nomina	Merja Kyllönen 10.7.2017		
Esame in commissione	23.1.2018	20.3.2018	15.5.2018
Approvazione	4.6.2018		
Esito della votazione finale	+: –: 0:	27 21 0	
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Schmidt, Claudia Țapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, Marita Ulvskog, Wim van de Camp, Marie-Pierre Vieu, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska		
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Bas Eickhout, Michael Gahler, Maria Grapini, Ryszard Antoni Legutko, Bolesław G. Piecha, Marek Plura, Franck Proust, Dario Tamburrano		
Supplenti (art. 200, par. 2) presenti al momento della votazione finale	Frank Engel, José Manuel Fernandes, Lampros Fountoulis, Barbara Kappel, Andrey Novakov, Marco Valli		
Deposito	8.6.2018		

**VOTAZIONE FINALE PER APPELLO NOMINALE
IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO**

27	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Gesine Meissner, Pavel Telička
ECR	Ryszard Antoni Legutko, Bolesław G. Piecha, Tomasz Piotr Poręba, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
GUE/NGL	Merja Kyllönen
PPE	Deirdre Clune, Andor Deli, Frank Engel, José Manuel Fernandes, Michael Gahler, Dieter-Lebrecht Koch, Marian-Jean Marinescu, Andrey Novakov, Marek Plura, Claudia Schmidt, Wim van de Camp, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
S&D	Inés Ayala Sender, Maria Grapini, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Janusz Zemke, Claudia Țapardel

21	-
ALDE	Dominique Riquet
EFDD	Daniela Aiuto, Dario Tamburrano, Marco Valli
ENF	Marie-Christine Arnautu, Barbara Kappel
GUE/NGL	Marie-Pierre Vieu
NI	Lampros Fountoulis
PPE	Georges Bach, Franck Proust, Massimiliano Salini
S&D	Lucy Anderson, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, David-Maria Sassoli, Marita Ulvskog
Verts/ALE	Michael Cramer, Bas Eickhout, Keith Taylor

0	0

Significato dei simboli utilizzati:

+ : favorevoli

- : contrari

0 : astenuti